

EXTRACTO del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016, emitido el catorce de septiembre de dos mil dieciocho.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Expediente No. IEBC-002-2016.

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-002-2016, EMITIDO EL CATORCE DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECIOCHO.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016 disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (AUTORIDAD INVESTIGADORA) realizó la investigación en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en Puerto Progreso (MERCADO INVESTIGADO), misma que concluyó con la emisión del dictamen preliminar del Expediente IEBC-002-2016 (EXPEDIENTE). Toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, derivado de la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, se emite el presente **dictamen preliminar** que ordena al Grupo de Interés Económico denominado GIE GRUPO LOGRA (GIE GRUPO LOGRA) y recomienda a las Autoridades Públicas las medidas correctivas(1) que se consideran necesarias para eliminar las posibles barreras al funcionamiento eficiente en el MERCADO INVESTIGADO (DICTAMEN PRELIMINAR), es decir, de los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el Puerto de Progreso en el Estado de Yucatán (PUERTO PROGRESO). Lo anterior, con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), 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 (LFCE); 1, 2, 12 y 105 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el Mercado Relevante, que en su dimensión producto y geográfica consiste en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de maniobra directa(2) y/o maniobra especializada(3) que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE). Lo anterior a causa de la posible existencia de las siguientes **barreras a la competencia**:

Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.

Barrera 2. Asimetrías de información generadas por Multisur, S.A. de C.V. (MULTISUR) respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Las posibles barreras en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son generadas por el GIE GRUPO LOGRA, conformado por las empresas Bróker 1, Bróker 2, Grupo Logra, S. de R.L. de C.V. (GRUPO LOGRA), Grupo Naviero Peninsular, S.A. de C.V. (GRUNAPE), MULTISUR y TL del Sur, S.A. de C.V. (TL DEL SUR). La conformación del GIE GRUPO LOGRA le permite mantener una estructura de integración vertical que genera posibles efectos anticompetitivos en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola y la intermediación para el transporte marítimo, necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.

En el Dictamen Preliminar se describen inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para iniciar la investigación (**Capítulo II**) y la cronología de la investigación (**Capítulo III**). Posteriormente, se expone el MERCADO INVESTIGADO (**Capítulo IV**), se describe el marco jurídico aplicable en los mercados que lo conforman (**Capítulo V**), los Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y las autoridades relacionadas con en el mismo (**Capítulo VI**). En seguida se describe la importancia de PUERTO PROGRESO (**Capítulo VII**) y, posteriormente, se analizan las características económicas de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO (**Capítulo VIII**). Todo ello para contextualizar el análisis y la determinación del mercado relevante, conforme al artículo 58 de la LFCE (**Capítulo IX**), y las condiciones de competencia en dicho mercado, conforme al artículo 59 de la LFCE (**Capítulo X**). La falta de condiciones de competencia en el mercado relevante permite determinar preliminarmente la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO (**Capítulo XI**). En consecuencia, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos identificados (**Capítulo XII**). Finalmente, se exponen los resolutivos (**Capítulo XIII**).(4)

MERCADO INVESTIGADO. Derivado de los elementos de los cuales se allegó esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se determinó que el MERCADO INVESTIGADO comprende los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.(5)

Marco Jurídico. En el Dictamen Preliminar se expone la normatividad aplicable en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.

Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas. En esta sección se describe al GIE GRUPO LOGRA como el principal Agente Económico que participa en el MERCADO INVESTIGADO. De la información que obra en el

EXPEDIENTE se determina la existencia del GIE GRUPO LOGRA por existir coordinación para operar en los mercados entre las siguientes personas morales, a causa de la influencia decisiva o control que ejercen tres personas físicas.

Sociedades del GIE GRUPO LOGRA que participan en el MERCADO INVESTIGADO	Resumen de su actividad económica
MULTISUR	<p>Sociedad que detenta: i) la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en granel agrícola que existe en PUERTO PROGRESO, y ii) un contrato para la prestación de servicios portuarios en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO.</p> <p>Esta sociedad es el único prestador del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO. (6)</p>
GRUPO LOGRA	<p>Sociedad que participa en el MERCADO INVESTIGADO, como integradora de servicios logísticos para las empresas que pertenecen al GIE GRUPO LOGRA y a través de ellas, prestan diversos servicios de intermediación necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO y servicios de transporte terrestre. (7)</p>

GRUNAPE	<p>Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial en PUERTO PROGRESO es la prestación de los servicios de intermediación (o bróker) nacional de transporte marítimo del GIE GRUPO LOGRA, así como la intermediación para la contratación de servicios portuarios y servicios de trasportación terrestre.</p> <p>GRUNAPE ofrece la contratación de la cadena logística completa en la modalidad FOB, para la importación de graneles agrícolas, es decir, el transporte marítimo desde el puerto de origen a PUERTO PROGRESO, los servicios portuarios en PUERTO PROGRESO, así como el transporte terrestre de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los usuarios que realizan la importación de graneles agrícolas (USUARIOS). (8)</p>
TL DEL SUR	<p>Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial consiste en prestar servicios de transporte terrestre de granel agrícola de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los USUARIOS. (9)</p>
Bróker 1	<p>Sociedad extranjera que prestó servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. Del año dos mil diez a dos mil dieciséis fungió como intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA. (10)</p>
Bróker 2	<p>Sociedad extranjera que presta los servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. A partir del año dos mil diecisiete, Bróker 2 funge como el nuevo intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA. (11)</p>

En la sección "**Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas**", también se describen las Autoridades Públicas relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, se señalan las facultades de la autoridad encargada de la regulación del MERCADO INVESTIGADO, que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Se describen las funciones de la Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. (API PROGRESO), la cual tiene el TÍTULO DE CONCESIÓN para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la federación que componen PUERTO PROGRESO. Por lo que la regulación, administración y operación de PUERTO PROGRESO se encuentra a cargo de API PROGRESO.

