COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Versión Pública

Autoridad Investigadora
Expediente IEBC-003-2022
Dictamen Preliminar

Ciudad de México, a dos de mayo de dos mil veinticuatro.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo citado al rubro, relativo a la investigación en el mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso de pasajeros, y servicios relacionados, que inició la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica,[1] toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en diversos mercados relevantes, derivado de la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pueden generar efectos anticompetitivos, con fundamento en los artículos 28, párrafos decimocuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, 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, conforme a lo siguiente:

Tabla de contenido

1 GLOSARIO 7

2 EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR 19

3 CONSIDERACIONES DE DERECHO 50

4 MERCADO INVESTIGADO 52

4.1 IMPORTANCIA DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO 53
4.2 GENERALIDADES DEL MERCADO INVESTIGADO 58
4.2.1 Oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE 60
4.2.2 Demandantes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: USUARIOS 60
4.2.3 Prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE 60
4.2.4 Operación actual del MERCADO INVESTIGADO 61
4.3 ANTECEDENTES EN EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE 64
4.4 MARCO JURÍDICO 70
4.4.1 LEY DE AUTOTRANSPORTE 70
4.4.2 RAFSA 71
4.4.3 Otras disposiciones 71
4.5 AUTORIDADES PÚBLICAS Y AGENTES ECONÓMICOS RELACIONADOS CON EL MERCADO INVESTIGADO 72
4.5.1 Autoridad Pública 72
4.5.2 AGENTES ECONÓMICOS 72

5 DETERMINACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE 72

5.1 DIMENSIÓN PRODUCTO 74
5.1.1 Sustitución por el lado de la demanda 74
5.1.1.1 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STAP 75
5.1.1.2 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STFP 88

[1] De conformidad con el aviso de inicio publicado tanto en el DOF como en el sitio de internet de la COMISIÓN el treinta de junio de dos mil veintidós, así como con el primer y segundo acuerdo de ampliación de la investigación radicada en el EXPEDIENTE, los cuales se publicaron en el sitio de internet de la COMISIÓN el dieciocho de enero y el catorce de julio, ambos de dos mil veintitrés, respectivamente.

5.1.1.3 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STMP ... 93
5.1.1.4 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TURISMO ... 95
5.1.1.5 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y STPVP ... 97
5.1.1.6 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SVC ... 98
5.1.1.7 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio de *vanpooling* ... 100
5.1.1.8 Sustitución entre las distintas MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ... 103
5.1.2 Sustitución por el lado de la oferta ... *109*
5.1.2.1 Sustitución por el lado de la oferta entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TURISMO ... 110
5.1.2.2 Sustitución por el lado de la oferta entre las distintas modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ... 112
5.1.2.3 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio provisto por otros modelos de negocio 115
5.1.3 Conclusión de la dimensión producto ... *116*
5.2 DIMENSIÓN GEOGRÁFICA: ARTÍCULO 58, FRACCIONES II, III Y IV, DE LA LFCE ... 117
5.2.1 La fracción II del artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente: ... *117*
5.2.2 Las fracciones III y IV del artículo 58 de la LFCE señalan lo siguiente: ... *117*
5.2.2.1 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO ... 124
5.2.2.2 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA ... 138
5.2.2.3 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM ... 147
5.2.3 Conclusión del análisis de las fracciones II, III y IV del artículo 58 de la LFCE (dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES) ... *156*
5.3 CIRCUNSTANCIAS PARTICULARES DEL CASO: ARTÍCULO 58, FRACCIÓN V DE LA LFCE ... 159
5.4 CONCLUSIONES DE LA DETERMINACIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES ... 160

6 ANÁLISIS PARA RESOLVER SOBRE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA EN LOS MERCADOS RELEVANTES ... 161

6.1 PARTICIPACIONES DE MERCADO DE LOS AGENTES ECONÓMICOS Y CAPACIDAD DE FIJAR PRECIOS EN LOS MERCADOS RELEVANTES: ARTÍCULO 59, FRACCIÓN I, DE LA LFCE ... 161
6.1.1 Participaciones de mercado e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES ... *163*
6.1.1.1 MERCADOS RELEVANTES PREMIUM ... 163
6.1.1.2 MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA ... 166
6.1.1.3 MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS ... 169
6.1.1.4 Conclusión sobre las participaciones de mercado e IHH en los MERCADOS RELEVANTES ... 173
6.1.2 Capacidad para fijar precios ... *175*
6.1.2.1 Análisis de márgenes de ganancia ... 176
6.1.2.2 Transparencia en el mercado ... 178
6.1.2.3 Conclusión sobre la capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES ... 181
6.2 BARRERAS A LA ENTRADA Y A LA EXPANSIÓN: ARTÍCULO 59, FRACCIÓN II, DE LA LFCE ... 181
6.2.1 Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES ... *182*
6.2.1.1 Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y acceso limitado a financiamiento ... 182
6.2.1.2 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 ... 183
6.2.1.3 La inversión en publicidad ... 190
6.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III y VII, de las DISPOSICIONES ... *192*
6.2.2.1 La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier otra autorización gubernamental, así como derechos de uso o explotación ... 192
6.2.2.1.1 PERMISO DE AUTOTRANSPORTE ... 192
6.2.2.1.2 PERMISO DE TERMINALES ... 194
6.2.2.2 Discriminación en estímulos, subsidios o apoyos por parte de cualquier autoridad ... 196
6.2.3 Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracciones V y VI ... *196*
6.2.3.1 Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales ... 196
6.2.3.2 Las restricciones por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos ... 197
6.2.3.2.1 Opacidad en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS ... 197
6.2.3.2.2 Ausencia de acceso a terceros ... 198
6.2.3.2.3 Trato diferenciado ... 199

6.3 ELEMENTOS QUE ALTEREN LA OFERTA DE OTROS COMPETIDORES: ARTÍCULO 59, FRACCIÓN II, DE LA LFCE 199
6.4 EXISTENCIA Y PODER DE LOS COMPETIDORES: ARTÍCULO 59, FRACCIÓN III, DE LA LFCE 201
6.4.1 MERCADOS RELEVANTES PREMIUM 202
6.4.1.1 MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE 202
6.4.1.2 MR P-SUR SURESTE 203
6.4.1.3 MR P-NOROESTE 203
6.4.1.4 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM 204
6.4.2 MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA 204
6.4.2.1 MR DP-CENTRO OCCIDENTE 204
6.4.2.2 MR DP-NORESTE 205
6.4.2.3 MR DP-NOROESTE 206
6.4.2.4 MR DP-SUR SURESTE 207
6.4.2.5 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA 208
6.4.3 MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS 209
6.4.3.1 MR E-CENTRO OCCIDENTE 209
6.4.3.2 MR E-CENTRO PAÍS 210
6.4.3.3 MR E-NORESTE 210
6.4.3.4 MR E-NOROESTE 211
6.4.3.5 MR E-SUR SURESTE 211
6.4.3.6 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS 212
6.4.4 Conclusión de la existencia y poder de competidores en los MERCADOS RELEVANTES 213
6.5 POSIBILIDADES DE ACCESO A FUENTES DE INSUMOS: ARTÍCULO 59, FRACCION IV, DE LA LFCE 213
6.5.1 Obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y formas de acceso a estas 213
6.5.1.1 Construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS 214
6.5.1.2 Solicitar acceso a una TPC establecida 215
6.6 COMPORTAMIENTO RECIENTE: ARTICULO 59, FRACCIÓN V, DE LA LFCE 216
6.6.1 Expediente IO-003-2017 217
6.6.2 Expediente DE-013-2018 218
6.7 OTROS CRITERIOS ESTABLECIDOS EN LAS DISPOSICIONES: ARTÍCULO 59, FRACCIÓN VI, DE LA LFCE 218
6.7.1 El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MERCADO RELEVANTE 219
6.7.2 La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación 225
6.7.3 La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores 226
6.8 CONCLUSIÓN SOBRE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS MERCADOS RELEVANTES 226

7 BARRERAS A LA COMPETENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA 227

7.1 B-1. BARRERA A LA COMPETENCIA QUE CONSISTE EN LA OBLIGACIÓN REGULATORIA DE CONTAR CON TERMINALES DE PASAJEROS DE ORIGEN Y DESTINO PARA PRESTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE EN LOS MERCADOS RELEVANTES 229
7.1.1 Disposiciones jurídicas que contemplan la obligación a cargo de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de las rutas que ofrecen 230
7.1.1.1 Antecedentes regulatorios del MERCADO INVESTIGADO 232
7.1.2 Medidas correctivas para eliminar la B-1 252
7.1.2.1 Recomendación a la Cámara de Diputados y el Senado de la República 252
7.1.2.2 Recomendación a la SICT 253
7.1.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la BARRERA 1 253
7.1.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las Medidas correctivas para la B-1 253
7.1.3.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-1 253
7.1.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-1 254

7.2 B-2. BARRERA A LA COMPETENCIA QUE CONSISTE EN LA OBLIGACIÓN REGULATORIA DE CONTAR CON UN PERMISO LIMITADO A RUTAS ESPECÍFICAS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE EN EL MERCADO INVESTIGADO ... 254
7.2.1 Disposiciones jurídicas que limitan los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE a RUTAS específicas. ... 255
7.2.2 Medidas correctivas para eliminar la B-2 ... 261
7.2.2.1 M-2. Recomendaciones a la SICT ... 261
7.2.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-2 ... 262
7.2.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las Medidas correctivas para la B-2 ... 262
7.2.3.2 Mínima restricción de las Medidas correctivas para la B-2 ... 262
7.2.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-2 ... 263
7.3 B-3. BARRERA A LA COMPETENCIA QUE CONSISTE EN LA DISCRECIONALIDAD, OPACIDAD Y POCA TRANSPARENCIA POR PARTE DE LOS PERMISIONARIOS DE TERMINALES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES ... 263
7.3.1 Discrecionalidad, opacidad y poca transparencia en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES ... 263
7.3.2 Medidas correctivas para eliminar la B-3 ... 277
7.3.2.1 M-3. Recomendaciones a la SICT ... 277
7.3.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-3 ... 279
7.3.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-3 ... 279
7.3.3.2 Mínima restricción de las Medidas correctivas para la B-3 ... 280
7.3.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-3 ... 280
7.4 B-4. BARRERA A LA COMPETENCIA QUE CONSISTE EN LA EXISTENCIA DE RELACIONES HORIZONTALES ENTRE AGENTES ECONÓMICOS COMPETIDORES ... 281
7.4.1 Identificación de RELACIONES HORIZONTALES en los MERCADOS RELEVANTES ... 282
7.4.1.1 Coinversiones o sociedades entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA ... 282
7.4.1.2 Coinversión o sociedad entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN ... 284
7.4.1.3 Coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA ... 287
7.4.1.4 Coinversiones y sociedades entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA ... 289
7.4.1.5 Coinversión y sociedad entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO ... 293
7.4.2 Efectos anticompetitivos derivados de las RELACIONES HORIZONTALES identificadas ... 294
7.4.2.1 Efectos Unilaterales: reducción de incentivos a competir ... 295
7.4.2.1.1 Coinversiones entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA ... 301
7.4.2.1.2 Coinversiones entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN ... 302
7.4.2.1.3 Coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA ... 303
7.4.2.1.4 Coinversión entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA ... 304
7.4.2.1.5 Coinversión entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO ... 305
7.4.2.2 Efectos Coordinados ... 306
7.4.3 Medidas correctivas para eliminar la B-4 ... 312
7.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores que mantengan participación accionaria a través de RELACIONES HORIZONTALES ... 312
7.4.3.2 Recomendación a la SICT ... 315
7.4.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-4 ... 316
7.4.4.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-4 ... 316
7.4.4.1.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES ... 316
7.4.4.1.2 Recomendación a la SICT ... 318
7.4.4.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-4 ... 318
7.4.4.2.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES ... 318
7.4.4.2.2 Recomendación a la SICT ... 319
7.4.4.3 Eficiencia de las medidas correctivas para la B-4 ... 319
7.4.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES ... 319

7.4.4.3.2 Recomendación a la SICT 319
7.4.4.4 Cronograma de implementación 319
7.5 B-5. BARRERA A LA COMPETENCIA POR DIRECTORIOS CRUZADOS Y ESPACIOS DE CONTACTO ENTRE AGENTES ECONÓMICOS COMPETIDORES EN EL MERCADO INVESTIGADO 320
7.5.1 Los DIRECTORIOS CRUZADOS y los ESPACIOS DE CONTACTO constituyen una característica del mercado 324
7.5.1.1 DIRECTORIOS CRUZADOS 325
7.5.1.1.1 DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES 325
7.5.1.1.2 DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS 326
7.5.1.2 ESPACIOS DE CONTACTO en TPC 328
7.5.1.3 ESPACIOS DE CONTACTO en la CANAPAT 333
7.5.2 Efectos anticompetitivos derivados de los DIRECTORIOS CRUZADOS y de los ESPACIOS DE CONTACTO 337
7.5.3 Medidas correctivas para eliminar la B-5 338
7.5.3.1 Orden a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS 338
7.5.3.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS y ESPACIOS DE CONTACTO 338
7.5.3.3 Orden a la CANAPAT 339
7.5.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la B-5 340
7.5.4.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-5 340
7.5.4.1.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES 340
7.5.4.1.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT 342
7.5.4.1.3 Recomendación a la SICT 342
7.5.4.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-5 342
7.5.4.2.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES 342
7.5.4.2.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT 343
7.5.4.2.3 Recomendación a la SICT 343
7.5.4.3 Eficiencia de las medidas correctivas para la B-5 343
7.5.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES 343
7.5.4.3.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT 343
7.5.4.3.3 Recomendación a la SICT 344
7.5.4.4 Cronograma de implementación 344
7.5.4.4.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES 344
7.5.4.4.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES 344
7.5.4.4.3 Orden a la CANAPAT 344
7.6 B-6. BARRERA A LA COMPETENCIA QUE CONSISTE EN LA RESTRICCIÓN REGULATORIA PARA UTILIZAR VEHÍCULOS DISTINTOS A AUTOBUSES PARA PRESTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE 344
7.6.1 Disposiciones jurídicas que obligan a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con determinados autobuses 345
7.6.2 Efectos anticompetitivos 347
7.6.3 Medidas correctivas para eliminar la B-6 352
7.6.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la B-6 353
7.6.4.1 Eficacia y proporcionalidad de la medida correctiva para la B-6 353
7.6.4.2 Mínima restricción de la medida correctiva para la B-6 353
7.6.4.3 Eficiencia de la medida correctiva para la B-6 354
8 DETERMINACIÓN 355
9 ANEXOS DEL DICTAMEN PRELIMINAR 1

9.1 CRONOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 1
9.2 ACTUACIONES REALIZADAS DURANTE LA INVESTIGACIÓN RADICADA EN EL EXPEDIENTE Y DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FUNCIONES REALIZADAS POR LOS AGENTES ECONÓMICOS PARTICIPANTES Y RELACIONADOS DEL MERCADO INVESTIGADO 2
9.3 GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO IDENTIFICADOS EN EL EXPEDIENTE 19
9.3.1 GRUPO ADO 24
9.3.2 GRUPO ESTRELLA BLANCA 41
9.3.3 GRUPO LA PIEDAD 57
9.3.4 GRUPO TOLUCA 84
9.3.5 GRUPO IAMSA 106
9.3.6 GRUPO ESTRELLA ROJA 124
9.3.7 GRUPO PULLMAN 132
9.3.8 GRUPO ERCO 138
9.3.9 GRUPO MAR DE CORTEZ 145
9.3.10 GRUPO SENDA 149
9.3.11 GRUPO VMZ 154
9.3.12 GRUPO AEXA 158
9.3.13 GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO 163
9.3.14 GRUPO TITANIUM 166
9.3.15 GRUPO LAS TORRES PUEBLA 170
ANEXOS DIGITALES 174

----------[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]

1 Glosario

Para los efectos de este DICTAMEN PRELIMINAR, se entenderán los siguientes términos, en singular o plural, según corresponda, de conformidad con las siguientes definiciones:

Término	Definición
ACUERDO RAFSA	Acuerdo por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios.[2]
ADO Y EMPRESAS COORDINADAS	ADO y Empresas Coordinadas, S.A. de C.V.
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.[3]
ALAS DE ORO	Autobuses Alas de Oro, S.A. de C.V.
AMPERSA	Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V.
ATAH	Autotransportes Tlaxcala-Apizaco-Huamantla, S.A. de C.V.
AUTOBUSES ABC	Autobuses ABC Plus, S.A. de C.V.
AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA	Servicios Unidos Autobuses Blancos Flecha Roja, S.A. de C.V.
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	Autobuses de Oriente ADO, S.A. de C.V.
AUTOBUSES DEL SUR	Autobuses del Sur, S.A. de C.V.
AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO	Autobuses Golfo Pacífico, S.A. de C.V.
AUTOBUSES INTERESTATALES	Autobuses Interestatales de México, S.A. de C.V.
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	Autobuses de Primera Clase México Zacatepec, S.A. de C.V.
AUTOBUSES POBLANOS	Autobuses Poblanos del Centro, S.A. de C.V.
AUTOBUSES TITANIUM	Autobuses Titanium, S.A. de C.V.
AUTOCAMIONES ANAHUAC	Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V.
AUTOCAMIONES DEL PACÍFICO	Autocamiones del Pacífico, S.A. de C.V.