Importancia de PUERTO PROGRESO. Debido a las características geográficas, PUERTO PROGRESO es el único apto para la navegación de altura en la Península de Yucatán, por lo que concentra gran parte de los intercambios comerciales de la región con otros países y con otros puertos de México. Por tal motivo, PUERTO PROGRESO se constituye como un nodo logístico estratégico

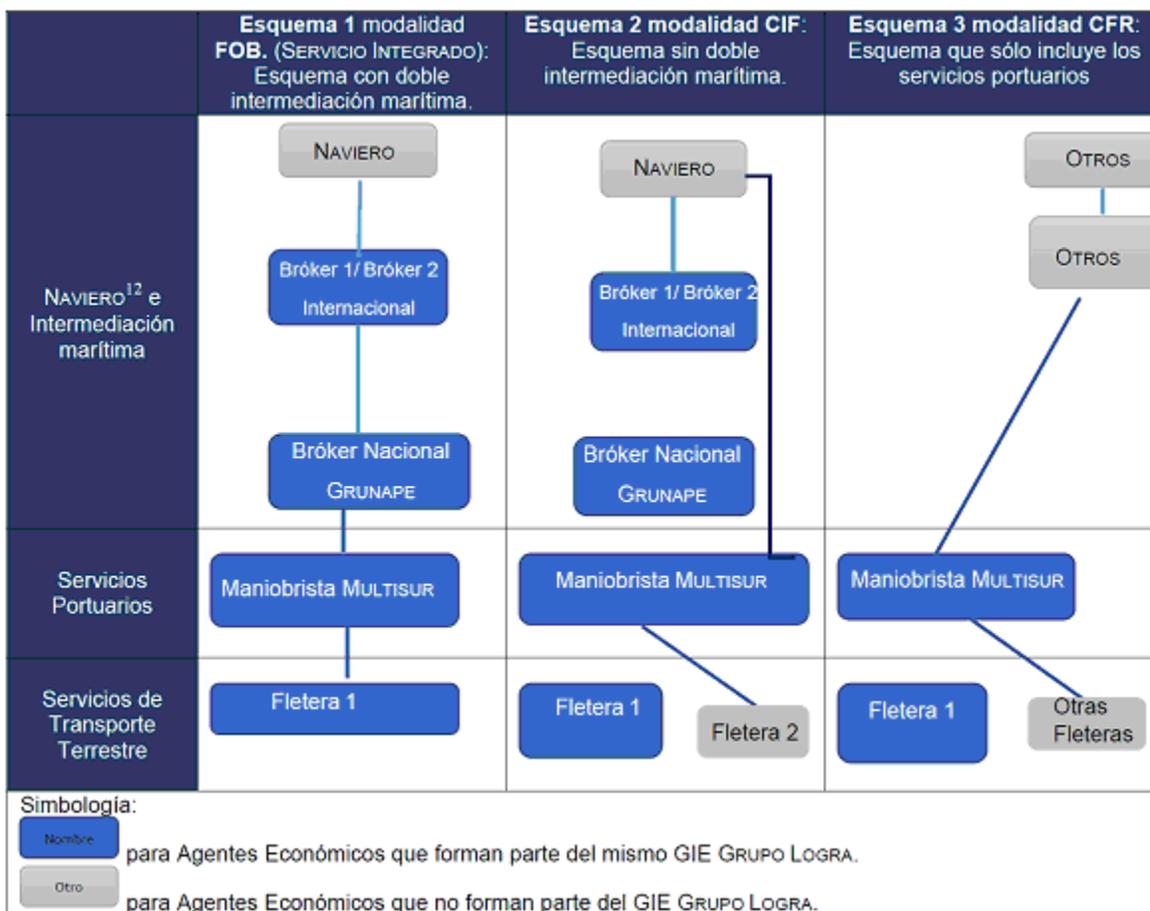
para el abastecimiento de los estados de la Península de Yucatán, tanto para el consumo básico de la población, como para el abastecimiento de sus sectores industriales y agropecuarios.

Para el manejo de graneles agrícolas, PUERTO PROGRESO cuenta con una terminal especializada de granel agrícola (TERMINAL ESPECIALIZADA), ubicada en el muelle ocho, y con tres terminales públicas, ubicadas en los muelles tres, cuatro y siete. No obstante, en la actualidad sólo la terminal ubicada en el muelle siete (TERMINAL PÚBLICA) se encuentra activa y habilitada para realizar las maniobras de granel agrícola de los buques comúnmente utilizados para el transporte de granel. Generalmente, los buques utilizados para transportar estas cargas hacia PUERTO PROGRESO necesitan de un calado que únicamente tienen la TERMINAL ESPECIALIZADA y la TERMINAL PÚBLICA.

Cabe señalar que, de acuerdo con el volumen movilizado, el granel agrícola es el segundo tipo de carga movilizada en PUERTO PROGRESO.

Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO. Se describen las características de la oferta y la demanda de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.

Respecto de los servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas vía PUERTO PROGRESO, incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación en PUERTO PROGRESO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos servicios se han prestado y demandado mediante los siguientes esquemas logísticos:



Cabe señalar que los porcentajes del volumen de grano movilizado en estos tres esquemas logísticos para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis suman en total 94%. El restante 6% del volumen es importado por los USUARIOS esporádicamente mediante alguna combinación de los casos anteriores, generalmente para rutas que usualmente no se utilizan para llevar carga agrícola a PUERTO PROGRESO.(12)

Como se observa en el esquema anterior, existen tres formas en las que se contratan los servicios que componen la cadena logística para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO, las cuales se explican a continuación:

1. En el **Esquema 1** el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad FOB(13) y se allega de los servicios de transporte marítimo, de maniobras y de transporte terrestre a través de dos proveedores de servicios de intermediación marítima, el bróker nacional y el bróker internacional (SERVICIO INTEGRADO).

El único proveedor del **Esquema 1** es el GIE GRUPO LOGRA quien ofrece al USUARIO el SERVICIO INTEGRADO mediante su bróker nacional, GRUNAPE, que coordina y supervisa cada uno de los servicios que lo componen.

En la prestación del servicio de transporte marítimo, GRUNAPE contrata a su vez con un bróker internacional, Bróker 1 o Bróker 2,(14) quienes previamente realizan la contratación del flete marítimo con un NAVIERO. Dado que ambos intermediarios marítimos (brókers) presumiblemente forman parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que se trata de una

posible simulación de doble intermediación marítima que tiene como efecto elevar los precios del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO tal y como se demuestra en el **Capítulo XI**.

En la prestación de los servicios portuarios, el maniobrista MULTISUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, realiza la descarga del granel agrícola del USUARIO en PUERTO PROGRESO. En la prestación de los servicios de transporte terrestre, TL DEL SUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, lleva el granel agrícola de PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO.

Este esquema representa en promedio el 54% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.(15)

2. En el Esquema 2 se explica el caso en el que el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CIF(16). En este caso, el proveedor de grano del USUARIO realiza la contratación directa del flete marítimo mediante el intermediario o bróker internacional del GIE GRUPO LOGRA, Bróker 1 o Bróker 2. Los servicios portuarios son necesariamente prestados por el maniobrista, MULTISUR, al ser el único oferente del servicio de maniobra de descarga en PUERTO PROGRESO. El servicio de transporte terrestre se presta por un proveedor que no forma parte del GIE GRUPO LOGRA.

Este tipo de esquema representa el 34% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.

3. En el Esquema 3 el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CFR(17), sólo contrata los servicios portuarios con el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR. Los servicios de transporte marítimo y los servicios de transporte terrestre para movilizar el grano desde PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO son provistos por diversos proveedores que no forman parte del GIE GRUPO LOGRA.

Dicho esquema representa el 6% del volumen de grano movilizado, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, en PUERTO PROGRESO.

Determinación del Mercado Relevante. Dadas las características del MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario centrar su análisis en los servicios portuarios(18) necesarios para la importación y comercialización de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO.

Derivado del análisis 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, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el Mercado Relevante, en su dimensión producto y geográfica, consiste en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE).

A continuación, se resumen los principales elementos de dicho análisis:

- El servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO puede prestarse mediante: **i)** maniobra directa, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de éstas directo a camión (MANIOBRA DIRECTA), y/o **ii)** maniobra especializada, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento (MANIOBRA ESPECIALIZADA).
- La MANIOBRA DIRECTA puede prestarse tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA, mientras que la MANIOBRA ESPECIALIZADA únicamente se puede prestar en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Ambos tipos de maniobra son servicios sustitutos entre sí, desde el punto de vista de la oferta y de la demanda.
- Desde el punto de vista de la oferta, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que: **i)** conforme a la información estadística, el oferente realiza tanto MANIOBRAS DIRECTAS como MANIOBRAS ESPECIALIZADAS; **ii)** el oferente cobra exactamente la misma tarifa por ambos servicios, y **iii)** debido a la situación de saturación que se da en ocasiones en PUERTO PROGRESO los buques atracan en la TERMINAL PÚBLICA para luego ser movilizados a la TERMINAL ESPECIALIZADA, para evitar que el buque permanezca por más tiempo en zona de fondeo sin ser atendido.
- Desde el punto de vista de la demanda, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que, a pesar de las ventajas teóricas en el tiempo de descarga de la MANIOBRA ESPECIALIZADA, en la práctica los USUARIOS son indiferentes entre el tipo de maniobra. En su mayoría, los USUARIOS no distinguen diferencias en los precios o en la oportunidad del servicio debido a la forma en la que contratan con GIE GRUPO LOGRA dicho servicio.
- Los servicios de MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA no tienen sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, puesto que **i)** por el lado de la demanda, los USUARIOS demandan indistintamente estos servicios precisa y específicamente para descargar graneles agrícolas, que únicamente se atiende con el equipo especializado para este tipo de carga; **ii)** por el lado de la oferta, la descarga de graneles agrícolas, que por sus características requieren de equipos y espacios especializados, con funcionalidades específicas para cada categoría de producto; y, dadas las características estructurales y restricción de espacio de PUERTO PROGRESO, únicamente en la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA es posible atender la demanda de los USUARIOS.
- La dimensión geográfica para la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola es PUERTO PROGRESO, pues los USUARIOS del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son comercializadores de granos, cuyas plantas productoras, instalaciones y/o centros de distribución se encuentran principalmente en Mérida y municipios aledaños en la Península de Yucatán.(19)

- Para los USUARIOS no es viable acudir a otros puertos mexicanos para allegarse del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola, ya que implicaría costos significativamente mayores en la cadena logística de importación del granel agrícola, principalmente por razones de distancia y traslado respecto de la ubicación de sus instalaciones.

Falta de condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE. Conforme al artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, conforme a lo siguiente:

- El Agente Económico GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene el 100% de participación en el MERCADO RELEVANTE. Cabe señalar que existe otra sociedad que cuenta con un permiso para la prestación de maniobras de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA, sin embargo, nunca ha prestado dicho servicio y tampoco cuenta con la infraestructura necesaria para hacerlo.
- Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA tiene capacidad de fijar precios, toda vez que fija descuentos libremente sobre la tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE. No obstante, se observa que las tarifas máximas registradas no constituyen una restricción para el GIE GRUPO LOGRA, pues se encuentran muy por arriba de las tarifas que efectivamente cobra a los USUARIOS, y además no están determinadas con referentes a costos ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR como se explica en la siguiente sección.
- Adicionalmente, el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad para restringir el ritmo en el abasto en el MERCADO RELEVANTE, mediante dos mecanismos: **i)** desincentiva el uso de la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA a los USUARIOS que no contratan su servicio de intermediación marítima mediante el establecimiento de un esquema tarifario discriminatorio, y **ii)** mantiene registrados en el Programa Operativo Anual de API PROGRESO (POA) ritmos promedios de descarga subvalorados, para apropiarse los beneficios de la descarga mediante el SERVICIO INTEGRADO que ofrece.
- Las diversas concesiones, licencias, permisos y autorizaciones que detenta el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, que son necesarias para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, constituyen una barrera a la entrada de carácter normativo. Asimismo, la normatividad otorga a las terminales especializadas (en el caso en particular a la terminal especializada que maneja el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR), una preferencia en la asignación de posiciones de atraque de PUERTO PROGRESO, lo que le otorga ventaja sobre potenciales competidores para atender los buques graneleros de los USUARIOS.
- Además, se observan las siguientes posibles barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE: **i)** acceso limitado a la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, como son los silos para almacenaje y las bandas semimecanizadas ya que únicamente están al alcance del GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, debido a que es el único Agente Económico que cuenta con una cesión parcial de derechos; **ii)** actualmente no es viable la licitación de una terminal o instalación debido a que PUERTO PROGRESO no cuenta con el espacio físico requerido.(20) y **iii)** si bien, los montos de inversión en los que incurriría un potencial competidor de MANIOBRAS DIRECTAS no es significativa, el actual maniobrista y potencial competidor no ha optado por realizar las inversiones necesarias derivado de la preferencia en la asignación de posiciones de atraque, establecida en el artículo 85 del

Reglamento de la Ley de Puertos, con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, que aún prevalece pese a la modificación reciente de la Regla de Operación 49.(21)

- Finalmente, con base en la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos para considerar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, debido a la existencia de posibles barreras a la competencia y libre concurrencia, las cuales incentivan y favorecen la adopción de una serie de estrategias y conductas del GIE GRUPO LOGRA que distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO, mismas que se detallan en la sección de posibles barreras a la competencia y los efectos que tiene en el MERCADO INVESTIGADO.

Posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE y los efectos que tienen en el MERCADO INVESTIGADO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE a causa de la existencia de posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE, mismas que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

Tabla: Resumen de los efectos anticompetitivos vinculados a las posibles barreras a la competencia.

Posibles barreras en torno al MERCADO RELEVANTE	Efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO
<p align="center">Barrera 1</p> <p><u>Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.</u></p>	<p><u>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo:</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.</p>
<p align="center">Barrera 2</p>	<p><u>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA</u></p>

<p><u>Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</u></p>	<p><u>apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brókers GRUNAPE y Bróker 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p> <p><u>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p>
<p style="text-align: center;">Barrera 3</p> <p><u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</u></p>	<p>Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.</p>

Barrera 1: Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia PUERTO PROGRESO.

Se presume que la forma en la que el GIE GRUPO LOGRA controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE aunado a la estructura del GIE GRUPO LOGRA en torno a este servicio para ofrecer el SERVICIO INTEGRADO, le permite estructurar una serie de estrategias y acciones que generan externalidades negativas sobre el mercado relacionado de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.