[2] Publicado en el DOF el treinta y uno de marzo de dos mil quince.
[3] Artículo 3, fracción I, de la LFCE.

AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN.
AUTOS PULLMAN	Autos Pullman, S.A. de C.V.
AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE	Autotransportes de Oriente, Mérida, Puerto Juárez, S.A. de C.V.
AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN	Autotransportes de Primera Clase Cuenca del Papaloapan, S.A. de C.V.
AUTOTRANSPORTES DEL SUR	Autotransportes del Sur, S.A. de C.V.
AUTOTRANSPORTES NGCC	Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V.
AUTOTRANSPORTES PENINSULARES	Autotransportes Peninsulares, S.A. de C.V.
BIENES Y CONSTRUCCIONES	Bienes y Construcciones, S.A. de C.V.
CAMIONERA DEL GOLFO	Camionera del Golfo, S.A. de C.V.
CANAPAT	Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo
CAPU	Terminal Central de Autobuses de Pasajeros de la Ciudad de Puebla, S.A. de C.V.
CENTRAL DE CHIAPAS	Central de Autobuses de Pasajeros Arriaga Chiapas, S.A. de C.V.
CENTRAL DE COATZACOALCOS	Terminal Central de Autobuses de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.
CENTRAL DE GUADALAJARA	Central de Autobuses Guadalajara, S.A. de C.V.
CENTRAL DE MONTERREY	Central de Autobuses de Monterrey, S.A. de C.V.
CENTRAL DE TAMPICO	Terminal Central de Autobuses Tampico, S.A. de C.V.
CENTRAL DE TEPIC	Central de Autobuses de Tepic, S.A. de C.V.
CENTRAL DE TIJUANA	Central de Autobuses de Tijuana, S.A. de C.V.
CENTRAL DE TORREÓN	Central Camionera de Torreón, S.A. de C.V.
CENTRAL DE VERACRUZ	Terminal Central de Veracruz, S.A. de C.V.
CENTRAL DE XALAPA	Central de Autobuses de Xalapa, S.A. de C.V.
CENTRAL DEL NORTE	Terminal Central del Norte del D.F., S.A. de C.V.
CENTRAL DOMINGO ARRIETA	Central Camionera General Domingo Arrieta, S.A. de C.V.
CENTRAL HUICHAPAN	Central de Autobuses de Huichapan Adalberto Rodríguez Uribe, S.A. de C.V.

CENTRAL UNIÓN	Terminal de Autobuses Unión, S.A. de C.V.
CFC	Extinta Comisión Federal de Competencia
COMISIÓN	Comisión Federal de Competencia Económica
CONSTITUCIÓN	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
CONVENIOS DE ENROLAMIENTO	Convenios que pueden celebrar los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE entre sí para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de una misma MODALIDAD y enrolar sus vehículos en la RUTA AUTORIZADA.
COORDINADOS DE CÓRDOBA	Coordinados de Córdoba, S.A. de C.V.
COORDINADOS PENINSULARES	Coordinados Peninsulares, S.A. de C.V.
COSTA DE ORO	Costa de Oro, S.A. de C.V.
CRITERIOS TÉCNICOS	Criterios Técnicos para el Cálculo y Aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado, emitidos por la COMISIÓN el veintitrés de abril de dos mil quince y publicados en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince.[4]
DICTAMEN PRELIMINAR	Dictamen preliminar al que se refiere el artículo 96, fracción V, de la LFCE, que deriva de la investigación radicada en el EXPEDIENTE.
DIRECTIVOS CRUZADOS	Personas físicas que participan en los DIRECTORIOS CRUZADOS.
DIRECTORIOS CRUZADOS	Para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, es aquella situación en la que el administrador único o algún miembro del consejo de administración de una sociedad **A**, es también administrador único o miembro del consejo de administración de otra sociedad **B**, sea AGENTE ECONÓMICO competidor o no.[5]
DISPOSICIONES	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última reforma aplicable al EXPEDIENTE, fue publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte.
DOF	Diario Oficial de la Federación
ENIGH	Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares
ERCO	Autobuses Unidos Estrella Roja y Círculos de Oro Servicio de Primera, S.A. de C.V.

[4] Disponible para consulta en la siguiente dirección electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5392185&fecha=14/05/2015#gsc.tab=0

[5] De conformidad con la Guía para el intercambio de información entre agentes económicos emitida por esta COMISIÓN (GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN). Publicada por esta COMISIÓN. Disponible para su consulta en la siguiente dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/01/guia-0072015_intercambioinf.pdf.

ESPACIOS DE CONTACTO	Para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, es cualquier espacio en el que coinciden y pueden interactuar los miembros de los órganos de administración de dos AGENTES ECONÓMICOS que son competidores entre sí.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.
ESTRELLA BLANCA	Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V.
ESTRELLA DE ORO	Estrella de Oro, S.A. de C.V., México-Acapulco-Zihuatanejo.
ESTRELLA ROJA DEL SUR	Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V.
ETN	Enlaces Terrestres Nacionales, S.A. de C.V.
ETN TURISTAR	ETN Turistar Lujo, S.A. de C.V.
EXPEDIENTE	Expediente IEBC-003-2022.
EXPRESO FUTURA	Autobuses Expreso Futura, S.A. de C.V.
FLECHA ROJA	Autotransportes de Pasajeros México Toluca San Luis Mextepec Querétaro Flecha Roja, S.A. de C.V.
FYPSA	Autobuses Fletes y Pasajes, S.A. de C.V.
GHO	Grupo Herradura Occidente, S.A. de C.V.
GIE	Grupo de Interés Económico
GRUPADO	Grupo ADO, S.A. de C.V.
GRUPO ADO	GIE conformado por las sociedades GRUPADO, AUTOS PULLMAN, ADO Y EMPRESAS COORDINADAS, ALAS DE ORO, AUTOBUSES DE ORIENTE ADO, AUTOBUSES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE, AUTOTRANSPORTES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES PENINSULARES, COORDINADOS PENINSULARES, COORDINADOS DE CÓRDOBA, GRUPO ESTRELLA DE ORO, ODT, OCC, TURÍSTICA DEL GOLFO, CAMIONERA DEL GOLFO, CENTRAL UNIÓN, CENTRAL DE COATZACOALCOS, CENTRAL DE VERACRUZ, TAPO, CENTRAL DE XALAPA, AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN, LÍNEA VÍA, STAUAM, ESTRELLA DE ORO, COSTA DE ORO, BIENES Y CONSTRUCCIONES, AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO, TRAMO SUR, Sociedad de Transportes Doctor Rudolfo Figueroa, S.A. de C.V. y CAPU.
GRUPO AEXA	GIE conformado por las sociedades: Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V., Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V. y Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V.
GRUPO ERCO	GIE conformado por las sociedades: ERCO, Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Orotur, S.A. de C.V. y Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Grupo Estrella Blanca	GIE conformado por las sociedades: Estrella Blanca, Transportes Chihuahuenses, Autocamiones Anáhuac, Autobuses Poblanos, Expreso Futura, Autobuses Interestatales, Ómnibus de Oriente, Autobuses Blancos Flecha Roja, Transportes del Pacífico, Transportes Frontera, Central Huichapan, Central Domingo Arrieta, Central de Torreón, Central de Tijuana, Central de Monterrey, Central del Norte, Central de Tepic, Central de Guadalajara, Transportes Estrella del Sur, S.A. de C.V., Estrella roja del sur y Terminal Taxqueña.
Grupo Estrella de Oro	Grupo Estrella de Oro, S.A. de C.V.
Grupo Estrella Roja	GIE conformado por las sociedades: Tenedora Grupo Estrella Roja, Tenedora Estrella Roja, AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., AMPERSA, Administradora 4 Poniente, S.A. de C.V., Inmuebles y Propiedades Bonum, S.A. de C.V., Contactos Terrestres, S.A. de C.V., Expresso Negocios, S.A. de C.V., Gasolina Red Gas Valle De México, S.A. de C.V., Techsim, S.A. de C.V., Trailers Técnicos, S.A. de C.V., Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V., Aramoza, S.A. de C.V., Dliver Servicios Express, S.A. de C.V. y Fríos Estrella Roja, S.A. de C.V.
Grupo Iamsa	GIE conformado por las sociedades: Iamsa, Transportes Amealcenses, Servicios Integrados de Pasaje y Turismo, ETN, Turistar 5 Estrellas, ETN Turistar, Omnibus Costasur, S.A. de C.V., Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V., Autotransportes Costeños, S.A. de C.V. Ómnibus de México, Autobuses del Noreste, S.A. de C.V., Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V., Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V, Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V., Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V., Omnicarga, S.A. de C.V., Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.
Grupo La Piedad	GIE conformado por las sociedades: La Piedad, La Alteña, Autobuses Regionales de Querétaro, S.A. de C.V., Autobuses y Servicios de Pasajeros, S.A. de C.V., Autotransportes Guadalajara Chapala, S.A. de C.V., Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V., Central de Autobuses Cortázar, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V., Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V., Central de Autobuses Ocotlán Jalisco, S.A. de C.V., Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Luis de la Paz, S.A. de C.V., Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V., Estación Central de Autobuses León de los Aldamas, S.A. de C.V., Omni Plus, S.A. de C.V., Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V., Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V., Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Jalpa, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Moroleon, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V., Trans Bajío, S.A. de C.V., Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Coroneo, S.A. de C.V., Transportes Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V., Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus del Bajío, S.A. de C.V., Autobuses Centrales de Guanajuato, S.A. de C.V., Autobuses Unidos de Jalisco Costa Alegre, S.A. de C.V., Autotransportes Cortázar, S.A. de C.V.,

	Autotransportes Costamar, S.A. de C.V., Autotransportes Puruandiro Irapuato, S.A. de C.V., Autotransportes Unidos Arandas Guadalajara, S.A. de C.V., Omnibus Flecha Blanca, S.A. de C.V., Ómnibus Libertadores del Bajío, S.A. de C.V., Servicios de Pasaje Terrestre del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Cueramaro, S.A. de C.V., Transportes de Pasajeros Ciénega de Primera, S.A. de C.V. y Unión de Permisionarios de Autobuses Azules y Triángulo, S.A. de C.V.
Grupo Las Torres Puebla	GIE conformado por las sociedades: TTP, Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. y Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.
Grupo Mar de Cortez	GIE conformado por las sociedades: Grupo Empresarial Mar de Cortez, S.A. de C.V. (Mar de Cortez), Autobuses de la Baja California, S.A. de C.V., Transportes Ejecutivos Península, S.A. de C.V. y Autotransportes Misioneros de la Baja, S.A. de C.V.
Grupo Pullman	GIE conformado por las sociedades: Pullman de Morelos, Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., Transportes Lasser, S.A. de C.V. Autobuses México Zacatepec, Transportes Unidos de Huitzilac, S.A. de C.V., Pullman Travel, S.A. de C.V., Cevesur, S.A. de C.V., Inmuebles Corporativos Inter, S.A. de C.V., Inmuebles y Terminales, S.A. de C.V., Servicios Integrales para Autobuses, S.A. de C.V. y Transportes Regionales de Morelos, S.A. de C.V.
Grupo Senda	GIE conformado por las sociedades: Senda, Transportes Tamaulipas, Servicios de T de N, S.A. de C.V., Servicios Especializados Senda S.A. de C.V., Autotransportes Adventur, S.A. de C.V. y Turimex del Norte, S.A. de C.V.
Grupo Titanium	GIE conformado por las sociedades: Autobuses Titanium, S.A. de C.V. y Autobuses Premier, S.A. de C.V.
Grupo Toluca	GIE conformado por las sociedades: Transportes Grupo Toluca; GHO, Autotransportes Halcones Blancos del Norte Franja Roja, S.A. de C.V., Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V., Ómnibus Cuauhtémoc, S.A. de C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos de Atlacomulco, S.A. de C.V., Autotransportes de Pasajeros Satélite, S.A. de C.V.; Sociedades del Grupo Occidente, Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.; Flecha Roja, Autotransportes Águila, S.A. de C.V., Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V., Corporativo Grupo Toluca S.A. de C.V., Terminal de Observatorio, Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V., Terminal Central de Autobuses de San Mateo Atenco, S.A. de C.V. y Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V.; Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y Socios de GT en ODM.
Grupo Transpaís Único	GIE conformado por las sociedades: Transpaís Único, S.A. de C.V. y Transpaís San Luis, S.A. de C.V.
Grupo VMZ	GIE conformado por las sociedades: Ovni Bus, S.A. de C.V., Valle del Mezquital y Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.
IAMSA	Inversionistas en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V.
IMT	Instituto Mexicano del Transporte

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
INMOBILIARIA PARA EL TRANSPORTE	Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.
JAPI	Movilidad 360 digital, S.A. de C.V.
KOLORS	Nexbus Digital, S.A.P.I. de C.V.
LA ALTEÑA	Autotransportes la Alteña, S.A. de C.V.
LA PIEDAD	Autobuses de la Piedad, S.A. de C.V.
LEY DE AUTOTRANSPORTE	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma fue publicada en el DOF el quince de noviembre de dos mil veintitrés.
LEY DE CÁMARAS	Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, publicada en el DOF el veinte de enero de dos mil cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el doce de abril de dos mil diecinueve.
LEY DE VÍAS GENERALES	Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el DOF el diecinueve de febrero de mil novecientos cuarenta, cuya última reforma fue publicada en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LGSM	Ley General de Sociedades Mercantiles, publicada en el DOF el cuatro de agosto de mil novecientos treinta y cuatro, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de octubre de dos mil veintitrés.
LÍNEA VÍA	Línea Vía, S.A. de C.V.
MERCADO INVESTIGADO	Mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso de pasajeros, y servicios relacionados.
MERCADOS RELEVANTES	En su conjunto, los mercados relevantes MR P-NOROESTE, MR P-SUR SURESTE, MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE, MR DP-CENTRO OCCIDENTE, MR DP-NORESTE, MR DP-NOROESTE, MR DP-SUR SURESTE, MR E-CENTRO OCCIDENTE, MR E-CENTRO PAÍS, MR E-NORESTE, MR E-NOROESTE y MR E-SUR SURESTE.
MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS	En su conjunto, los mercados relevantes MR E-CENTRO OCCIDENTE, MR E-CENTRO PAÍS, MR E-NORESTE, MR E-NOROESTE y MR E-SUR SURESTE.
MERCADOS RELEVANTES PREMIUM	En su conjunto, los mercados relevantes MR P-NOROESTE, MR P-SUR SURESTE, MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE.
MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA	En su conjunto, los mercados relevantes MR DP-CENTRO OCCIDENTE, MR DP-NORESTE, MR DP-NOROESTE, MR DP-SUR SURESTE.