Estas externalidades se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1/Bróker 2(22) y GRUNAPE, dada la forma en la que éstos ofrecen dicho servicio. En efecto, mediante los esquemas que utiliza el GIE GRUPO LOGRA para ofrecer el servicio de intermediación marítima es capaz de generar rentas económicas elevadas y sostenidas en el tiempo que no tienen una justificación en el mérito o valor agregado para el USUARIO de los servicios que presta el GIE GRUPO LOGRA. Así, a pesar de que existe integración vertical del GIE GRUPO LOGRA la externalidad negativa se materializa como un sobreprecio.

Ahora bien, se presume que la externalidad negativa en el servicio de intermediación marítima surge toda vez que en la provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE el GIE GRUPO LOGRA: (i) tiene el control absoluto, a través de MULTISUR, sobre los ritmos de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE; (ii) tiene la reputación y posibilidad de inducir costos mayores a USUARIOS que no contraten su SERVICIO INTEGRADO, y (iii) tiene los incentivos económicos para extender el poder de mercado que detenta en el servicio en el MERCADO RELEVANTE hacia el mercado del servicio de intermediación de transporte marítimo.

Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Se presume que la forma en que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS, sin justificación, acorde con lo siguiente:

- **Sobreprecio bajo la modalidad FOB (Esquema 1).**- Para prestar el SERVICIO INTEGRADO al USUARIO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1 o Bróker 2, contrata el flete marítimo con un NAVIERO. Posteriormente, Bróker 1 o Bróker 2 revende el flete marítimo a GRUNAPE a una tarifa significativamente superior a la que contrató con el NAVIERO sin que exista una justificación en costos o razones, en eficiencias o en el valor generado para el USUARIO. Así, el GIE GRUPO LOGRA mediante GRUNAPE, ofrece al USUARIO que realiza la compra de grano bajo la modalidad FOB el flete marítimo a un precio mayor al que contrató mediante Bróker 1, con el NAVIERO, e integra este flete con sobreprecio con otros servicios provistos por el mismo GIE GRUPO LOGRA para ofrecer un SERVICIO INTEGRADO "libre de despachos y demoras" aparentando beneficios para el USUARIO.

Además, en este esquema, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.(23) Posteriormente, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, paga por el servicio de intermediación otra comisión a GRUNAPE(24) (sobre el monto total facturado a una tarifa de reventa), quien también forma parte del GIE GRUPO LOGRA. Cabe resaltar que de información que obra en el EXPEDIENTE, es práctica internacional que los servicios de intermediación de transporte marítimo sean retribuidos por el pago de las comisiones mencionadas y no por una excesiva tarifa de reventa(25).

Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento promedio del 21% en las tarifas a los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del intermediario nacional respecto de las tarifas negociadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamento.

- **Sobreprecio bajo la modalidad CIF (Esquema 2).**- En este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2, contrata el flete marítimo con un NAVIERO. A pesar de que en este caso omite la intermediación de GRUNAPE, Bróker 1 o Bróker 2 revende al proveedor de grano del USUARIO el flete marítimo que contrató con el NAVIERO a una tarifa superior sin justificación de costo o razones de eficiencia. Cabe señalar que este sobreprecio lo termina pagando el USUARIO de dicho proveedor.

Además, en este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.(26)

Ahora bien, en cuanto al USUARIO que contrata bajo la modalidad CIF únicamente con el intermediario internacional, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento del 5% respecto de tarifas acordadas entre el proveedor de CIF y el intermediario internacional y las tarifas acordadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamento.

Sobreprecio no justificado.- Se presume que los incrementos en las tarifas por el servicio de flete marítimo, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, llevados a cabo por GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, no se encuentran acordes con la práctica de la industria y no obedecen a un racional de costo, de eficiencia o de valor generado para el USUARIO.

De lo anterior, se observa en el **Esquema 1** la posible simulación de una doble contratación de intermediación marítima que genera un sobreprecio, pues el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2, impuso al intermediario nacional, GRUNAPE, un precio de reventa mucho mayor que el contratado con el NAVIERO. Aun en el **Esquema 2**, a pesar de no existir una simulación de doble contratación, el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2, de igual forma tuvo la capacidad de incrementar en un porcentaje menor la tarifa, al proveedor quien la traslada al USUARIO.

Se presume que el incremento en los precios del flete marítimo que realizan los intermediarios marítimos de GIE GRUPO LOGRA no es acorde a la práctica de la industria, ya que el valor de la intermediación se paga con las comisiones que recibe el bróker del NAVIERO. En el caso del **Esquema 1** el elevado incremento de los precios tampoco se justifica por la doble contratación, ya que ésta no genera valor agregado para los USUARIOS. Al ser ambos brókers parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, el valor que aportan al USUARIO es prácticamente el mismo, pues el valor agregado de un bróker se basa en la información y los contactos que mantiene con los USUARIOS, otros bróker nacionales o internacionales y/o directamente con los NAVIEROS,(27) lo cual contribuye a reducir los costos de transacción.

Reputación del GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad negativa.

El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene control absoluto sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues tiene la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en PUERTO PROGRESO y es el único Agente Económico que utiliza su contrato de prestación de servicios portuarios relacionados con granel agrícola en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA.

- Se presume que el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad de emprender acciones y estrategias necesarias para aprovechar su control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE y extraer beneficios anticompetitivos derivados de la externalidad que se materializan en el sobreprecio en el mercado relacionado de intermediación marítima. Entre estas acciones se encuentran:
- **Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación marítima necesario para la contratación del transporte marítimo entre USUARIOS.**- Si bien el sobreprecio promedio en las tarifas de los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del **Esquema 1** se estimó en 21%, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas que pagó cada USUARIO no tienen el mismo incremento respecto de las tarifas negociadas con el NAVIERO y, además, hay USUARIOS que pagaron un sobreprecio mucho más grande que otros, a pesar de tener características y patrones de consumo similar. De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y Bróker 1 o Bróker 2, aplicó tarifas de transporte marítimo distintas para USUARIOS similares e incluso aplicó discrecionalmente descuentos para establecer

tarifas por debajo de las acordadas con el NAVIERO.

Además, GIE GRUPO LOGRA no permite que los USUARIOS que consolidan su carga obtengan las eficiencias de la agregación, toda vez que les cobra tarifas más altas a cada uno de éstos, a pesar de que en conjunto alcanzan una escala de volumen de carga similar a la transportada por otros USUARIOS que se benefician de descuentos.

- **Subsidio de tarifas del servicio de transporte marítimo bajo la modalidad FOB mediante el mecanismo de simulación de despachos y demoras.(28)** - Se presume que existe una correlación negativa entre los incrementos a las tarifas del servicio de transporte marítimo, que aplica el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS mediante sus servicios de intermediación marítima, con las eficiencias que se generan por la descarga de los buques (las cuales se traducen en ingresos netos del GIE GRUPO LOGRA por despachos y demoras de buques).

Por otro lado, de igual forma se presume que el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus servicios de intermediación marítima, en ocasiones puede ofrecer el servicio de transporte marítimo a un precio muy bajo, incluso puede subsidiar dicho servicio por debajo del precio que pactó con el NAVIERO, pues recupera dichos descuentos mediante un mecanismo de cobro por despachos y pago por demoras de los buques.

Cuando el GIE GRUPO LOGRA aplica a los USUARIOS que utilizan el **Esquema 1** algún descuento en la tarifa de intermediación del transporte marítimo, este descuento lo recupera mediante la descarga del buque y, por tanto, mediante el cobro de un despacho al NAVIERO. Dado que el SERVICIO INTEGRADO se ofrece al USUARIO libre de despachos y demoras, este USUARIO no recibe retribución monetaria de parte del NAVIERO, a través del GIE GRUPO LOGRA, por las eficiencias de descargar y despachar los buques rápidamente, si no que éstas son retenidas por el GIE GRUPO LOGRA.

Ocurre lo mismo con los USUARIOS que utilizan el **Esquema 2**, a pesar de que no tienen un contrato en donde explícitamente se pacte la prestación de un servicio libre de despachos y demoras, en el EXPEDIENTE se observa que GIE GRUPO LOGRA no transfiere al USUARIO las eficiencias de descargar los buques rápidamente.

De esta manera, se presume que el mecanismo anterior, permite a GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias en el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior funge como una barrera a la entrada para otros potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, toda vez que no están en igualdad de condiciones para ofrecer precios tan bajos como los que puede ofrecer el GIE GRUPO LOGRA, ya que desconocen las velocidades de descarga reales que se pueden pactar con otros NAVIEROS, lo cual les impide negociar mejores tarifas y condiciones.

• **Discriminación de USUARIOS que utilizan el Esquema 3, contratación a través de la modalidad CFR.-** Por lo que respecta a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo la modalidad CFR y sin utilizar los servicios de intermediación marítima del GIE GRUPO LOGRA, se presume que, derivado del control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, presta el servicio de forma diferenciada por:

i) **Trato discriminatorio en el cobro de las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE.-** Para todos aquellos USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima con GIE GRUPO LOGRA, el GIE GRUPO LOGRA establece los días libres de cobro que tiene el USUARIO para desalojar de los silos su carga, dividiendo el volumen de carga del USUARIO entre el ritmo de descarga. Sólo en caso de que el USUARIO no cumpla con el ritmo de desalojo de su carga de los silos, el GIE GRUPO LOGRA, a través del maniobrista, cobrará una tarifa adicional por el servicio de almacenaje.(29)

Ahora bien, el GIE GRUPO LOGRA cobra una tarifa adicional por la descarga a silos (MANIOBRA ESPECIALIZADA) a los USUARIOS que no contratan los servicios de intermediación marítima que ofrece y utilizan la modalidad CFR.(30) GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, le realiza un cobro desde el primer día de desalojo del almacenamiento del grano. Mientras que a aquellos USUARIOS que contrataron el transporte marítimo a través de sus intermediarios (ya sea en modalidad CIF o FOB), les cobra la misma tarifa independientemente del tipo de maniobra, lo cual les permite dosificar la salida del grano en función de las toneladas transportadas sin ningún tipo de cobro adicional.

ii) **Pago de enmiendas.-** En ocasiones por diversos factores entre ellos la saturación y la eficiencia en la descarga del granel agrícola, un buque puede requerir una enmienda de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA o viceversa. Al realizarse una enmienda se incurre en un costo adicional por los diversos servicios a la navegación interna que se requieren para movilizar el buque (lanchaje, pilotaje, remolque y amarre de cabos). De información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que el GIE GRUPO LOGRA realiza un posible trato discriminatorio entre aquellos USUARIOS que contratan el transporte marítimo con sus intermediarios (ya sea en **Esquema 1**: modalidad FOB o **Esquema 2**: modalidad CIF) y los que no lo contratan su intermediación marítima (**Esquema 3**: CFR), pues el GIE GRUPO LOGRA sólo paga los costos adicionales generados por realizar una enmienda a los USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la externalidad que se materializa en el sobreprecio en la intermediación marítima es sostenible en el tiempo, derivado de la reputación y el actuar del GIE GRUPO LOGRA en la forma de ejercer control y proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues dichos mecanismos fungen como amenazas creíbles a efecto de disuadir a los USUARIOS de contratar con terceros los servicios de intermediación marítima, lo cual pudiera constituir una barrera a la entrada para potenciales competidores.

Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad negativa.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA tiene incentivos económicos para extender el poder de mercado en la intermediación marítima, presumiblemente apalancado en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues el servicio de intermediación marítima le genera utilidades superiores a las utilidades que obtiene de prestar únicamente el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el GIE GRUPO LOGRA cuenta con incentivos para impedir la entrada o expansión de nuevos competidores en la prestación del servicio de intermediación marítima. Lo anterior en detrimento de los USUARIOS que no tienen alternativa y pagan un sobre costo en el transporte marítimo debido a la intermediación marítima que únicamente beneficia al GIE GRUPO LOGRA.

Barrera 2: Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Se observa que, dada la estructura actual en la que opera el GIE GRUPO LOGRA en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE, existen problemas de información entre los diversos participantes del MERCADO INVESTIGADO, que les impiden una adecuada toma de decisiones comerciales. Las asimetrías de información se observan por: i) la inexistencia de un registro público de los ritmos de

descarga reales, y ii) la inexistencia de información veraz respecto del ingreso que el GIE GRUPO LOGRA obtiene al ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras.

Esta falta de información implica: i) dificultades para que los USUARIOS valoren y cuantifiquen adecuadamente el valor agregado de contratar los servicios de intermediación marítima o el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA ante el desconocimiento del valor que tiene el ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras; ii) dificultades para que los USUARIOS valoren el costo actual y potencial de contratar servicios de intermediación marítima con proveedores alternativos, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales, y iii) dificultades para que los intermediarios de servicios de transporte marítimo coticen en función de la productividad real en el PUERTO PROGRESO, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales.

La Barrera 2 de las asimetrías de información generadas en el servicio en el MERCADO RELEVANTE distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO como a continuación se señala:

Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:

Se presume que GIE GRUPO LOGRA simula demoras en las descargas de los buques. De la información en el EXPEDIENTE se desprende que los porcentajes de demoras de buques que reportó por USUARIO el NAVIERO fueron muy inferiores a los porcentajes que reportó GIE GRUPO LOGRA para efectos del cálculo de pagos por despachos y demoras que realiza su bróker nacional, GRUNAPE, a su bróker internacional, BRÓKER 1. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que esta información es la misma que tiene API PROGRESO, pues GIE GRUPO LOGRA se la proporciona.