MODALIDADES	Se refiere a las distintas modalidades con que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, es decir: De Lujo, Ejecutivo, De Primera, Económico, Mixto y TTPA.[6]
MR DP-CENTRO OCCIDENTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y en su dimensión geográfica por Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas y las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, La Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
MR DP-NORESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y en su dimensión geográfica por Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
MR DP-NOROESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y en su dimensión geográfica por Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MR DP-SUR SURESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y en su dimensión geográfica por Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.
MR E-CENTRO OCCIDENTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y en su dimensión geográfica por Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.
MR E-CENTRO PAÍS	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y en su dimensión geográfica por Hidalgo, Estado de México, Tlaxcala y las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, La Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
MR E-NORESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y en su dimensión geográfica por Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
MR E-NOROESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y en su dimensión geográfica por Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MR E-SUR SURESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y en su dimensión geográfica por Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán y las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán,

[6] De conformidad con el ACUERDO RAFSA y los artículos 18 a 22 y 28 del RAFSA.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

	Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.
MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM y en su dimensión geográfica por Aguascalientes, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Zacatecas y las alcaldías de la Ciudad de México: Azcapotzalco, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, La Magdalena Contreras, Álvaro Obregón, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.
MR P-NOROESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM y en su dimensión geográfica por Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MR P-SUR SURESTE	Mercado relevante compuesto en su dimensión producto por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM y en su dimensión geográfica por Campeche, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las alcaldías de la Ciudad de México: Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Xochimilco, Benito Juárez y Venustiano Carranza.
OCC	Ómnibus Cristóbal Colón, S.A. de C.V.
ODT	ODT, S.A. de C.V.
ÓMNIBUS	Ómnibus Unidos Regiomontanos, S. de R.L. de C.V.
ÓMNIBUS DE MÉXICO	Ómnibus de México, S.A. de C.V.
ÓMNIBUS DE ORIENTE	Ómnibus de Oriente, S.A. de C.V.
ÓMNIBUS YAHUALICA	Ómnibus Yahualica Guadalajara, S.A. de C.V.
PERIODO	Periodo comprendido del primero de enero de dos mil diecisiete al nueve de febrero de dos mil veinticuatro.
PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Persona física o moral a quien la SICT le otorgó un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.
PERMISIONARIO DE TERMINAL	Persona a quien la SICT le otorgó un PERMISO DE TERMINAL o concesión para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS.[7]
PERMISO DE AUTOTRANSPORTE	Permiso para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, de conformidad con los artículos 8o, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6o, fracción I, del RAFSA.

[7] La diferencia entre el régimen de permisos y concesiones únicamente radica en el año en que fueron otorgados. Además de que la regulación transitó de un régimen de concesiones a un régimen de permisos.

PERMISO DE TERMINAL	Permiso para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS, de conformidad con los artículos 8o, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6o, fracción IV, del RAFSA.
PERMISO DE TURISMO	Permiso para prestar el SERVICIO DE TURISMO, de conformidad con los artículos 8o, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6o, fracción I, del RAFSA.
PIB	Producto Interno Bruto
PLENO	Pleno de la COMISIÓN
PULLMAN DE MORELOS	Autos Pullman de Morelos, Servicio de Lujo, S.A. de C.V.
RAFSA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, publicado en el DOF el veintidós de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintiocho de noviembre del dos mil.
REGIÓN DP	Ubicación Geográfica compuesta de varias entidades federativas utilizadas por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA
REGIÓN E	Ubicación Geográfica compuesta de varias entidades federativas utilizadas por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO.
REGIÓN P	Ubicación Geográfica compuesta de varias entidades federativas utilizadas por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.
RELACIONES HORIZONTALES	En términos del presente DICTAMEN PRELIMINAR se entienden como aquellos vínculos estructurales entre competidores: **i)** cuando un AGENTE ECONÓMICO detenta participación accionaria, directa o indirectamente, en un competidor; **ii)** cuando 2 (dos) competidores crean o adquieren participación en una sociedad para participar de forma conjunta en un mercado; y **iii)** cuando 2 (dos) competidores comparten uno o más accionistas en común.
RIO	Reglamento Interno de Operaciones con que debe contar una TERMINAL DE PASAJEROS en términos del artículo 10ª, fracción VI del RAFSA.
RUTA	Trayecto autorizado por la SICT entre dos puntos, que se configuran dentro de: i) caminos de jurisdicción federal o ii) caminos de jurisdicción federal y local, de conformidad con el artículo 2o, fracción VIII, del RAFSA.
RUTA AUTORIZADA	A la RUTA descrita en cada uno de los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE, en la que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE puede ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.
SAG	Servicios y Autobuses del Golfo, S.A. de C.V.
SANTA CLARA	Autotransportes San Pedro Santa Clara Km. 20, S.A. de C.V.
SE	Secretaría de Economía
SENDA	Grupo Senda Autotransporte, S.A. de C.V.

SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES	Acceso a los espacios y servicios ofrecidos en las TERMINALES DE PASAJEROS necesarios para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE	Servicio público de autotransporte federal de pasajeros que, de conformidad con el artículo 2, fracción IX, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, es aquel que se presta principalmente en autobuses de pasajeros en forma regular, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA	Para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se consideran el servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de primera, de conformidad con el artículo 18, fracción III, del RAFSA.
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO	Para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se consideran los servicios de autotransporte federal de pasajeros en las modalidades económico y mixto, de conformidad con el artículo 18, fracciones IV y V, del RAFSA.
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM	Para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se consideran el servicio de autotransporte federal de pasajeros en las modalidades de lujo, ejecutivo y transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, de conformidad con el artículo 18, fracciones I, II y VI, del RAFSA.
SERVICIO DE TURISMO	Servicio que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, sin sujeción a horarios o rutas determinada, de conformidad con el artículo 2, fracción X, y 48 segundo párrafo de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO	Servicios Integrados de Pasaje y Turismo, S.A. de C.V.
SERVICIOS T DE N	Servicios T de N, S.A. de C.V.,
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Antes Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE	Sociedades del Grupo Occidente, S.A. de C.V.
SOCIOS DE GT EN ODM.	Socios de GT en Ómnibus de México, S.A. de C.V.
STAP	Servicio público de transporte aéreo de pasajeros sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, y que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, por personas morales mexicanas, de conformidad con el artículo 2, fracción XXXVII, y 18 segundo párrafo de la Ley de Aviación Civil.[8]
STAUAM	Servicios de Transporte y Administración Unificados AM, S.A. de C.V.

[8] Publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma fue publicada en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.

STFP	Servicio público de transporte de pasajeros que se presta en vías férreas, de conformidad con el artículo 2, fracción XI, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.[9]
STMP	Servicio público de transporte de pasajeros por vía marítima.[10]
STPVP	Servicio de Transporte de Pasajeros en Vehículo Particular.
SVC	Servicio de transporte de pasajeros en el que personas que coinciden en un itinerario de viaje, comparten un vehículo particular para realizar el mismo trayecto.
TAPO	Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente, S.A. de C.V.
TENEDORA ESTRELLA ROJA	Tenedora Estrella Roja, S.A. de C.V.
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	Tenedora Grupo Estrella Roja, S.A.P.I. de C.V.
TER	Transportes Cuernavaca Cuautla Axochiapan Jojutla y Anexas, Estrella Roja, S.A. de C.V.
TERMINAL DE OBSERVATORIO	Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal, S.A. de C.V.
TERMINAL DE PASAJEROS	Instalación auxiliar al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en la cual se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros, de conformidad con el artículo 2, fracción XII, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
TERMINAL TAXQUEÑA	Terminal Central del Sur Vicente Guerrero, S.A. de C.V.
TPC	TERMINAL DE PASAJEROS central.
TRAMO SUR	Tramo Sur, S.A. de C.V.
TRANSPORTES AMEALCENSES	Transportes Amealcenses, S.A. de C.V.
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V.
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	Transportes del Pacífico, S.A. de C.V.
TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR	Transportes Estrella del Sur, S.A. de C.V.
TRANSPORTES FRONTERA	Transportes Frontera, S.A. de C.V.

[9] Publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma fue publicada en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.
[10] Al respecto, se requiere de un permiso para poder prestar el STMP, de conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el DOF el uno de junio de dos mil seis, cuya última reforma fue publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.

TRANSPORTES GRUPO TOLUCA	Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V.
TRANSPORTES LASSER	Transportes Lasser, S.A. de C.V.
TRANSPORTES TAMAULIPAS	Transportes Tamaulipas, S.A. de C.V.
TTP	Terminal las Torres Puebla, S.A. de C.V.
TTPA	SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad de transportación terrestre de pasajeros de y hacia puertos y aeropuertos, de conformidad con el artículo 18, fracción VI, del RAFSA.
TUFESA	Autotransportes Tufesa, S.A. de C.V.
TURISTAR 5 ESTRELLAS	Turistar Cinco Estrellas, S.A. de C.V.
TURISTICA DEL GOLFO	Turística del Golfo, S.A. de C.V.
USUARIOS	Las personas que demandan o han demandado el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.
VALLE DEL MEZQUITAL	Autotransportes Valle del Mezquital, S.A. de C.V.

2 Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR

"EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-003-2022, EMITIDO EL DOS DE MAYO DE DOS MIL VEINTICUATRO.

(Versión pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-003-2022 (EXPEDIENTE) disponible en: www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó una investigación en el mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso de pasajeros, y servicios relacionados (MERCADO INVESTIGADO) y emitió el Dictamen Preliminar del EXPEDIENTE (DICTAMEN PRELIMINAR) con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CONSTITUCIÓN), así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);[11] 1, 2 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);[12] y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).[13]

Derivado de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el DICTAMEN PRELIMINAR y determinó que no existen condiciones de competencia efectiva en diversos mercados (MERCADOS RELEVANTES), por la probable existencia de seis barreras a la competencia y libre concurrencia.

---

[11] Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[12] Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última reforma aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte.
[13] Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

En las secciones del DICTAMEN PRELIMINAR se describen las facultades de la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación que obra en el EXPEDIENTE y emitir el DICTAMEN PRELIMINAR (**Sección 3. Consideraciones de Derecho**). Posteriormente, se realiza una descripción del MERCADO INVESTIGADO, que incluye su relevancia, generalidades, antecedentes, marco jurídico, autoridades y agentes económicos (AGENTES ECONÓMICOS) relacionados con éste (**Sección 4. MERCADO INVESTIGADO**). Enseguida, se determinan los MERCADOS RELEVANTES, conforme al artículo 58 de la LFCE (**Sección 5. Determinación del Mercado Relevante**) y se realiza el análisis sobre las condiciones de competencia efectiva (**Sección 6. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES**). Finalmente, se exponen las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas en los MERCADOS RELEVANTES, así como las medidas para corregirlas (**Sección 7. Barreras a la competencia y libre concurrencia**) y la determinación preliminar de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA (**Sección 8. Determinación**).

Sección 3. Consideraciones de Derecho

La emisión del DICTAMEN PRELIMINAR y las facultades de investigación de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encuentran su fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la CONSTITUCIÓN; 3, fracción IV, 26, 28, 57, 73, y 94 de la LFCE; 12 de las DISPOSICIONES; así como 17, fracciones II y XVI, del ESTATUTO.

Asimismo, se señala la facultad del Pleno de la COMISIÓN, una vez desahogado el procedimiento establecido en el artículo 94, fracciones IV a VII, de la LFCE, para resolver y ordenar, en su caso, las medidas para eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia.

Sección 4. MERCADO INVESTIGADO

El MERCADO INVESTIGADO incluye el servicio público de autotransporte federal de pasajeros que, de conformidad con el artículo 2, fracción IX de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal[14] (LEY DE AUTOTRANSPORTE), es aquel que se presta principalmente en autobuses de pasajeros en forma regular, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE); así como el servicio que se presta en las terminales de pasajeros en las que se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros (TERMINALES DE PASAJEROS), las cuales son utilizadas como servicio auxiliar en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se requiere, entre otros requisitos, contar con un permiso emitido por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)[15] (PERMISO DE AUTOTRANSPORTE), acreditar que se cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino[16] de la ruta permisionada (RUTA AUTORIZADA) y con autobuses acondicionados según la modalidad[17] (MODALIDAD) que se pretenda ofrecer.[18]

---

[14] Publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres.
[15] De conformidad con los artículos 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6, fracción I, del RAFSA.
[16] De conformidad con los artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 7, fracción XII, y 24 del RAFSA.
[17] El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se clasifica en seis modalidades de servicio. Se diferencian por las características de los vehículos, las amenidades que ofrecen y la forma en que deben prestar el servicio: **i)** De Lujo, **ii)** Ejecutivo, **iii)** De Primera, **iv)** Económico, **v)** Mixto y **vi)** transporte terrestre de pasajeros desde y hacia puertos marítimos y aeropuertos (TTPA). De conformidad con el artículo 18 del RAFSA.
[18] De conformidad con los artículos 46 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 18, 19, 20, 21 y 22 del RAFSA.

La construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS también requiere de un permiso[19] otorgado por la SICT (PERMISO DE TERMINAL).[20] Las TERMINALES DE PASAJEROS pueden ser individuales o centrales, dependiendo si uno o varios permisionarios de autotransporte operan en ellas.[21]

Los oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE son aquellos AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE (PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE) y movilizan pasajeros. Por su parte, los demandantes son todas aquellas personas o pasajeros que desean trasladarse hasta un destino específico mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE (USUARIOS).

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el acceso a los espacios y servicios ofrecidos en las TERMINALES DE PASAJEROS, necesarios para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE (SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES), son regulados, principalmente, en términos de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares[22] (RAFSA). Además, existen otras disposiciones secundarias, como el "*ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios*" (ACUERDO RAFSA),[23] en el cual se establecen, adicionalmente a lo señalado en los artículos 19 a 22 y 28 del RAFSA, los requisitos mínimos que deben cumplir los vehículos utilizados para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE según su MODALIDAD.

La autoridad a la cual le corresponde regular el MERCADO INVESTIGADO es, principalmente, la SICT, ya que se encuentra facultada para formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre del país.[24] Asimismo, los AGENTES ECONÓMICOS participantes del MERCADO INVESTIGADO son los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y las personas a quienes la SICT otorgó un PERMISO DE TERMINAL o concesión para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS (PERMISIONARIOS DE TERMINAL).

Sección 5. Determinación del Mercado Relevante

La definición de los MERCADOS RELEVANTES se hace en términos del artículo 58 de la LFCE, primero en cuanto a su dimensión producto o servicio, y posteriormente en cuanto a su dimensión geográfica. Para ello, se toma en cuenta que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es utilizado por los USUARIOS por la necesidad de trasladarse desde un punto de origen hacia un punto de destino, en cuya decisión consideran distintas variables, tales como: **i)** el precio de los distintos medios de transporte, **ii)** el ingreso del USUARIO, **iii)** la calidad del servicio, y **iv)** el tiempo de viaje.

Dimensión producto o servicio

En el análisis de sustitución, en su dimensión servicio, primero se analizó la posibilidad que tienen los USUARIOS de sustituir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por el servicio de transporte de pasajeros que proveen otros medios de transporte, como el servicio público de transporte aéreo de pasajeros (STAP),[25]

---

[19] De conformidad con el artículo 8, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[20] De conformidad con los artículos 52, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6, fracción IV, del RAFSA.
[21] De conformidad con el artículo 42, párrafo segundo, del RAFSA.
[22] Publicado en el DOF el veintidós de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro.
[23] Publicado en el DOF el treinta y uno de marzo de dos mil quince.
[24] De conformidad con el artículo 36, fracción I, del Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis.
[25] De conformidad con el artículo 2, fracción XXXVII, de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma fue publicada en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.

el servicio público de transporte de pasajeros que se presta en vías férreas (STFP)[26] y el servicio público de transporte de pasajeros por vía marítima (STMP).[27]

Posteriormente, se realizó un análisis de sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y otras formas de transporte terrestre de pasajeros. En concreto, se analizó la sustitución con: **i)** el servicio de transporte de pasajeros en vehículo particular (STPVP), **ii)** el servicio de transporte de pasajeros en el que las personas, que coinciden en un itinerario de viaje, comparten un vehículo particular para realizar el mismo trayecto (SVC) y **iii)** el servicio de *vanpooling*.[28]

Asimismo, se analizó si existe sustitución entre las distintas MODALIDADES, y si existe sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio público de transporte de personas que se presta en forma no regular con fines recreativos, culturales y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (SERVICIO DE TURISMO).[29]

El análisis anterior se realizó desde el lado de la demanda y del lado de la oferta.