Así, se presume que el GIE GRUPO LOGRA simula ritmos de descarga inferiores a los que realmente realiza, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y generar en los USUARIOS la percepción de que necesitan sus servicios "libres de despachos y demoras" a fin de no incurrir en costos adicionales. Lo anterior, incentiva a que los USUARIOS eviten contratar el servicio de transporte marítimo vía la intermediación marítima con un tercero.

Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados, junto con la asimetría de información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan precios competitivos:

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, en el POA el indicador de rendimiento registrado medido en THBO(31) ha permanecido prácticamente sin variación. Únicamente se ha incrementado 4.4%, pasando de cuatrocientos cincuenta a cuatrocientos setenta durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis. Sin embargo, los rendimientos reales o ritmos de descarga efectivos alcanzados por el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, distan significativamente de los establecidos en el POA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las productividades históricas reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA no son consistentes con los estándares de rendimiento promedio establecidos en el POA(32), ya que las reales son significativamente más altas. Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ritmo de descarga establecido en el POA(33) no se ha actualizado y no está determinado con base en el historial de los ritmos promedio reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA.

El GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, llega a alcanzar un ritmo real de descarga muy superior al ritmo establecido en el POA y esta información que tiene en exclusiva el GIE GRUPO LOGRA le confiere una ventaja competitiva al permitirle conseguir menores tarifas por el flete marítimo.

De esta manera, el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, puede contratar el servicio de transporte marítimo cotizando los ritmos de descarga del granel agrícola a un nivel superior del que se encuentra establecido en el POA para la TERMINAL ESPECIALIZADA. Lo anterior, le permite contratar tarifas más bajas entre sus intermediarios y el NAVIERO y tener mayor margen para ofrecer a los USUARIOS sus servicios de intermediación de transporte marítimo.

De esta manera, dada la asimetría de información en los ritmos de descarga reales que se pueden ofrecer en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, los ritmos establecidos en el POA fungen como la única referencia para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, no así para el GIE quien conoce el ritmo de descarga real.

La falta de información respecto de los ritmos de descarga del granel agrícola que realmente se pueden alcanzar en PUERTO PROGRESO funge como una barrera a la entrada para potenciales competidores, toda vez que cualquier otro potencial competidor intermediario o bróker toma el ritmo establecido en el POA como referencia para ofrecer tarifas a los USUARIOS, mientras que GIE GRUPO LOGRA tiene la información necesaria para acordar en los contratos de fletamento, ritmos de descarga muy superiores a los establecidos en el POA y, en consecuencia, puede obtener menores tarifas de transporte marítimo.

Barrera 3: Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el establecimiento de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se realiza mediante un criterio histórico que no es competitivo.

Efecto 3.1 El esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.

El esquema de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE: i) no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al USUARIO, cuando contrata un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA; ii) no obedece a una estructura o racional de costos, y iii) posiblemente se utiliza como un mecanismo discriminatorio de descuentos a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo cualquiera de los Esquemas (ya sea en **Esquema 1:** modalidad FOB, **Esquema 2:** modalidad CIF o **Esquema 3:** modalidad

CFR), pues la tarifa máxima registrada es significativamente más alta que las tarifas efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, por lo que puede justificar su esquema tarifario a pesar de que no refleja precios en condiciones de competencia.

Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 3, fracción IV de la LFCE, si bien la posible barrera del esquema de las tarifas máximas e históricas no impide directamente el acceso de competidores o limita su capacidad de competir en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, sí distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia al encarecer los servicios para los USUARIOS. Lo anterior de conformidad con lo siguiente:

Esquema de tarifas histórico.- Durante el periodo investigado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que para el servicio en el MERCADO RELEVANTE no existe un esquema tarifario acorde con los costos y planes de inversión del GIE GRUPO LOGRA, principalmente porque las tarifas negociadas con los diversos USUARIOS tienen un origen histórico, ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR, y únicamente se actualizan año con año utilizando el Índice Nacional de Precios al Consumidor.(34)

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, derivado del esquema histórico por el cual fueron determinadas dichas tarifas, los USUARIOS que contratan un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA no se benefician de la integración vertical de este AGENTE ECONÓMICO.

Trato discriminatorio al Agente Económico dedicado a consolidar las cargas. - Existe un Agente Económico dedicado a consolidar las cargas de diversos USUARIOS que no cuentan con la capacidad para trasladar su producto en una sola embarcación derivado del poco volumen que movilizan cada uno.

Para dichos USUARIOS (parte de la demanda FOB o **Esquema 1**) se observó un posible trato discriminatorio por parte del GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, dicho trato no se explica pues el GIE GRUPO LOGRA no incurre en ningún costo adicional por la descarga del buque.

Cabe destacar que, únicamente a un USUARIO que consolida su carga, el GIE GRUPO LOGRA le aplica una tarifa diferenciada en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE aplicando un descuento adicional que varía entre 4% y 9% dependiendo del tipo de producto que transporta respecto de los demás USUARIOS.

Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio.- La tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE, únicamente se actualiza anualmente por el Índice Nacional de Precios al Consumidor. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha tarifa máxima es elevada y no ha sido restrictiva para la determinación de precios del servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA, ya que permite al GIE GRUPO LOGRA un alto margen para aplicar descuentos indiscriminadamente a sus diversos USUARIOS.

En promedio dichos descuentos han sido superiores al 46% sobre la tarifa máxima registrada, lo que permite inferir que la tarifa máxima no corresponde a la estructura de costos del servicio en el MERCADO RELEVANTE y se encuentra constantemente por arriba de las tarifas que efectivamente cobra el GIE GRUPO LOGRA. En vista de la disparidad entre los descuentos aplicados a los USUARIOS respecto de la tarifa máxima, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA puede concluir que las tarifas máximas establecidas en realidad fungen como un parámetro laxo que permite realizar un posible trato discriminatorio entre USUARIOS, siempre y cuando no se sobrepase este tope.

Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que las tarifas de maniobras de descarga efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, a los USUARIOS en PUERTO PROGRESO son 51% más elevadas que las tarifas de maniobras de descarga (MANIOBRA ESPECIALIZADA) en el puerto de Veracruz, y 46% mayores que las tarifas que se cobran en el puerto de Coatzacoalcos (MANIOBRA DIRECTA),(35) y a pesar de ello, los USUARIOS prefieren internar el granel agrícola por PUERTO PROGRESO, pues trasladarse a otro puerto implicaría mayores costos logísticos.

Medidas correctivas. A continuación, se expone lo correlativo a las medidas correctivas propuestas por la AUTORIDAD INVESTIGADORA para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

Cuadro. Correspondencia entre las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas, los efectos anticompetitivos generados, sus medidas correctivas y recomendaciones, así como su seguimiento ante esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN).