Sustitución por el lado de la demanda

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó, preliminarmente, lo siguiente:

i. El STAP no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que i) la accesibilidad a los aeropuertos en el país es limitada, ii) en diversas rutas analizadas los usuarios tienen preferencias marcadas por uno u otro medio de transporte, iii) en los casos en los que los usuarios utilizan el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE el precio es suficientemente diferenciador de la demanda y, iv) las tarifas del STAP son dinámicas y considerablemente superiores.

ii. El STFP no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que su alcance geográfico es limitado y actualmente se presta con fines muy específicos.

iii. El STMP no es un sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, debido a que su cobertura es limitada y se ofrece en rutas en las que no es posible ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por cuestiones geográficas.

iv. El SERVICIO DE TURISMO no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que es demandado con fines recreativos y no se presta con regularidad ni en rutas fijas, así como por su regulación actual.

v. El STPVP no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en virtud de la baja accesibilidad de los USUARIOS a un vehículo particular, la dificultad para adquirir o rentar un vehículo y a que los hábitos de consumo de los usuarios (principalmente por comodidad y seguridad) de ambos servicios son distintos.

vi. El SVC no es una alternativa viable para los usuarios del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que las rutas que se ofrecen no son fijas ni regulares; el servicio depende de la coincidencia de

---

[26] De conformidad el artículo 2, fracción XI, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma fue publicada en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.
[27] El cual requiere permiso de conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el DOF el uno de junio de dos mil seis, cuya última reforma fue publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.
[28] Este concepto hace referencia al transporte terrestre colectivo de pasajeros que utiliza vehículos tipo *van*.
[29] De conformidad con el artículo 2, fracción X, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.

las necesidades de viaje entre conductores y USUARIOS y la percepción de seguridad podría ser distinta en relación con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

vii. El servicio de *vanpooling* no es un sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que actualmente es percibido como un servicio de distinta calidad y de que, al no prestarse de manera regular, su oferta comercial actual para los USUARIOS es muy limitada y su regulación no le permite ofrecer el servicio en forma regular.

Por otro lado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que existen diferencias en la regulación de las MODALIDADES que implican diferentes amenidades del servicio, lo cual se traduce en diferentes precios para el consumidor. Se concluyó que las MODALIDADES De Lujo, Ejecutivo y TTPA cuentan con características similares respecto de la antigüedad del vehículo en operación y pueden ofrecer una mejor experiencia al usuario, por lo que esta autoridad considera que los USUARIOS podrían sustituir el servicio entre ellas.

Por lo que hace a la MODALIDAD De Primera, existen elementos para concluir que no resulta un sustituto cercano a las MODALIDADES De Lujo y Ejecutivo, en virtud de que los autobuses con que se prestan son de distinta antigüedad, las amenidades ofrecidas al usuario son distintas y también hay un diferencial de precios entre la modalidad De Primera y las modalidades De Lujo y Ejecutivo. Por lo anterior, se considera que esta MODALIDAD pertenece a un mercado relevante distinto.

Finalmente, en virtud de que las modalidades Económica y Mixta prestan el servicio con paradas intermedias, no cuentan con sanitario, están obligadas regulatoriamente a ofrecer amenidades similares y se prestan prácticamente con los mismos vehículos, es posible concluir que estas modalidades se encuentran en el mismo mercado relevante, distinto del resto de MODALIDADES.

Sustitución por el lado de la oferta

En este apartado, se analiza la posibilidad de que los oferentes que actualmente prestan un servicio distinto al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ante un incremento de precios, comiencen a prestarlo de forma suficiente, oportuna y sin incurrir en costos considerables.

Primero, se establece que en el caso del STAP, el STFP y el STMP no es posible acondicionar la infraestructura que utilizan estos servicios para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Adicionalmente, ni el STPVP ni el SVC cuentan con autobuses de pasajeros ni acceso a TERMINALES DE PASAJEROS. Por esta razón, y con la regulación actual, esos AGENTES ECONÓMICOS no podrían reconvertir su infraestructura y vehículos para cumplir con la normatividad correspondiente para comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de manera oportuna y sin incurrir en costos significativos.

En el caso de los servicios *vanpooling*, estos no cuentan con autobuses de pasajeros y la prestación del servicio la realizan a través de un permiso de SERVICIO DE TURISMO, por lo que, en principio no cuentan con TERMINALES DE PASAJEROS. En consecuencia, las posibilidades de entrada oportuna, suficiente y sin incurrir en costos elevados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE para estos AGENTES ECONÓMICOS son casi nulas.

De igual forma, se concluyó que el SERVICIO DE TURISMO no forma parte del mismo mercado que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por la limitación regulatoria plasmada en su permiso y el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS, así como la dificultad de acceso a las mismas.

De igual forma, se concluye que no todas las MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran en el mismo mercado relevante, ya que, si bien en principio algunas MODALIDADES puedan ejercer presión competitiva entre sí, la normativa que regula las características específicas de los vehículos impide que se puedan utilizar libremente entre cualquier modalidad, debido a que las diferencias en los vehículos son significativas en cuanto a la antigüedad requerida y las implicaciones que conlleva acondicionarlos de acuerdo a las amenidades requeridas para la modalidad que se pretenda ofrecer.

Finalmente, se concluyó que otros modelos de negocio que utilizan estrategias comerciales utilizando particularmente medios tecnológicos para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE son muy recientes y no puede observarse su desempeño.

Conclusión de la dimensión producto

Con base en el análisis anterior, se concluye que el transporte de pasajeros en otros medios de transporte (STAP, STFP y STMP), el STPVP, el SVC, los servicios *vanpooling* y el SERVICIO DE TURISMO, actualmente, no son sustitutos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y, por lo tanto, no forman parte del mismo mercado relevante.

Así, se identificaron los siguientes servicios relevantes correspondientes al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE:

- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM).
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en su modalidad De Primera (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA).
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus modalidades Económico y Mixto (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO).[30]

Dimensión geográfica

En cuanto a la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES, esta autoridad concluyó que, por su naturaleza, no es aplicable imputarle costos de distribución al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES.

Asimismo, se identificó que las redes de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE tienen un alcance regional y los patrones de movilidad de los USUARIOS también se realizan regionalmente.

Del análisis de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que actualmente la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES, tanto para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, tiene un alcance regional.

En el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó la existencia de cinco mercados geográficos (MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS), cuatro en el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA (MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA) y tres en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (MERCADOS RELEVANTES PREMIUM), mismos que se especifican a continuación (en conjunto, MERCADOS RELEVANTES):

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM	
Mercado Relevante Noroeste (MR P-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.

[30] Únicamente se hace referencia al servicio en la modalidad Económico, en virtud de que no se observa que la modalidad Mixta tenga una frecuencia de uso significativa.

Mercado Relevante Sur Sureste (MR P-SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[31]
Mercado Relevante Centro Occidente-Noreste (MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE)	Aguascalientes, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Zacatecas y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente-Noreste.[32].
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA	
Mercado Relevante Centro Occidente (MR DP-CENTRO OCCIDENTE)	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente.[33]
Mercado Relevante Noreste (MR DP-NORESTE)	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
Mercado Relevante Noroeste (MR DP-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
Mercado Relevante Sur Sureste (MR DP-SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[34]
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO	
Mercado Relevante Centro Occidente (MR E-CENTRO OCCIDENTE)	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.

[31] Las alcaldías de la Ciudad de México: Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Xochimilco, Benito Juárez y Venustiano Carranza.
[32] Las alcaldías de la Ciudad de México: Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, Álvaro Obregón, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.
[33] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
[34] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

Mercado Relevante Centro País (MR E-CENTRO PAÍS)	Hidalgo, Estado de México, Tlaxcala y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro País.[35]
Mercado Relevante Noreste (MR E-NORESTE)	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
Mercado Relevante Noroeste (MR E-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
Mercado Relevante Sur Sureste (MR E- SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[36]

Sección 6. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES

Participaciones de mercado e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES

En esta sección, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las participaciones de mercado de los principales AGENTES ECONÓMICOS, en términos de los pasajeros movilizados entre los distintos orígenes y destinos, y el grado de concentración en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que todos los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y DE PRIMERA se encuentran altamente concentrados, mientras que en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS se identificaron altos niveles de concentración en el MR E-NOROESTE:

MERCADOS RELEVANTES PREMIUM		
MERCADO RELEVANTE	**Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH), 2022**	**Observaciones / Existencia y poder de competidores**
MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE	4,812 (cuatro mil ochocientos doce) puntos.	Los dos Grupos de Interés Económico (GIE) mejor posicionados detentaron, en conjunto, más del 90% (noventa por ciento) del mercado consistentemente entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, en términos de pasajeros transportados. Además, los 2 (dos) principales GIE cuentan con el 64% (sesenta y cuatro por ciento) y 13.5% (trece punto cinco por ciento) de la flota vehicular del mercado, respectivamente.

[35] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
[36] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

MR P-SUR SURESTE	3,838 (tres mil ochocientos treinta y ocho) puntos.	Los dos GIE mejor posicionados acumularon entre el 70% (setenta por ciento) y 80% (ochenta por ciento) del mercado, en términos de pasajeros movilizados, en cada uno de los años entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Además, el principal GIE contó con el 63.3% (sesenta y tres punto tres por ciento) de la flota vehicular del mercado y el segundo competidor más grande el 15.8% (quince punto ocho por ciento) de la misma.
MR P-NOROESTE	10,000 (diez mil) puntos.	Solamente un GIE prestó el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo que su participación de mercado, en términos de pasajeros movilizados, fue del 100% (cien por ciento) en los años de dos mil veinte a dos mil veintidós. No se identificaron competidores en esta región.

MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA		
MERCADO RELEVANTE	**Índice de Herfindahl Hirschman (IHH) Puntos, 2022**	**Observaciones / Existencia y poder de competidores**
MR DP-CENTRO OCCIDENTE	3,578 (tres mil quinientos setenta y ocho) puntos.	5 (cinco) GIE acumularon más del 90% (noventa por ciento) de las participaciones de mercado en términos de pasajeros movilizados, en cada uno de los años analizados entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Además, los 4 (cuatro) GIE principales concentran casi el 80% (ochenta por ciento) de la flota vehicular del mercado.
MR DP-NORESTE	4,106 (cuatro mil ciento seis) puntos.	Los 3 (tres) GIE mejor posicionados en este mercado acumularon participaciones de mercado alrededor del 90% (noventa por ciento), en cada uno de los años analizados entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, en términos de pasajeros movilizados. Además, estos 3 (tres) principales GIE acaparan el 81.5% (ochenta y uno punto cinco por ciento) de la flota vehicular del mercado.
MR DP-NOROESTE	3,929 (tres mil novecientos veintinueve) puntos.	Los 2 (dos) GIE mejor posicionados en este mercado acumularon participaciones de mercado alrededor del 70% (setenta por ciento) entre dos mil diecisiete y dos mil veinte, y superiores al 85% (ochenta y cinco por ciento) entre dos mil veintiuno y dos mil veintidós, en términos de pasajeros movilizados. Además, tan solo el principal GIE concentra el 43.7% (cuarenta y tres punto siete por ciento) de la flota vehicular del mercado.
MR DP-SUR SURESTE	3,844 (tres mil ochocientos cuarenta y cuatro) puntos.	Los 2 (dos) principales GIE han acumulado más del 75% (setenta y cinco por ciento) del mercado, en términos de pasajeros movilizados, en todos los años analizados entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. El principal GIE posee el 57.8% (cincuenta y siete punto ocho por ciento) de la flota vehicular activa del mercado, mientras que el segundo competidor más grande concentra el 13.5% (trece punto cinco por ciento) de la flota en este mercado.

MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS		
MERCADO RELEVANTE	**Índice de Herfindahl Hirschman (IHH), puntos, 2022[37]**	**Observaciones / Existencia y poder de competidores**
MR E-CENTRO OCCIDENTE	798 (setecientos noventa y ocho) puntos.	No se observa una elevada concentración.
MR E-CENTRO PAÍS	1,098 (mil noventa y ocho) puntos.	No se observa una elevada concentración.
MR E-NORESTE	1,056 (mil cincuenta y seis) puntos.	No se observa una elevada concentración.
MR E-NOROESTE	3,985 (tres mil novecientos ochenta y cinco) puntos.	El principal competidor detentó el 60.1% (sesenta punto uno por ciento) del mercado en dos mil veintidós, en términos de pasajeros movilizados. Y si se consideran los 4 (cuatro) principales GIE, estos tuvieron una participación acumulada superior al 80% (ochenta por ciento) del mercado en todos los años entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, con excepción del dos mil dieciocho.
MR E-SUR SURESTE	707 (setecientos siete) puntos.	No se observa una elevada concentración.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que todos los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA se encuentran altamente concentrados. Por su parte, en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, solamente se observa una elevada concentración en el MR E-NOROESTE.

Barreras a la entrada y a la expansión

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que existen barreras a la entrada de tipo económico en los MERCADOS RELEVANTES, que consisten en los altos montos de inversión para la adquisición de vehículos y la construcción y puesta en operación de TERMINALES DE PASAJEROS, el tiempo que toma operar finalmente en el mercado y los largos plazos para recuperar la inversión realizada.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA también determinó barreras a la entrada de tipo normativo consistentes en que los AGENTES ECONÓMICOS que han entrado o deseen entrar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TERMINALES necesitan el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISO DE TERMINAL. Esta regulación y requisitos representan una barrera a la entrada, toda vez que existen circunstancias específicas en el otorgamiento de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS centrales (TPC) que dificultan la entrada de los AGENTES ECONÓMICOS y les impiden competir de manera más efectiva. Estos requisitos, a su vez, generan una barrera a la competencia y libre concurrencia.

Finalmente, se observaron restricciones por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en los MERCADOS RELEVANTES, ya que estos realizan conductas consistentes en dificultar que nuevos o potenciales AGENTE ECONÓMICO presten el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ya que disuaden su acceso a una TPC ya establecida o establecen condiciones distintas de acceso. Además, esta AUTORIDAD

[37] En términos de pasajeros transportados.

INVESTIGADORA señaló que la dificultad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para acceder a las TERMINALES DE PASAJEROS, así como la poca claridad en los procedimientos por los cuales se puede acceder a estas, podrían afectar la oferta del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES en todos los MERCADOS RELEVANTES.

Posibilidades de acceso a fuentes de insumo

Para conocer las posibilidades de acceso a fuentes de insumos para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que, de conformidad con los artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; 7, fracción XII, y 24 del RAFSA, para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es necesario contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada.

Sin embargo, las posibilidades de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS son escasas. En efecto, se puede acceder a ellas de dos maneras, principalmente. La primera es construyendo una nueva, en cuyo caso existen altos costos monetarios y de tiempo para su construcción y una desventaja respecto de las ya establecidas que fueron construidas en lugares estratégicos y cuentan con una escala más grande de operaciones (por lo que tienen un mayor flujo de pasajeros). La segunda es solicitando acceso a una TPC ya establecida, en cuyo caso las posibilidades son pocas, debido a la integración vertical observada en los MERCADOS RELEVANTES y la ausencia de regulación económica en las TPC que facilite el acceso a éstas. Esto provoca que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL actúen con discrecionalidad para permitir o no el acceso a nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE (por ejemplo, a potenciales competidores) que así lo soliciten en su TERMINAL DE PASAJEROS.

Comportamiento reciente

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que diversos AGENTES ECONÓMICOS participantes en los MERCADOS RELEVANTES realizaron diferentes comportamientos consistentes en prácticas monopólicas en términos de los artículos 53, así como 54 y 56 de la LFCE, que han obstruido e impactado el proceso de competencia en diversos mercados dentro del MERCADO INVESTIGADO.

En octubre de dos mil veintidós, en el expediente IO-003-2017, el Pleno de la COMISIÓN determinó multar a 18 (dieciocho) empresas y a 31 (treinta y un) personas físicas, por participar en diversas prácticas monopólicas absolutas, consistentes en seis convenios independientes y distinguibles entre sí, con vigencias en el periodo comprendido del año dos mil al dos mil veinte.[38]

Asimismo, en marzo de dos mil veintidós, en el expediente DE-013-2018, el Pleno de la COMISIÓN concluyó que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) negó unilateralmente y sin justificación sustentada el servicio de acceso a sus terminales a un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad de autobús integral y/o vagoneta, e impidió que se prestara el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad de autobús integral y/o vagoneta con origen o destino al AICM, situación que estableció ventajas exclusivas en favor de 2 (dos) PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE previamente establecidos en la misma ruta, ocasionando una pérdida en el bienestar de los USUARIOS.

Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES

El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MERCADO RELEVANTE

[38] Dichos convenios consistieron en acuerdos colusorios para fijar precios y segmentar rutas en el mercado del servicio de autotransporte terrestre de pasajeros en diversas regiones.

De la información del EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES son también los más reconocidos debido al tiempo que han operado en el mercado y a su cobertura de red.

Conclusión

En vista de todos los elementos examinados con anterioridad, esta autoridad concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en todos los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, así como en el MERCADO RELEVANTE MR E-NOROESTE.

Sección 7. Barreras a la competencia y libre concurrencia

En las siguientes subsecciones, se exponen **seis barreras a la competencia y libre concurrencia** que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica, de conformidad con el artículo 3, fracción IV y 94 de la LFCE, en el MERCADO INVESTIGADO. Estas barreras a la competencia son las que distorsionan la competencia, reducen la concurrencia y generan restricciones al funcionamiento eficiente de diversos MERCADOS RELEVANTES señalados, por lo que explican lo señalado en párrafos previos.

Posteriormente, se proponen las medidas correctivas para eliminarlas y reestablecer las condiciones de competencia efectiva en diversos MERCADOS RELEVANTES y, en su caso, el correspondiente cronograma de implementación.

B-1. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO

De conformidad con los artículos 2, fracción XII, 8, fracción V, 52, fracción I, y 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6, fracción IV, 7, fracción XII, 10-A, 24, 42-B y 42-C del RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE deben acreditar que disponen de una TERMINAL DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada para obtener su permiso.

Efectos anticompetitivos

La obligación regulatoria de contar forzosamente con una TERMINAL DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Primero, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que existen AGENTES ECONÓMICOS que establecen puntos distintos a las TERMINALES DE PASAJEROS que pueden ofrecer condiciones seguras para el ascenso y descenso de pasajeros; no obstante, el requisito obligatorio establecido por la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en el origen y destino de la ruta, les impide implementar dichos espacios como alternativa a las TERMINALES DE PASAJEROS, por lo que únicamente se han implementado como estaciones de paso.

Segundo, para la construcción de su propia TERMINAL DE PASAJEROS, los permisionarios deben realizar inversiones cuantiosas e incluso puede haber una duplicación ineficiente de infraestructura, aunado a la implicación de sujetarse a la aprobación de diversos permisos y requisitos mediante distintos procedimientos administrativos, para su construcción y operación. Además, no resultará eficiente ni viable construir una terminal para iniciar operaciones con pocas frecuencias. Por otro lado, tampoco es viable solicitar acceso a las TPC ya establecidas, pues la determinación queda sujeta a los propietarios o administradores de las TPC, y esto ha resultado difícil e incierto para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

Tercero, limita la implementación de otros modelos de negocio, ya que restringe la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde infraestructura diferente a las TERMINALES DE PASAJEROS, tales como plazas, centros comerciales, estacionamientos, estadios u hoteles, entre otras, que no estén sujetos a las

características específicas determinadas por la SICT ni sujetas a su permiso, y que pueden resultar seguras y generar eficiencias a los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Por último, genera ventajas en favor de los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos, ya que algunos de estos participan como socios accionistas en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES y son quienes tienen el control de las principales TERMINALES DE PASAJEROS centrales del país.

Medidas correctivas

M-1. Recomendaciones al Senado de la República, a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y a la SICT

Recomendación[39]		Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas
Recomendación a la Cámara de Diputados, el Senado de la República y la SICT	**M-1.1.** Eliminar del artículo 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Se recomienda que la SICT únicamente establezca condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación de los servicios, a fin de garantizar la protección de los pasajeros y que la verificación de estas condiciones sea realizada por la SICT. Estas condiciones mínimas de seguridad y regularidad podrían establecerse en el RAFSA.	Las medidas consisten en la eliminación de la barrera, sin ir más allá. Se enfocan en desvincular el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y las TERMINALES DE PASAJEROS, de tal manera que los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ofrecer sus servicios desde dicha infraestructura puedan continuar prestándolos, pero aquellos que deseen diferenciar su servicio y ofrecer ubicaciones alternativas también puedan realizarlo.
	M-1.2. Establecer, en la LEY DE AUTOTRANSPORTE, la posibilidad para que, previo aviso a la SICT, el ascenso y descenso de pasajeros en origen y destino pueda realizarse también en instalaciones o inmuebles distintos de las TERMINALES DE PASAJEROS, de la misma forma en la que funcionan actualmente las estaciones de paso previstas en el artículo 43 del RAFSA, así como en cualquier otro tipo de instalaciones que permita el ascenso y descenso seguro de los pasajeros, sin que esto afecte el tráfico vehicular o cualquier otra cuestión de	

[39] En todas las medidas se recomienda que únicamente se establezcan y se vigilen las condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación de los servicios, a fin de garantizar la protección de los pasajeros.

	seguridad. Lo anterior, siempre y cuando cumplan con condiciones mínimas de seguridad y regularidad, a fin de garantizar la protección de los pasajeros. Estas condiciones mínimas de seguridad y regularidad podrían establecerse en el RAFSA.	
Recomendación a la SICT	**M-1.3.** En concordancia con la medida **M-1.1**, se elimine del RAFSA el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Se recomienda que únicamente se establezcan condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a fin de garantizar la protección de los pasajeros y que la verificación de estas condiciones sea realizada por la SICT.	
	M-1.4. Implemente un sistema de registro simplificado, seguimiento y monitoreo de los puntos de ascenso y descenso que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE utilicen.	

B-2. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con un permiso limitado a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que la limitación del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE para ofrecer el servicio en una única RUTA AUTORIZADA, conformada por los artículos 7, fracción XIII, y 17, fracción VI, del RAFSA, representa una barrera a la competencia y libre concurrencia, por las razones que se exponen a continuación.

Efectos anticompetitivos

La restricción a una única RUTA AUTORIZADA de los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE genera que los AGENTES ECONÓMICOS no tengan la capacidad de atender con celeridad a cambios en la demanda o dinámicas del mercado, pues esta es específica y no existe un procedimiento que permita ajustarla, una vez otorgado el permiso, por lo cual los AGENTES ECONÓMICOS deben nuevamente realizar el procedimiento de solicitud de PERMISO DE AUTOTRANSPORTE. Lo anterior, genera que deban destinar tiempo y recursos, lo que resta dinamismo en el mercado, disminuye la capacidad de respuesta competitiva e inhibe que los AGENTES ECONÓMICOS reaccionen de manera oportuna a los requerimientos de sus USUARIOS.

Medidas correctivas para la B-2

M-2. Recomendaciones a la SICT

Recomendación	Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas.
M-2.1. Transitar de un régimen de PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE restringidos a una ruta específica[40] en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a un régimen de permiso nacional para la prestación de dicho servicio. Al respecto, se recomienda que la SICT establezca y vigile únicamente las condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, a fin de garantizar un servicio adecuado para los pasajeros.	Estas recomendaciones son eficaces para eliminar la barrera a la competencia y la libre concurrencia, ya que representa una facilitación regulatoria cuya implementación permitirá que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE respondan con mayor oportunidad a los ajustes en la demanda y oportunidades en cualquier región. Asimismo, las medidas son proporcionales a los efectos anticompetitivos, pues permiten que todos los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y posibles oferentes puedan prestar el servicio considerando los ajustes en las dinámicas del mercado.
M-2.2. Incluir en el RAFSA un régimen de transición simplificado para que los permisionarios del servicio de autotransporte de turismo (PERMISIONARIO DE TURISMO)[41] puedan operar en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, siempre y cuando su flota vehicular cumpla con los requisitos necesarios para la modalidad del servicio que desean ofrecer en términos del artículo 18 del RAFSA y el ACUERDO RAFSA.	
M-2.3. Implementar un sistema electrónico simplificado de aviso, seguimiento y monitoreo de las rutas que cada permisionario que resulte de la implementación de la **M-2.1** y **M-2.2** ofrezca a nivel nacional. Este sistema podrá considerar la recopilación de información necesaria que permita observar las mejoras o avances en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, tales como tarifas, pasajeros movilizados, mejoras en los vehículos, entre otros.	

B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES representa una barrera a la competencia y libre concurrencia.

En efecto, ni en la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni el RAFSA regulan las relaciones que se establecen entre los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y tampoco prevé la transparencia en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS, por lo que existe una ausencia de regulación en: **i)** brindar el servicio auxiliar de terminales bajo principios de acceso abierto y no discriminatorio, **ii)** publicar información en relación con los requisitos que deben cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para operar en las TPC, **iii)** publicar información en relación con la capacidad y horarios de ascenso y descenso

[40] De conformidad con el artículo 7, fracción XIII, del RAFSA.
[41] En términos de los artículos 2, fracción X, y 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6, fracción I, del RAFSA.

disponibles, **iv)** publicar las contraprestaciones o tarifas de los servicios auxiliares de terminal, **v)** establecer metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes, **vi)** contar con tarifas no discriminatorias, **vii)** contar con contratos por escrito, y **viii)** establecer en sus Reglamentos Internos de Operación disposiciones relacionadas con el acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a las TERMINALES DE PASAJEROS. En consecuencia, se ha generado una operación discrecional, opaca y poco transparente por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL en la operación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES que genera efectos anticompetitivos.

Efectos anticompetitivos

Esto ha dificultado la entrada y expansión de nuevos o potenciales AGENTES ECONÓMICOS en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, toda vez que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE no conocen la capacidad disponible en las TPC y carecen de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS. Esto genera ventajas para los socios accionistas de las TPC que sí conocen esta información y que operan también en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Esto incrementa los costos financieros y de transacción para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE actuales y potenciales, lo que les dificulta y les genera desincentivos para abrir nuevas rutas en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Esto también puede generar un uso poco eficiente de la infraestructura de TPC e inclusive llevar a una innecesaria duplicación de infraestructura.

Medidas correctivas para la B-3

M-3. Recomendaciones a la SICT

Recomendación	Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas.
M-3.1. Establecer en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL centrales hagan de conocimiento público la capacidad disponible para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de andenes y taquillas en las TPC. Dicha información deberá considerar la capacidad disponible, de uso de los andenes, de manera permanente, en cada franja horaria. También deberá hacerse de conocimiento público cuando no exista capacidad disponible. En este sentido, deberá publicarse la capacidad total y la capacidad ocupada para poder medir la capacidad disponible.	Con la implementación de estas recomendaciones, se facilitará la entrada de competidores a infraestructura importante, se eliminarán las asimetrías de información que impiden la entrada o expansión de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no conocen la infraestructura disponible en las TPC existentes y, por tanto, se eliminan las ventajas que esto genera en favor de los socios accionistas de dichas TPC que sí conocen esta información. Asimismo, se elimina la posible e inclusive innecesaria duplicación de infraestructura, ya que al aprovecharse la capacidad disponible en las T PC se evita la construcción de nuevas terminales de manera innecesaria. Por otro lado, esta autoridad considera que las medidas son proporcionales a los efectos anticompetitivos observados, pues considera poner a disposición de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos o para
M-3.2. Establecer en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales hagan de conocimiento público las contraprestaciones o tarifas vigentes por el uso de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL.	
M-3.3. Establecer en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL registren las tarifas o contraprestaciones por el uso de las TPC ante la SICT.	

M-3.4. Establecer en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL apliquen las tarifas o contraprestaciones por el uso de las TPC de manera no discriminatoria a cualquier PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.	nuevos AGENTES ECONÓMICOS que deseen ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la infraestructura existente y que esté disponible para dicho efecto de las TPC. Asimismo, se considera que cumplen con el criterio de mínima restricción, ya que las obligaciones generadas no les causan un daño o perjuicio. Al contrario, podrían resultar beneficiadas por ofrecer su capacidad disponible y recibir ingresos por ello.
M-3.5. Establecer en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL publiquen la metodología para la asignación de los andenes de la TPC para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que considere pertinente. Se recomienda que se establezcan, desde el RAFSA, principios generales para elaborar dicha metodología, tales como no establecer ventajas en favor de ningún AGENTE ECONÓMICO, acceso abierto y no discriminatorio, entre otros que se consideren pertinentes.	
M-3.6. Establecer en el RAFSA la obligación de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de celebrar por escrito los convenios o contratos que regulen sus relaciones comerciales.	
M-3.7. Establecer en el RAFSA la obligación de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de contar con su reglamento interno de operación y que en estos se incluya también: **i)** las condiciones de acceso y operación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE dentro de la TPC, y **ii)** el procedimiento de atención de solicitudes de acceso a la TPC por parte de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, señalando un plazo de respuesta máximo.	
M-3.8. Establecer en el RAFSA la obligación de acceso abierto y no discriminatorio a las TPC a cualquier PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.	
M-3.9. Establecer un sistema electrónico de acceso público que permita registrar la capacidad disponible en las TPC.	
M-3.10. Realizar periódicamente una verificación de la capacidad máxima y capacidad disponible con que cuentan las TPC registradas en el sistema de acceso público del punto anterior.	

B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de relaciones horizontales entre AGENTES ECONÓMICOS competidores

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que la existencia de relaciones horizontales entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en los MERCADOS RELEVANTES representa una barrera a la competencia y libre concurrencia.

En el DICTAMEN PRELIMINAR se demuestra que, en los MERCADOS RELEVANTES, existe una ausencia de condiciones de competencia efectiva y que los mercados cuentan con diversas características que vuelven más fácil la coordinación tácita o explícita. En este contexto, la presencia de múltiples sociedades, coinversiones y relaciones horizontales entre competidores distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia, ya que reduce los incentivos que tienen los AGENTES ECONÓMICOS para competir y facilita comportamientos coordinados entre los competidores.

Al respecto, las relaciones horizontales identificadas fueron las siguientes:

1. Coinversiones o sociedades entre el GIE ADO (GRUPO ADO) y el GIE Estrella Roja (GRUPO ESTRELLA ROJA). Se identificó que GRUPO ADO, a través de Autos Pullman, S.A. de C.V. y Alas de Oro, S.A. de C.V., mantiene una coinversión o sociedad con AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., sociedad de GRUPO ESTRELLA ROJA, en las siguientes sociedades: **i)** Línea Vía, S.A. de C.V. (LÍNEA VÍA); **ii)** Terminal las Torres Puebla, S.A. de C.V. (TTP);[42] y **iii)** Consorcio Inmobiliario CUSEC, S.A. de C.V.
2. Coinversiones o sociedades entre GRUPO ADO y el GIE Pullman (GRUPO PULLMAN). Se identificó que, a través de Tramo Sur, S.A. de C.V., GRUPO ADO mantiene una coinversión con Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., del GRUPO PULLMAN, en la sociedad Transportes Cuernavaca Cuautla Axochiapan Jojutla y Anexas, Estrella Roja, S.A. de C.V. (TER).
3. Coinversiones o sociedades entre el GIE La Piedad (GRUPO LA PIEDAD) y el GIE Toluca (GRUPO TOLUCA). Se identificó que el GRUPO LA PIEDAD, a través de Autobuses de la Piedad, S.A. de C.V., mantiene diversas coinversiones con las sociedades Socios de GT en Ómnibus de México, S.A. de C.V. e Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V. del GRUPO TOLUCA, en las sociedades: **i)** Inversionistas en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V. (IAMSA), **ii)** Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V., **iii)** Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V. y, **iv)** Ómnibus de México, S.A. de C.V. (ÓMNIBUS DE MÉXICO).
4. Coinversiones o sociedades entre el GIE Estrella Blanca (GRUPO ESTRELLA BLANCA) y el GIE IAMSA (GRUPO IAMSA). Se identificó que el GRUPO ESTRELLA BLANCA, a través de Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V. (ESTRELLA BLANCA) y Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V. (TRANSPORTES CHIHUAHUENSES), mantiene coinversiones con Omnibus Costasur, S.A. de C.V., Servicios Integrados de Pasaje y Turismo, S.A. de C.V. y Enlaces Terrestres Nacionales, S.A. de C.V., sociedades del GRUPO IAMSA en las sociedades: **i)** Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V., (ESTRELLA ROJA DEL SUR), **ii)** Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V. (AUTOCAMIONES ANÁHUAC), **iii)** Autobuses Poblanos del Centro, S.A. de C.V. (AUTOBUSES POBLANOS), **iv)** Turistar Cinco Estrellas, S.A. de C.V. (TURISTAR 5 ESTRELLAS) y, **v)** ETN Turistar Lujo, S.A. de C.V. (ETN TURISTAR).
5. Coinversión o sociedad entre el GRUPO ESTRELLA BLANCA y el GIE Transpaís Único (GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO). Se identificó que a través de ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, el GRUPO ESTRELLA BLANCA mantiene una coinversión con Transpaís Único, S.A. de C.V. del GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, en la sociedad Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

Efectos anticompetitivos

La presencia de múltiples sociedades, coinversiones y relaciones horizontales entre competidores resulta contraria y distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia. Por un lado, ya que reduce la

[42] TTP tiene participación accionaria, a su vez, en Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

rivalidad entre los AGENTES ECONÓMICOS participantes y, por el otro, se ha facilitado la coordinación entre grupos, en detrimento de los consumidores finales.