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
Barrera 1 Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.	Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, genera externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.	Medida A.1.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la TERMINAL ESPECIALIZADA como para la TERMINAL PÚBLICA (ver Medida B.2. y Recomendación B.2.), se remunere a los USUARIOS por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE GRUPO LOGRA, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE GRUPO LOGRA internalice el costo de la externalidad generada al USUARIO en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el DICTAMEN PRELIMINAR. En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR,	Para la Medida A.1.: El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre de cada año: un listado de buques con la siguiente información generada durante el año inmediato anterior: i) identificación del buque; ii) fecha y hora de atraque y desatraque, iii) nombre del USUARIO; iv) rendimientos reales alcanzados por buque en cada terminal (o rendimiento promedio en caso de enmiendas); v) monto de la remuneración por incumplimiento del ritmo de descarga al USUARIO; vi) fecha en que se realizó el pago de la remuneración al

		<p>deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE se realice con ritmos de descarga menores a los que el GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamento.</p>	<p>USUARIO, y vii) la documentación que soporte las remuneraciones (facturas, notas de crédito, bonificaciones, etc.) que comprueben lo anterior. La información anterior se deberá proporcionar anualmente durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA y en tanto no entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p>
--	--	---	---

		<p>Medida A.2.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de remunerar a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.</p>	<p>Para la Medida A.2.: El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el acuse de recibo de API PROGRESO de la solicitud de cambio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, en los tres meses posteriores a la fecha en que haya surtido efectos la notificación de la resolución del Pleno de esta COMISIÓN (PLENO), en los términos de la Medida B.1. El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos a más tardar diez días hábiles después de haber sido celebrado con API PROGRESO. En tanto no se entregue a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos, el GIE GRUPO LOGRA presentará dentro del primer trimestre de cada año que se encuentre vigente el Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, un informe en el que describa el avance de las negociaciones para la modificación de dicho contrato, acorde con este DICTAMEN PRELIMINAR.</p>
--	--	---	---

--	--	--	--

		<p>Recomendación A.1: Recomendación a API PROGRESO, para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, a efecto de establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de pagar una remuneración a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.</p> <p>Recomendación A.2: Recomendación a la SCT para que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento.</p>	<p>Para la Recomendación A.1. La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente a esta COMISIÓN un informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.1. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que MULTISUR le solicite la modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2. La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la Recomendación A.2. La COMISIÓN recomienda a SCT que le informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.2. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que API PROGRESO o MULTISUR le informen de la solicitud de modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos en comento y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2. La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>
--	--	--	--

<p>Barrera 2 Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la</p>	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los</p>	<p>Medida B.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, para que: i) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los ritmos de descarga efectivamente alcanzados (THBO) por cada buque de granel agrícola que atienda el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO,</p>	<p>Para la Medida B.1.: * El GIE GRUPO LOGRA a través de GRUPO LOGRA, deberá publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet la versión pública de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que MULTISUR atiende en PUERTO PROGRESO. En dicho sitio de Internet deberá mantener el registro histórico público de los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente</p>
---	--	--	---

<p><u>intermediación marítima.</u></p>	<p>brókers GRUNAPE y BRÓKER 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p>	<p>manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.</p>	<p>alcanzados por cada buque que publique semanalmente. El acceso público al registro histórico los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque en PUERTO PROGRESO deberá realizarse dentro del plazo de dos meses contados a partir de la notificación de la resolución del PLENO.</p>
			<p>A efecto de dar seguimiento, se ordena al GIE GRUPO LOGRA a través de GRUPO LOGRA, que presente a esta COMISIÓN de manera semestral durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, las capturas de pantalla de los estados de hechos y los ritmos de descarga publicados semanalmente en su página.</p>

		<p>Recomendación B.1. Recomendación a API PROGRESO para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado.</p>	<p>Para la Recomendación B.1. * La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que se atiende en PUERTO PROGRESO y que mantenga en dicha página de Internet un registro histórico público actualizado de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO. Se recomienda que, dentro del plazo de dos meses a partir de que haya surtido efectos la notificación de la resolución del PLENO a API PROGRESO presente un informe respecto de las acciones que realice en atención a la Recomendación B.1. Se recomienda que API PROGRESO presente semestralmente una actualización del informe de acciones en atención a la Recomendación B.1. durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA.</p>
--	--	---	--

			<p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
--	--	--	--

	<p><u>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p>	<p>Medida B.2. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API PROGRESO y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>	<p>Para la medida B.2.:</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR presentará ante API PROGRESO y la COMISIÓN, en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el estudio en el cual se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA.</p> <p>Para tal efecto, es necesario que se demuestre que el (los) experto(s) encargado(s) de elaborar el estudio sea independiente e imparcial a cualquier empresa que integra el GIE GRUPO LOGRA, así como su capacidad técnica. Dado lo anterior, junto con el estudio realizado el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá entregar ante la COMISIÓN: i) los datos de contacto de quién elabore dicho estudio, y ii) los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.</p> <p>Finalizados los tres meses posteriores al surtimiento de efectos de la notificación de la resolución del PLENO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que solicitó a API PROGRESO la modificación, con base en el estudio realizado, de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>
--	--	--	--

		<p>Recomendación B.2. Recomendación a API PROGRESO para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de</p>	<p>Para la recomendación B.2.:</p> <p>* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente</p>
--	--	---	---

		<p>acuerdo con los ritmos de descarga reales que MULTISUR alcanza en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.</p>	<p>ante la COMISIÓN el acuerdo por virtud del cual API PROGRESO aprueba el cambio de los ritmos de descarga del POA. Lo anterior dentro del plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, solicite a API PROGRESO la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
--	--	--	--

<p>Barrera 3 Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>	<p>Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.</p>	<p>Medida C.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, para que: i) mediante MULTISUR y GRUNAPE modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen y costos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) mediante MULTISUR presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, y iii) mediante MULTISUR mantenga las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>Para la Medida C.1.:</p> <ul style="list-style-type: none"> * El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de un mes contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, así como la memoria completa de cálculo en el que se incluya el procedimiento y la información sobre la cual se calcularon. * Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR y GRUNAPE, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. * El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO la documentación que compruebe que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria. * En caso de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo
---	---	---	---

			de un mes contado a partir de que solicite la
			* En caso de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que

			<p>compruebe que la modificación que se solicita es acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la COMISIÓN.</p>
		<p>Recomendación C.1. Recomendación a API PROGRESO para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>Para la Recomendación C.1.: * La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que en el plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presente el proyecto de modificación a la tarifa máxima para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, API PROGRESO presente ante la COMISIÓN las observaciones que realice a dicho proyecto de modificación de la tarifa máxima y la documentación que entregue a SCT respecto de la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>

		<p>Recomendación C.2. Recomendación a SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento "Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios", la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, considere en su análisis los costos operativos</p>	<p>Para la Recomendación C.2.: * La COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las observaciones y cambios que realice a la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en</p>
		<p>y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT reciba la solicitud de modificación de tarifas de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA.</p> <p>Asimismo, la COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que se registren o autoricen como resultado de la solicitud de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT resuelva sobre el procedimiento de modificación de tarifas máximas.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>

El Titular de la Autoridad Investigadora, **Sergio López Rodríguez**.- Rúbrica.