Medidas correctivas para la B-4

M-4 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores que mantengan participación accionaria a través de relaciones horizontales y recomendaciones a la SICT

Medida correctiva	Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas.	Cronograma de implementación
M-4.1. Se ordena a Autos Pullman, S.A. de C.V., Autobuses Alas de Oro, S.A. de C.V. y cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ADO, así como AMPERSA, S.A.P.I. de C.V. y cualquier otra empresa que forme parte de GRUPO ESTRELLA ROJA, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA, específicamente a través de LÍNEA VÍA y TTP, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un AGENTE ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN. La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO ESTRELLA ROJA y que emplean LÍNEA VÍA y TTP, a fin de que estas dos sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión de las acciones de LÍNEA VÍA y TTP podrá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas dos sociedades y que sean propiedad de GRUPO ADO o de GRUPO ESTRELLA ROJA. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.	Las medidas estructurales están encaminadas a resolver los riesgos de efectos unilaterales causados por la reducción de los incentivos a competir, derivados de la coinversión, a la vez que reducen la probabilidad de coordinación. Así las medidas correctivas propuestas conforman la alternativa más idónea, pues atienden directamente a la estructura del mercado y eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada como B-4. Asimismo, la desinversión se requiere para restaurar la rivalidad a los mercados, de forma tal que existan mayores incentivos por parte de los GIE para ofrecer de manera independiente diferentes modalidades del servicio, o participar en nuevas rutas y regiones de forma independiente.	Los AGENTES ECONÓMICOS señalados tendrán un plazo de un año para llevar a cabo las desinversiones y acciones necesarias ordenadas en la presente resolución.
M-4.2. Se ordena a Tramo Sur, S.A. de C.V. y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ADO, así como a Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V. y a cualquier otra empresa que forme parte de GRUPO PULLMAN, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN, específicamente en TER, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un AGENTE		

ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN. La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO PULLMAN y que emplea TER, a fin de lograr que estas dos sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión podrá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas dos sociedades que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO PULLMAN. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.		
M-4.3. Se ordena a IAMSA, Servicios Integrados de Pasaje y Turismo, S.A. de C.V., Enlaces Terrestres Nacionales, S.A. de C.V., Omnibus Costasur, S.A. de C.V. y cualquier otra que forme parte del GRUPO IAMSA, así como a ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ESTRELLA BLANCA, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA, específicamente en ESTRELLA ROJA DEL SUR, AUTOCAMIONES ANÁHUAC y AUTOBUSES POBLANOS, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un AGENTE ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN. La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO IAMSA y de GRUPO ESTRELLA BLANCA y que emplean ESTRELLA ROJA DEL SUR, AUTOCAMIONES ANÁHUAC y AUTOBUSES POBLANOS, a fin de lograr que estas sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas 3 (tres) sociedades que sean propiedad de GRUPO IAMSA y de GRUPO ESTRELLA BLANCA. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser		

notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.		
M-4.4. Se ordena a las sociedades que integran GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA la finalización de su coinversión en TURISTAR 5 ESTRELLAS y ETN TURISTAR, de forma tal que los servicios prestados por las marcas y los autobuses *Turistar* y *ETN* sean prestadas por sociedades que pertenezcan a GIE distintos. Para ello, deberán realizar las reestructuras corporativas necesarias a fin de que GRUPO IAMSA desinvierta su participación directa o indirecta en TURISTAR 5 ESTRELLAS a favor de GRUPO ESTRELLA BLANCA o de un tercero autorizado por la COMISIÓN y que TURISTAR 5 ESTRELLAS desinvierta su participación en ETN TURISTAR a favor de GRUPO IAMSA o de un tercero autorizado por la COMISIÓN. Cualquier desinversión que se realice en términos de la presente medida deberá ir aparejada de una desinversión accionaria en las TERMINALES DE PASAJEROS que sean necesarias para que TURISTAR 5 ESTRELLAS y ETN TURISTAR sigan teniendo acceso a las TERMINALES de PASAJEROS en las que actualmente operan. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.		
M-4.5. Se ordena a ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ESTRELLA BLANCA así como a Transpaís Único, S.A. de C.V., la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizada la coinversión que tienen GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, específicamente en Transpaís San Luis, S.A. de C.V., de tal forma que la totalidad de acciones de ésta sean enajenadas a un AGENTE ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN. La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ESTRELLA BLANCA y de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO que emplea Transpaís San Luis, S.A. de C.V., a fin de lograr que esta sociedad tenga acceso a las terminales en las que actualmente opera. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la		

desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utiliza esta sociedad que sean propiedad de GRUPO ESTRELLA BLANCA o de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.		
M-4.6. Se ordena a las sociedades que integran GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizada la coinversión en SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE que tienen GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA, específicamente a través de ÓMNIBUS DE MÉXICO, IAMSA, Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., de tal forma que los negocios de autotransporte de GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA sean propiedad de, y operados por, AGENTES ECONÓMICOS independientes y distintos. Para ello, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA y GRUPO IAMSA deberán presentar a la COMISIÓN una propuesta de reestructuras corporativas y desinversiones necesarias para que los negocios de autotransporte de GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA pertenezcan a personas físicas o morales distintas, y que pertenezcan a GIE distintos, y sean operados de forma independiente entre sí. Las reestructuras y desinversiones señaladas previamente deberán contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que emplean GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA, a fin de lograr que los grupos tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan. Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el *Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones*, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.		

M-4.7. Las sociedades que integran GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA deberán abstenerse de realizar, directa o indirectamente, cualquier tipo de adquisición de acciones, capital social, la administración o cualquier tipo de participación en, o contratos de operación, incluidos los convenios de enrolamiento,[43] aun cuando no rebasen los umbrales establecidos en el artículo 86 de la LFCE, con sociedades que sean permisionarias del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, sin contar previamente con la autorización previa de la COMISIÓN en términos del Libro Tercero, Título III, de la LFCE. Asimismo, en general, las sociedades que integran GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA deberán dar por terminado cualquier otra RELACIÓN HORIZONTAL que exista actualmente entre ellos en sociedades que presten el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Para tal fin, deberán informar a la COMISIÓN respecto de cualquier otra sociedad que se dedique al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la cual tengan participación, directa o indirectamente, y en la cual también participen, directa o indirectamente, cualquier otro GIE que se dedique al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.		
M-4.8 GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN y GRUPO ESTRELLA ROJA, deberán mantener los activos y la operación de los negocios objeto de la desinversión y conservarlos como un negocio en marcha, tal como se realiza hasta el momento, hasta en tanto se emita, en su momento, la resolución del Pleno de la COMISIÓN y se lleve a cabo la desinversión en los términos ordenados.		
M-4.9 Se recomienda a la SICT establecer la obligación a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de presentarle: i) la tenencia del capital social, directa e indirecta, de cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y, ii) en su caso, las relaciones de parentesco existentes entre los accionistas de cada AGENTE ECONÓMICO. Lo anterior, con el fin de monitorear cualquier compartición de acciones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores del MERCADO	Se considera que la recomendación **M-4.9** es necesaria para la correcta implementación y seguimiento de las medidas correctivas **M-4.1 a M-4.8.** Asimismo, es poco restrictiva para la SICT y los AGENTES ECONÓMICOS, toda vez	

[43] Convenios que pueden celebrar los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE entre sí para la prestación de servicios de una misma clase y enrolar sus vehículos en la RUTA AUTORIZADA.

INVESTIGADO. Para ello, se recomienda elaborar una base de datos y con ello un cuestionario dirigido a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE con el fin de allegarse de dicha información. El cuestionario puede ser puesto en formato electrónico y ponerse a disposición en la página electrónica de la SICT o en algún otro sitio electrónico que esta señale y en el que los permisionarios podrán registrar, actualizar su información y cargar la documentación que el cuestionario les requiera. Asimismo, se recomienda mantener actualizada dicha base de datos cada que un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE reporte un cambio a su estructura accionaria.	que únicamente se trata de la elaboración de una base de datos con la estructura del capital social y, en su caso, de las relaciones de parentesco existentes entre los accionistas de cada AGENTE ECONÓMICO participante en el MERCADO INVESTIGADO.	

B-5. Barrera a la competencia por directorios cruzados y espacios de contacto entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó la existencia de directorios cruzados y espacios de contacto entre AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES, lo cual representa una barrera a la competencia y libre concurrencia.

Se entiende por directorio cruzado a la situación en la que el administrador único o algún miembro del consejo de administración de una sociedad **A**, es también administrador único o miembro del consejo de administración de otra sociedad **B**, sea AGENTE ECONÓMICO competidor o no (DIRECTORIO CRUZADO).[44] Un espacio de contacto, por otro lado, se entiende como cualquier espacio en el que coinciden y pueden interactuar los miembros de los órganos de administración o directivos de dos sociedades que son competidoras entre sí (ESPACIO DE CONTACTO).

La coincidencia de dos personas físicas que participen en órganos de decisión de AGENTES ECONÓMICOS competidores puede generar una situación de riesgo de intercambio de información sensible entre competidores, así como facilitar que se lleven a cabo comportamientos coordinados y reducir la rivalidad entre competidores.

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó la existencia de directorios cruzados horizontales (es decir, entre AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí) en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Asimismo, identificó la existencia de directorios cruzados indirectos y espacios de contacto a través de la coincidencia de distintos AGENTES ECONÓMICOS en las TERMINALES DE PASAJEROS.

Por último, los principales integrantes de los órganos de administración de los AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación en los MERCADOS RELEVANTES, tales como administradores únicos, presidentes, secretarios y vocales del consejo de administración, han conformado, a su vez, el órgano de administración de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).

Efectos anticompetitivos

Los efectos que derivan de los DIRECTORIOS CRUZADOS se explican por el mecanismo que se crea cuando existen vínculos accionarios entre competidores. Tanto en el caso de vínculos accionarios como en el de DIRECTORIOS CRUZADOS, una persona física puede acceder a información de sus competidores ya sea en su calidad de accionista o en su calidad como participante de los órganos de administración. Lo anterior,

---

[44] De conformidad con la Guía para el intercambio de información entre AGENTES ECONÓMICOS emitida por esta COMISIÓN (GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN). Publicada por esta COMISIÓN. Disponible para su consulta en la siguiente dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/01/guia-0072015_intercambioinf.pdf.

toda vez que resulta imposible que lo conocido por una persona física, actuando en cierto carácter (como directivo de una sociedad A), sea posteriormente ignorado al actuar en otro carácter (como directivo de una sociedad B), ya que el conocimiento adquirido por un único sujeto no puede disociarse ni aislarse en partes separadas.

En el caso de los ESPACIOS DE CONTACTO, estos crean canales de comunicación que podrían generar incentivos a actuar de manera coordinada y, con ello, impedir o distorsionar el proceso de competencia y libre concurrencia. Al respecto, en el pasado diversos AGENTES ECONÓMICOS ya han establecido acuerdos coordinados en detrimento de los consumidores finales en el MERCADO INVESTIGADO.

Medidas correctivas para la B-5

M-5. Órdenes a GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA que son PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL, así como a la CANAPAT, relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO

Medida correctiva		Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas	Cronograma de implementación
Orden a: • GRUPO TOLUCA, • GRUPO LA PIEDAD, • GRUPO IAMSA, • GRUPO ESTRELLA BLANCA, • GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, • GRUPO ADO, • GRUPO PULLMAN, • GRUPO ESTRELLA ROJA y • GRUPO SENDA.	**M-5.1** Eliminen la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, asambleas de accionistas, directivos, etc. Asimismo, para la ejecución de esta orden, deberá considerarse como un competidor, a cualquier AGENTE ECONÓMICO que no pertenezca al mismo GIE, conforme al presente DICTAMEN PRELIMINAR. Para ello, deberán terminar la participación, en cualquiera de los	Esta autoridad considera que las medidas **M-5.1** y **M-5.2** son eficaces porque eliminan el problema de compartición de personas entre los órganos o grupos de toma de decisiones. Además, las medidas son proporcionales, pues van dirigidas a corregir un problema estructural. Una medida conductual no resuelve el problema identificado, pues los DIRECTIVOS CRUZADOS se mantienen y, por tanto, los riesgos a la competencia subsisten. Esta autoridad considera que las medidas **M-5.3** a **M-5.7** son eficaces porque atienden directamente a los riesgos de comportamientos colusorios al regular la forma de interacción entre los competidores en los distintos ESPACIOS DE CONTACTO en que convergen, así como en	Los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y cualquiera de las sociedades que formen parte de las mismas, la CANAPAT así como las personas físicas o morales que resulten objeto de las órdenes señaladas, tendrán un plazo de un año para llevar a cabo las acciones necesarias ordenadas en la presente resolución.

	órganos de toma de decisiones o directivos de sociedades PERMISIONARIAS DE AUTOTRANSPORTE, de aquellas personas que participen, de cualquier forma, en algún órgano de decisión o cuerpo directivo de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores.	el tipo de información que pueden compartir entre sí. Además, las medidas implican simplemente un cambio en los nombramientos, para evitar conflictos de interés y canales de comunicación formales y constantes, pero no implica costos adicionales de ningún tipo. Aunado a lo anterior la implementación de mecanismos de compartición de información entre competidores y la capacitación de los riesgos a la competencia que podrían derivar de su interacción constante en los MERCADOS RELEVANTES ayudan a reducir la probabilidad de que incurran en conductas violatorias de la LFCE y se traduzcan en un daño a los consumidores finales. Esta autoridad considera que la medida M-5.8 consistente en la recomendación a la SICT es necesaria para la correcta implementación y seguimiento de las medidas correctivas **M-5.1** a **M-5.5**	
	M-5.2. Se abstengan de compartir posteriormente personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, asambleas de accionistas, entre otros.		
Orden a GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA.	**M-5.3**. Cuando un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y/o sus socios o accionistas directos e indirectos sean accionistas de algún PERMISIONARIO DE TERMINAL y tengan derecho a nombrar miembros de su consejo de administración o cualquier tipo de órgano de decisión del PERMISIONARIO DE TERMINAL, el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y/o sus socios o accionistas directos e indirectos se		

	abstendrán de nombrar en el PERMISIONARIO DE TERMINAL personas que participen en el consejo de administración y aquellas que, directa o indirectamente, tengan a su cargo las políticas de precios, estrategia, apertura de rutas y cualquier otra decisión comercial del PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.		
	M-5.4. Generar y llevar a cabo un programa de cumplimiento normativo en materia de competencia económica que incluya, por lo menos: **i)** un oficial de cumplimiento que analice y determine los riesgos derivados de las reuniones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores y establezca medidas para mitigarlos, **ii)** medidas preventivas para evitar el intercambio de información sensible entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores entre sí en las TPC en donde exista una integración vertical directa o indirecta entre éstos,[45] **iii)** capacitación sobre el intercambio de información en términos de lo establecido en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE		

[45] Incluyendo la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: los consejos de administración, asambleas de accionistas, etc.

	INFORMACIÓN y, **iv)** capacitación en materia de competencia sobre los riesgos de incurrir en violaciones a la LFCE. Asimismo, dicho programa de cumplimiento deberá estar sujeto a la aprobación de la COMISIÓN.		
	M-5.5. Reporten a la SICT la estructura[46] de sus órganos o grupos de toma de decisiones y, en su caso, de los vínculos familiares existentes entre estos. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, directivos principales, asambleas de accionistas, etc. Estos reportes deberán actualizarse y reportarse cada que se modifique la estructura accionaria, los órganos de administración, directivos o similares.		
Orden a la CANAPAT	**M-5.6.** Realice sus reuniones de cualquier naturaleza observando los principios generales establecidos en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN.		
	M-5.7. Genere y lleve a cabo un programa de		

[46] Incluyendo el nombre y apellidos completos de las personas físicas y el puesto o cargo que detentan dentro del órgano o grupo.

	cumplimiento normativo en materia de competencia económica que incluya, por lo menos: **i)** un oficial de cumplimiento que analice y determine los riesgos derivados de las reuniones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores y establezca medidas para mitigarlos, **ii)** lineamientos donde se analice la idoneidad de realizar reuniones que no estén relacionadas con su objeto en términos de lo establecido en el artículo 4 de la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones[47] y abstenerse de realizar reuniones de este tipo, y **iii)** capacitación sobre el intercambio de información en términos de lo establecido en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN. Asimismo, dicho programa de cumplimiento deberá estar sujeto a la aprobación del Pleno de la COMISIÓN.		
Recomendación a la SICT	**M-5.8**. Se recomienda a la SICT elaborar una base de datos con: i) la estructura[48] de los órganos o grupos de toma de decisiones de	La recomendación **M-5.8** a la SICT tiene por objeto monitorear y tener mejor control del MERCADO INVESTIGADO con la finalidad de prevenir estructuras que	

[47] Publicada en el DOF el veinte de enero de dos mil cinco.
[48] Incluyendo el nombre y apellidos completos de las personas físicas y el puesto o cargo que detentan dentro del órgano o grupo.

	los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL, y ii) en su caso, las relaciones de parentesco existentes entre dichas personas. Lo anterior, con el fin de monitorear cualquier compartición de personas que formen parte de los órganos o grupos de toma de decisiones entre AE competidores del MERCADO INVESTIGADO. Se recomienda que la base se actualice cada que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y/o PERMISIONARIOS DE TERMINALES reporten modificaciones según la medida **M-5.5**. Para ello, se recomienda elaborar un cuestionario dirigido a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL con el fin de allegarse de dicha información. El cuestionario puede ser puesto en formato electrónico y ponerse a disposición en la página electrónica de la SICT o en algún otro sitio electrónico que esta señale y en el que los permisionarios podrán registrar, actualizar su información y cargar la documentación que el cuestionario les requiera.	supongan riesgos a la competencia, además es poco restrictiva para la SICT, toda vez que únicamente se trata del registro de los cambios en los órganos de administración y de toma de decisiones de los AGENTES ECONÓMICOS competidores en los mercados que tiene a su cargo. Aunado a esto, la posibilidad de identificar estructuras de mercado *ex ante,* permite prevenir daños a la competencia y en última instancia, a los consumidores finales.	

B-6. Barrera a la competencia que consiste en la restricción regulatoria para utilizar vehículos distintos a autobuses para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que, de conformidad con los artículos 19, 20, 21, 22 y 28 del RAFSA, así como el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE deben prestarlo con determinados vehículos, según la MODALIDAD que deseen ofrecer. En particular, se impide prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE (en modalidad distinta a la modalidad TTPA y al SERVICIO DE TURISMO) mediante vehículos distintos al autobús.

Efectos anticompetitivos

La obligación de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con determinados vehículos es una barrera a la libre competencia y concurrencia, toda vez que impone costos artificiales que inhiben la competencia, de los cuales no se observa un impedimento técnico, pues determinados vehículos se encuentran facultados para prestar la modalidad de TTPA. Además, restringe la entrada de nuevos o potenciales competidores y limita el establecimiento de nuevos modelos de negocio y transporte.

Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que, si existiera la posibilidad de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con otro tipo de vehículos, la escala de operación rentable y el periodo de recuperación de la inversión podrían disminuir. Además, los AGENTES ECONÓMICOS podrían atender una mayor cantidad de rutas en las que actualmente se movilizan pocos pasajeros, lo que daría versatilidad para la asignación del vehículo que cada PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE considere pertinente.

Así, esta obligación regulatoria podría generar ineficiencias y menor dinamismo en los MERCADOS RELEVANTES.

Medidas correctivas

M-6. Recomendación a la SICT

Medida correctiva	**Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción**
M-6.1. Que se establezca en el RAFSA, el ACUERDO RAFSA y/o cualquier otra disposición reglamentaria, una nueva modalidad a las ya existentes para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Dicha modalidad deberá contemplar la posibilidad de que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se pueda prestar con vehículos distintos al autobús integral o convencional. Se recomienda que la SICT regule, respecto de esta nueva modalidad, únicamente los niveles o componentes mínimos de tecnología de seguridad, calidad y regularidad en la prestación de dicha modalidad y que flexibilice el tipo de vehículos que podrán ser utilizados para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en dicha modalidad, de tal forma que no limite la incorporación de nuevos vehículos con nuevas tecnologías.	La medida **M-6.1.** es eficaz y proporcional ya que evita que el RAFSA y el ACUERDO RAFSA impidan la incorporación de nuevos vehículos para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Asimismo, la medida no se considera restrictiva para ningún AGENTE ECONÓMICO, toda vez que se trata de una reforma o la creación de una nueva disposición jurídica que permita que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE presten el servicio con mayores opciones de vehículos. Por último, la medida generará mayor eficiencia en los mercados ya que gracias a la misma existirá mayor competencia e innovación en beneficio de los usuarios finales.

Sección 8. Determinación

Por lo expuesto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determina preliminarmente lo siguiente, de conformidad con los artículos señalados en el presente extracto:

PRIMERO. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que hay elementos para determinar, preliminarmente, que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA y el MR E-NOROESTE, así como la existencia de 6 (seis) barreras a la competencia y libre concurrencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES antes citados, por lo que se proponen medidas correctivas para eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SEGUNDO. Notifíquese mediante oficio a la SICT, a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y a la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el presente DICTAMEN PRELIMINAR, que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA y el MR E-NOROESTE. Lo anterior, conforme a los artículos 94, fracción III, de la LFCE y 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. Notifíquese personalmente a: i) Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., ii) Autos Pullman de Morelos, Servicio de lujo, S.A. de C.V., iii) Autos Pullman, S.A. de C.V., iv) AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., v) Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V., vi) Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V., vii) Socios de GT en Ómnibus de México, S.A. de C.V., viii) Inversionistas en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V., ix) Ómnibus de México, S.A. de C.V., x) Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V., xi) Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V., xii) Transpaís Único, S.A. de C.V., xiii) Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo y xiv) Grupo Senda Autotransporte, S.A. de C.V., el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone diversas medidas correctivas para eliminar las barreras a la competencia identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, así como en el MR E-NOROESTE. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, párrafo tercero, de la LFCE; 163, fracción I, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

CUARTO. Notifíquese mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR, a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publíquese la versión pública del presente DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de internet de la COMISIÓN, para que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, puedan manifestar lo que a su derecho convenga y ofrezcan los medios de convicción que estimen pertinentes. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracciones III, párrafo tercero, y IV, de la LFCE; así como 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN para que, una vez notificado el presente DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

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

3 Consideraciones de Derecho

De conformidad con el artículo 28, párrafo décimo cuarto, de la CONSTITUCIÓN, la COMISIÓN tiene por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados. Para el cumplimiento de su objeto, contará con las facultades necesarias, entre estas, "(...) *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]"[49]

Al respecto, en el artículo 3, fracción IV, de la LFCE se establece que una barrera a la competencia y libre concurrencia es:

> "(…) Cualquier característica estructural del mercado, hecho o acto de los Agentes Económicos que tenga por objeto o efecto impedir el acceso de competidores o limitar su capacidad para competir en los mercados; que impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia, así como las disposiciones jurídicas emitidas por cualquier orden de gobierno que indebidamente impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia".

Ahora bien, el artículo 57 de la LFCE dispone 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.**

Es así como, a través del artículo 94 de la LFCE, se establece el procedimiento de investigación que debe iniciarse cuando existan elementos que hagan suponer la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado, con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

En ese sentido, le corresponde a la AUTORIDAD INVESTIGADORA el inicio y el desahogo de la etapa de investigación,[50] para lo cual contará con todas las facultades de investigación previstas en el artículo 28 y 73 de la LFCE, entre estas, solicitar a cualquier autoridad pública o autoridad en el extranjero la información y documentación que se requiera, requerir información y documentos a AGENTES ECONÓMICOS, citar a declarar a los AGENTES ECONÓMICOS que tengan relación con el mercado investigado, realizar visitas de verificación y ordenar cualquier otra diligencia que considere pertinente.[51]

Concluido el procedimiento de investigación, y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitirá el DICTAMEN PRELIMINAR a que se refiere el artículo 94, fracción III, de la LFCE,[52] en el que deberá proponer al Pleno de la COMISIÓN las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA deberá justificar las medidas correctivas propuestas en los siguientes términos: **i)** que la medida elimine los problemas de competencia relacionados con la existencia de las barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones de acceso al insumo esencial, y **ii)** que la medida alcance los fines de la forma menos gravosa o restrictiva hacia

---

[49] Artículo 28, párrafo decimocuarto, de la CONSTITUCIÓN.
[50] Artículos 26 de la LFCE y 17, fracción II, del ESTATUTO.
[51] Artículo 94, fracciones I y II, de la LFCE.
[52] Artículo 17, fracción XVI, del ESTATUTO.

el agente económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de aquellas alternativas que se deriven del expediente.[53]

Lo anterior, a fin de que, una vez desahogado el procedimiento establecido en el artículo 94, fracciones IV a VII, de la LFCE, el Pleno de la COMISIÓN, en ejercicio de sus facultades, en su caso, resuelva y ordene las medidas para eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia.

4 MERCADO INVESTIGADO

De conformidad con el acuerdo de inicio emitido el veintitrés de junio de dos mil veintidós[54] de la investigación radicada en el EXPEDIENTE, el mercado investigado es el mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso de pasajeros,[55] y servicios relacionados. El autotransporte de pasajeros se utiliza para movilizar personas al interior de las ciudades, de las periferias hacia las principales ciudades o entre ciudades o entidades federativas.[56] La presente investigación se centra en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que moviliza pasajeros principalmente entre entidades federativas y que utiliza vías carreteras de jurisdicción federal.[57,58]

Ahora bien, en sus boletines mensuales y en los reportes estadísticos, la SICT reporta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE bajo el rubro "*Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*".[59]

---

[53] Artículo 12, segundo párrafo, de las DISPOSICIONES.

[54] Cuyo extracto se publicó en el DOF y en la página electrónica de la COMISIÓN el treinta de junio de dos mil veintidós.

[55] Los otros servicios de autotransporte federal son los de turismo y de carga. Artículo 33, LEY DE AUTOTRANSPORTE.

[56] En la legislación existente no existe una separación clara del servicio de autotransporte de pasajeros entre entidades de aquel que se realiza al interior de las ciudades. Sin embargo, el servicio de autotransporte que moviliza pasajeros dentro de las ciudades es entendido como servicio urbano y suburbano. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*162. Movilidad pasajeros IMT*", página 1.

[57] El artículo 41 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE establece que la SICT expedirá permisos a transportistas estatales o municipales para el uso de vías federales. No obstante, las vías y caminos en este caso no deben exceder más de 30 (treinta) kilómetros (km.), por lo que estos permisionarios prestan principalmente servicios de transporte de pasajeros de carácter urbano y suburbano.

[58] El servicio de autotransporte federal de pasajeros también puede utilizar vías de jurisdicción local. Fracción VIII, artículo 2do, del RAFSA.

[59] Si bien este concepto excluye el ferrocarril, es importante aclarar que incluye el "(…) *transporte urbano y suburbano reconocido como transporte colectivo de rutas metropolitanas* (…) *prestado en autobuses, midibuses, microbuses, combis y vans autorizados para ello; al transporte colectivo de pasajeros en tren metropolitano; al transporte colectivo de pasajeros en radiotaxis; servicios de transporte en vehículos solicitados por medio de una página de internet o una aplicación móvil, sin horario regular, con ruta definida por el cliente, viaje único y tarifa determinada por la página o aplicación con base en la distancia recorrida, y al transporte sin servicio médico para trasladar a ancianos, personas con discapacidad, débiles o enfermas.*" Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*114 EAT_personal ocupado*" y "*48-49 Transportes, correos y almacenamiento*" del archivo electrónico "*113 sectores 2023.zip*".

Asimismo, la información recabada por el INEGI a través de la ENIGH captura el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE entre entidades federativas en el concepto "*Transporte foráneo*".[60]

En este sentido, dada la disponibilidad de la información reportada de manera pública por la SICT y por el INEGI, para los efectos estadísticos de esta sección se utiliza el concepto de "*Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*" y "*Transporte foráneo*" indistintamente para hacer referencia al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que moviliza pasajeros entre entidades federativas. Sin embargo, a partir de la sección "***4.3 Antecedentes en el Servicio de Autotransporte***", el concepto de SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE hace referencia al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que moviliza pasajeros entre entidades federativas y que utiliza vías carreteras de jurisdicción federal.

En la presente sección, se abordará la explicación general del MERCADO INVESTIGADO de la siguiente manera. Primero, se explicará la importancia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México. Después se abordarán y explicarán las generalidades del MERCADO INVESTIGADO (e.g. oferentes y demandantes, la cadena de valor y la operación actual del MERCADO INVESTIGADO), el marco jurídico aplicable al MERCADO INVESTIGADO y, por último, se enunciarán las autoridades y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con éste.

4.1 Importancia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México

De los distintos medios de transporte de pasajeros,[61] el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE entendido como el "*Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*" es el de mayor relevancia en la economía mexicana, pues es el que tiene un mayor impacto en el PIB, en la generación de empleos y en las necesidades de movilización de pasajeros, como se expone a continuación.

Entre dos mil diecisiete y dos mil veintitrés,[62] el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE generó una contribución trimestral promedio al PIB nacional de $406,399,000,000.00 (cuatrocientos seis mil trescientos noventa y nueve millones de pesos 00/100 M.N.),[63,64] lo que representó 1.7% (uno punto siete por ciento) del PIB nacional.[65]

---

[60] El "*Transporte foráneo*" es aquel transporte de pasajeros que presta en autobús foráneo y que excluye el gasto en traslado foráneo diario al trabajo, escuela y cualquier motivo relacionado con las actividades diarias. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*114. Manual del Entrevistador ENIGH 2022*".

[61] Se incluyen a las unidades económicas del transporte terrestre de pasajeros en vehículos de transporte diferentes al ferrocarril, como autobuses, automóviles, teleférico, trolebuses, trenes ligeros, metro, taxis, limusinas, camiones de redilas y vehículos de tracción humana o animal, y otro tipo de transporte terrestre no clasificado.

[62] Para el año dos mil veintitrés se consideran únicamente los tres primeros trimestres del año.

[63] Cifras en pesos anualizados a precios de dos mil dieciocho.

[64] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.7 Mercado Investigado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[65] Es importante señalar que, a causa de la emergencia sanitaria por la enfermedad COVID-19 provocada por el virus SARS-COV-2, el PIB de transporte terrestre de pasajeros tuvo una disminución promedio anual de 30.11 % (treinta

Dentro de las actividades terciarias del sector "*48 - 49 Transportes, correos y almacenamiento*",[66] entre dos mil diecisiete y dos mil veintitrés, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE contribuyó en el PIB trimestral del sector, en promedio, con el 25.2% (veinticinco punto dos por ciento).[67] En contraste, la contribución promedio del transporte aéreo[68] en el mismo periodo fue del 3.8% (tres punto ocho por ciento), mientras que el transporte por ferrocarril[69] y el transporte marítimo[70] tuvieron una contribución promedio del 2.4% (dos punto cuatro por ciento) y 1.1% (uno punto uno por ciento), respectivamente.[71] La "***Tabla 1. Contribución promedio al PIB trimestral del sector 48 - 49 Transportes, correo y almacenamiento, 2017 – 2023***" muestra la aportación promedio al PIB trimestral del sector "*48-49 Transportes, correo y almacenamiento*" de cada uno de sus componentes.