- 1 Artículo 94, fracción VII, incisos a y b, de la LFCE.
- 2 Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de estas directo a camión.
- 3 Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento.
- 4 Se incluyen cuatro anexos: 1. Información que vincula a Bróker 1 y Bróker 2 como parte del GIE Grupo Logra; 2. Integración de las bases de datos de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre; 3. Descripción de la información de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas Bróker 1, Grunape y Multisur; 4. Análisis de regresión lineal.
- 5 Incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su importación vía Puerto Progreso.
- 6 Conforme a la sección Actividad Comercial de Multisur del Dictamen Preliminar.
- 7 Conforme a la sección Actividad comercial de Grupo Logra del Dictamen Preliminar.
- 8 Conforme a la sección Actividad Comercial de Grunape del Dictamen Preliminar.
- 9 Conforme a la sección Actividad Comercial de TL del Sur, del Dictamen Preliminar.
- 10 Conforme a la sección Bróker 1 y Bróker 2 del Dictamen Preliminar.
- 11 Ídem.
- 12 Persona física o moral que realiza las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad las embarcaciones. Asimismo, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones, o del espacio de éstos.

13 Información visible a folio 023435 del Expediente.

13 Abreviatura de la palabra en inglés Free on board (Franco a Bordo, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a realizar la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen pactado con el comprador, dueño de la carga (Usuario). Una vez que el Usuario reciba la carga en el puerto de origen por

su proveedor de grano, es responsable de contratar el flete marítimo, los servicios portuarios y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamento que celebra el Usuario dueño de la carga (fletador), lo celebra directamente con el bróker nacional. A su vez este intermediario celebra otro contrato de fletamento con un bróker internacional a efecto de que el segundo, contrate con el Naviero (fletante) el flete marítimo. Asimismo, el bróker nacional, además de ofrecer el flete marítimo al Usuario, le ofrece la coordinación de los servicios portuarios y terrestres para llevar el grano desde el puerto de origen hasta las instalaciones del Usuario.

14 Bróker 1 operó durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE Grupo Logra, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el Puerto Progreso. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del Expediente.

15 Información visible a folio 023435 del Expediente.

16 Abreviatura de la palabra en inglés Cost, Insurance and Freight (Costo, Seguro y Flete, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino pactado con el Usuario, incluyendo el costo del flete marítimo, así como el seguro y los costos necesarios para transportar la mercancía hasta el puerto de destino. Por su parte, el Usuario se debe encargar de contratar de manera independiente los servicios portuarios, y el flete terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el Naviero (fletante) o a través de intermediarios. En Puerto Progreso el contrato de fletamento lo celebra el proveedor de grano con el bróker internacional.

17 Abreviatura de la palabra en inglés Cost and Freight (Costo y Flete, por su traducción en español), en donde el proveedor de grano entrega la mercancía hasta el puerto de destino. En este caso, el proveedor es quien se encarga de la contratación del flete marítimo, y los servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre son contratados directamente por el proveedor del Usuario. El contrato de fletamento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el Naviero (fletante) o a través de intermediarios. En Puerto Progreso el contrato de compra de grano que ya incluye el flete marítimo lo celebra el Usuario con su proveedor.

18 De acuerdo con el artículo 2, fracción VII, de la LP son servicios portuarios Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros medios de transporte. El artículo 44 de la LP clasifica a los servicios portuarios en: i) servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna (pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje), ii) servicios generales a las embarcaciones (avitallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y iii) servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías (carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto). Estos últimos son los servicios necesarios para prestar el servicio de maniobras de graneles agrícolas.

19 Información visible a folio 021562 del Expediente.

20 Información visible a folio 021552 del Expediente.

21 La aprobación del cambio de la Reglas de Operación 49, se autorizó por la SCT el diez de mayo de dos mil diecisiete mediante Oficio 7.3.-1199.2017. Dicha regla establecía lo siguiente: Para la asignación de las posiciones se tomará en cuenta lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento de la Ley, las Reglas de Operación del Puerto, las características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento y con base a la clasificación de Muelles por tipo de carga que a continuación se detalla: (...)

b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas, se destinará el Muelle 8 [Terminal Especializada], se podrá utilizar el Muelle 3, 4 o 7 para graneles agrícolas siempre y cuando esté ocupado el Muelle 8 [Terminal Pública] (...). [Énfasis añadido]

Actualmente la Regla de Operación 49 señala que:

b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas se destinarán los Muelles 3, 4, 7 u 8 según las circunstancias operativas de que se trate y atendiendo a los criterios ya señalados en el primer párrafo de la presente Regla. [Énfasis añadido]

22 Bróker 1 operó durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE Grupo Logra, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el Puerto Progreso. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del Expediente.

23 Información visible a folio 023118 y 023301 del Expediente. De conformidad con el Anexo marítimo Naviero del Anexo 2 del Dictamen Preliminar.

24 Información visible a folio 02282 del Expediente.

25 Información visible a folios 023091, 023921 y 02392 del Expediente.

26 Información visible a folio 023118 y 023301 del Expediente. véase la sección Conformación del Anexo marítimo Naviero del Anexo 2 del Dictamen Preliminar.

27 Información visible a folio 019368 del Expediente.

28 Cláusula relativa a la indemnización (Demurrage-demoras) o bonificación (Despatch-despachos) que las partes pagan o reciben por exceder o ahorrar tiempo de plancha tanto para la maniobra de carga como para la de descarga. Para tal efecto, las partes previamente acordaron una cantidad monetaria, generalmente en dólares de Estados Unidos de América, o fracción de día por sobreestadías o contra-estadías en función del ritmo de carga y/o descarga previamente fijado. Información visible a folios 023096 y 023097 del Expediente.

29 Información visible a folio 002294 del Expediente.

30 Información visible a folio 024358 y 024466 del Expediente. Archivo electrónico denominado aviso tarifas 2011-2017.

31 Toneladas Hora Buque en Operación, unidad de medida de rendimiento para las maniobras que se calcula de la siguiente forma: Toneladas operadas / [Inicio de operaciones buque Fin de Operaciones buque].

32 Información visible a folio 21562 del Expediente.

33 La aprobación del POA está a cargo del Comité de Operación de la API Progreso, mismo que envía a la SCT para su análisis y seguimiento dentro de los primeros treinta días del año que corresponda. Una vez aprobado, API Progreso verifica el cumplimiento de los rendimientos de manera mensual con base en los datos que son enviados por los cesionarios, en este caso GIE Grupo Logra (y debe establecerse con base en el histórico de los rendimientos reales alcanzados). Segundo párrafo de la condición decimoprimeras del Título de Concesión.

34 Información visible a folio 023929 del Expediente.

35 Información visible a folio 023191 del Expediente.