---

punto once por ciento) en los años dos mil veinte y dos mil veintiuno, con respecto a dos mil diecinueve. Esta disminución fue más drástica en el primer año de la emergencia sanitaria por las restricciones de la fase 2 y 3. El veinticuatro de marzo de dos mil veinte se decretó el inicio de la fase 2 por coronavirus, así como las siguientes intervenciones sanitarias que implicaba dicha fase (jornadas de sana distancia): i) protección y cuidado mediante resguardo domiciliario de las personas adultos mayores y otros grupos en riesgo, ii) suspensión de clases en todo el sistema educativo nacional, iii) reprogramación de eventos de más de cien personas, iv) suspensión de actividades laborales que implicaran movilización de personas, e v) intensificación de medidas básicas de prevención. El veintiuno de abril de dos mil veinte se decretó el inicio de la fase 3 por coronavirus en la cual se extendieron las medidas de las "jornadas de sana distancia" y la ampliación de la suspensión de actividades no esenciales. Información visible en el folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*182 El gobierno mexicano declara Fase 2 por coronavirus*", "*183 Secretaría de salud declara inicio de la Fase 3 del Covid-19*", "*132 Marzo-20240116T001422Z-001.zip*" y "*133 Abril-20240116T001816Z-001.zip*".

[66] Conforme al Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN 2023).
El sector "*48 — 49 Transportes, correos y almacenamiento*" 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. Dado que las actividades de las oficinas postales y de las mensajerías consisten en transportar bienes, también fueron clasificadas en este sector. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*48-49 Transportes, correos y almacenamiento*" del archivo electrónico "113 sectores 2023.zip".

[67] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud de la sección "***9.7 Mercado Investigado***", subsección "*Participación del sector terciario en el PIB*", del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[68] Se incluyen unidades económicas dedicadas al transporte de pasajeros y de carga por vía aérea. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*48-49 Transportes, correos y almacenamiento*" del archivo electrónico "*113 sectores 2023.zip*".

[69] Se incluyen unidades económicas dedicadas al transporte de pasajeros y de carga por ferrocarril. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*48-49 Transportes, correos y almacenamiento*" del archivo electrónico "*113 sectores 2023.zip*".

[70] Se incluyen unidades económicas dedicadas al transporte de pasajeros y de carga por agua, tanto por mar como a través de lagos, ríos, presas, canales y otras vías navegables interiores, y al transporte marítimo de petróleo y gas natural. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*48-49 Transportes, correos y almacenamiento*" del archivo electrónico "*113 sectores 2023.zip*".

[71] Información visible en la sección "***9.7 Mercado Investigado***", subsección "*Participación del sector terciario en el PIB*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 1. Contribución promedio al PIB trimestral del sector 48 - 49 Transportes, correo y almacenamiento, 2017 – 2023[72]

Descripción	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023[/a]	2017-2023
Autotransporte de carga	51.5%	51.8%	51.9%	57.5%	55.2%	53.0%	52.5%	53.2%
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril (**SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE**)	27.6%	27.3%	27.2%	21.2%	22.1%	24.7%	25.1%	25.2%
Transporte aéreo	3.6%	3.8%	4.2%	2.8%	3.6%	4.1%	4.4%	3.8%
Transporte por ferrocarril	2.3%	2.3%	2.4%	2.8%	2.6%	2.3%	2.2%	2.4%
Transporte por agua	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.0%	1.0%	1.1%
Transporte turístico	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
Otros[/b]	13.6%	13.5%	13.0%	14.4%	15.3%	14.9%	14.7%	14.2

Nota: El sistema de Cuentas Nacionales de México utiliza la clasificación del SCIAN 2023.
[a\] Se consideran únicamente los tres primeros trimestres del dos mil veintitrés.
[b\] Contiene los siguientes conceptos: Servicios relacionados con el transporte, transporte por ductos, servicios postales, servicios de mensajería y paquetería y servicios de almacenamiento.

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE también es relevante por las fuentes de empleo que genera en el país. De acuerdo con la "*Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*", publicada por el INEGI, durante los trimestres del periodo dos mil diecisiete a dos mil veintitrés,[73] el sector de "*Transporte, correos y almacenamiento*" concentró en promedio el 4.4% (cuatro punto cuatro por ciento) de la población ocupada del país, con un promedio trimestral de 2,415,023 (dos millones cuatrocientos quince mil veintitrés) personas.[74]

Además, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE también tiene un gran impacto en la economía de las familias mexicanas, pues entre los distintos modos de transporte de pasajeros, es el que mayor relevancia tiene en los hogares de menor ingreso si se observan sus patrones de consumo. De

---

[72] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.7 Mercado Investigado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[73] A la fecha de consulta de la "*Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*" sólo se contaba con información hasta el tercer trimestre del año dos mil veintitrés. Folio 41492 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico "*INEGI_exporta_11_1_2024_12_38_51*".
[74] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud de la sección "***9.7 Mercado Investigado***", subsección "*Población ocupada*", del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

acuerdo con la ENIGH, la proporción de hogares que gastaron en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con fines de recreación, esparcimiento, visitas a parientes y amigos o por motivos de salud, [75,76] es más relevante en los hogares de los deciles más bajos.

Entre dos mil dieciséis y dos mil veintidós, aproximadamente el 75% (setenta y cinco por ciento) de los hogares que conformaron los deciles I a VI destinaron gasto al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, mientras que, en los deciles IX y X, este porcentaje fue de menos del 60% (sesenta por ciento).[77] Lo anterior indica que el uso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es más intensivo en los deciles más bajos, aunque continúa siendo relevante en todos los deciles de ingreso.

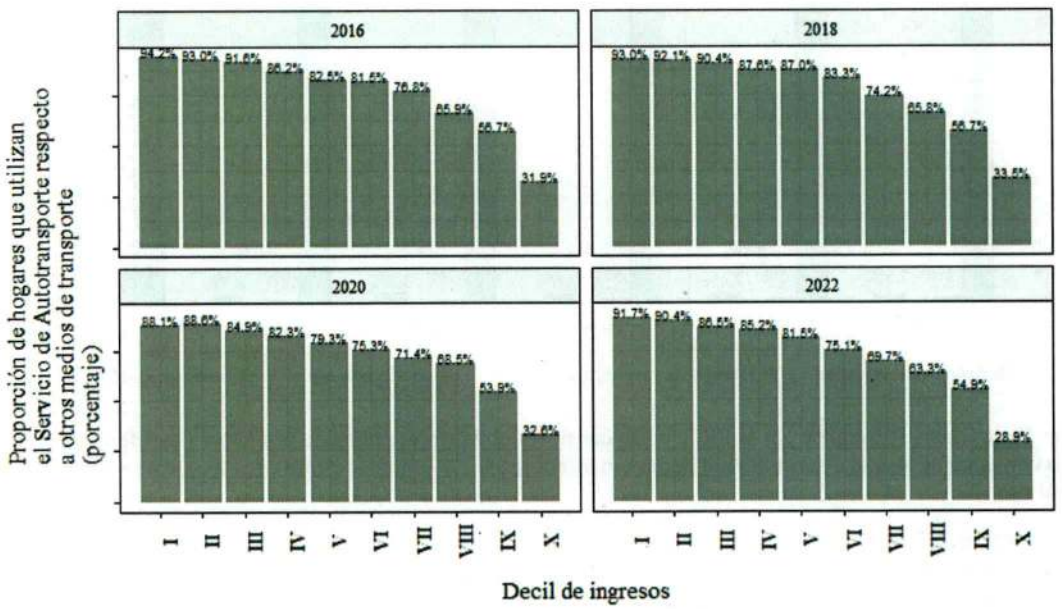
----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[75] La ENIGH incluye en el rubro "*Transporte*", los siguientes tipos: Transporte foráneo, transporte ferroviario, transporte aéreo, servicio de carga y mudanza, cuotas de autopista y otros como son lancha, barco, carreta, alquiler de vehículos, etcétera. Folios 41442 y 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*07 Descriptores de base de datos ENIGH 2022*", página 223; "*120 Descripción de la base de datos ENIGH 2020", página 222*; "*125 Descripción de la base de datos enigh2018*", página 191; "*130 Descripción de la base de datos enigh2016*", página 189.

[76] Se considera que el rubro de "*Transporte*" es con estos motivos, dado que en el "*Manual del Entrevistador 2022*" excluye de este concepto los gastos utilizados para traslados al trabajo y a la escuela e incluye los viajes con motivos de recreación, esparcimiento, visita a parientes, etc. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*114 Manual del Entrevistador ENIGH 2022*", página 487.

[77] Elaboración con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el "***Gráfico 1. Utilización del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por decil de ingreso: 2016, 2018, 2020 y 2022***" y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfico 1. Utilización del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por decil de ingreso: 2016, 2018, 2020 y 2022[78]

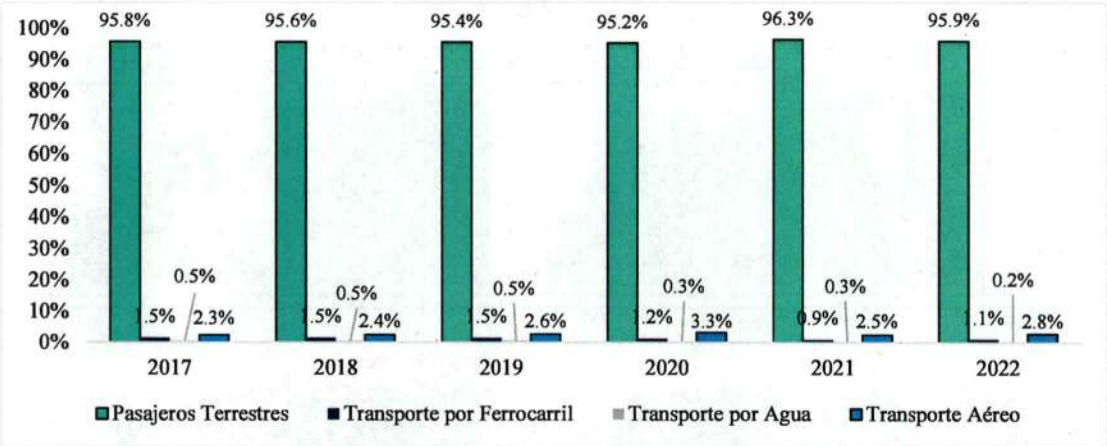


Nota: La proporción de hogares se calcula respecto del total de hogares que consumieron de manera semestral uno o más de los siguientes modos de transporte: Transporte foráneo, transporte ferroviario, transporte aéreo, servicio de carga y mudanza, cuotas de autopista y otros como son lancha, barco, carreta, alquiler de vehículos, etcétera.

Finalmente, el uso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE da cuenta de su relevancia como la principal opción de movilidad entre ciudades o entidades federativas para los hogares mexicanos. De acuerdo con la SICT, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ha sido el de mayor relevancia en la movilización de pasajeros en el país. En cada uno de los años entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, ha movilizado más del 95% (noventa y cinco por ciento) del total de pasajeros en el país. Los pasajeros se han movilizado en mucha menor medida en medios de transporte aéreo, ferroviario y marítimo, como se muestra en el **Gráfico 2**.

[78] Elaboración con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfico 2. Pasajeros movilizados por modo de transporte terrestre, 2017 – 2022[79]



Nota: En los datos reportados por la SICT no se considera el transporte turístico por tierra y por ferrocarril. Las cifras correspondientes al Transporte por Agua son inferiores al 1% (uno por ciento), por lo que no se perciben en el gráfico.

En resumen, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es el medio de transporte de personas más relevante en cuanto a pasajeros movilizados y su contribución al PIB, comparado con otros medios de transporte de pasajeros, además de que genera una cantidad importante de empleos e impacta en la movilidad de una gran cantidad de personas, principalmente, en la población de menores ingresos.

4.2 Generalidades del MERCADO INVESTIGADO

El MERCADO INVESTIGADO incluye el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y las TERMINALES DE PASAJEROS. En la presente sección, se describe al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y a las TERMINALES DE PASAJEROS, que son utilizadas como un servicio auxiliar en la prestación de este.

Para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se requiere, entre otros requisitos, contar con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE emitido por la SICT,[80] acreditar que se cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino[81] de la RUTA AUTORIZADA y con autobuses acondicionados a la MODALIDAD que se pretenda ofrecer.[82]

El PERMISO DE AUTOTRANSPORTE se otorga a AGENTES ECONÓMICOS que acrediten que, por cada RUTA solicitada, cuentan con horarios mínimos de operación[83] y con TERMINALES DE PASAJEROS

---

[79] Elaboración propia con base en la información del folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*79 11_Comparativo_entre_los_Diferentes_Modos_de_Transporte_2022*".
[80] De conformidad con el artículo 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6, fracción I del RAFSA.
[81] De conformidad con el artículo 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, 7, fracción XII y 24 del RAFSA.
[82] De conformidad con el artículo 46 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y artículos 18, 19, 20, 21 y 22 del RAFSA.
[83] Con excepción de la modalidad TTPA.

en los puntos de origen y destino,[84,85] así como que acrediten la propiedad o posesión legal de los vehículos para prestar el servicio y presenten una declaración de las características de estos.[86]

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se clasifica en seis MODALIDADES de servicio que se diferencian por las características de los vehículos,[87] las amenidades que ofrecen y la forma en que deben prestar el servicio: **i)** De Lujo, **ii)** Ejecutivo, **iii)** De Primera, **iv)** Económico, **v)** Mixto y **vi)** TTPA.[88] Al respecto, las modalidades De Lujo, Ejecutivo y De Primera deben ofrecer rutas directas entre el origen y destino de la RUTA, mientras que las modalidades Económico y Mixto pueden incluir paradas intermedias.[89]

La expedición del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE autoriza la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE bajo una modalidad específica y en un RUTA determinada.[90] La regulación además obliga a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a cumplir con los horarios registrados ante la SICT, aun cuando no existan pasajeros suficientes. En caso de que deseen suspender o cancelar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en una RUTA particular, deben avisar a la SICT y al público usuario con al menos treinta días hábiles de anticipación, así como tramitar las bajas correspondientes.[91]

Como ya se mencionó, entre los requisitos para obtener el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE se encuentra contar con TERMINALES DE PASAJEROS, en los puntos de origen y destino de la RUTA que se pretenda ofrecer. Las TERMINALES DE PASAJEROS son servicios auxiliares[92] en donde se lleva a cabo la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de pasajeros,[93] y pueden ser construidas, operadas y explotadas por PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, particulares y gobiernos estatales y municipales.[94]

Al igual que para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS requiere de un PERMISO DE TERMINAL[95] otorgado por la SICT.[96] Las TERMINALES DE PASAJEROS pueden ser individuales o centrales dependiendo si uno o varios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE operan en ellas.[97] Es importante apuntar que las TERMINALES DE PASAJEROS no forman parte del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, sino que son

---

[84] De conformidad con el artículo 7, fracciones XI y XII, del RAFSA.
[85] En general, deben cumplir con todos los requisitos establecidos en el artículo 7, fracciones I a XIV, del RAFSA.
[86] De conformidad con el artículo 7, fracciones VII y X del RAFSA y 39 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[87] Estas se encuentran reguladas en el ACUERDO RAFSA.
[88] De conformidad con el artículo 18 del RAFSA.
[89] Artículos 19, 20, 21 y 22 del RAFSA.
[90] De conformidad con el artículo 17, fracciones IV y VI, del RAFSA.
[91] De conformidad con el artículo 23 del RAFSA.
[92] De conformidad con el artículo 52 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[93] De conformidad con el artículo 2, fracción XII, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[94] Artículo 42 del RAFSA.
[95] De conformidad con el artículo 8, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[96] De conformidad con el artículo 52, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[97] De conformidad con el artículo 42, párrafo segundo, del RAFSA.

servicios auxiliares que complementan su operación y explotación.[98,99] A través de ellas, los PERMISIONARIOS DE TERMINAL brindan servicios a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE como pueden ser taquillas, andenes para el ascenso y descenso de pasajeros, salas de espera, servicios sanitarios y áreas para la entrega y recepción de equipaje.[100]

4.2.1 Oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE

Los oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE son todos aquellos AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y, como fue referido, movilizan pasajeros en autobuses convencionales e integrales principalmente entre entidades federativas.[101] Es decir, se excluyen aquellos que únicamente movilizan pasajeros en viajes urbanos y suburbanos. Diseñan una oferta comercial de acuerdo con las MODALIDADES que tiene permisionadas hacia varios destinos con distintas frecuencias y horarios de salida. Es decir, desde las TERMINALES DE PASAJEROS a las que tienen acceso, ofrecen RUTAS directas o con paradas intermedias de acuerdo con la demanda de USUARIOS que quieran atender.

4.2.2 Demandantes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: USUARIOS

Los demandantes son todas aquellas personas o pasajeros que desean trasladarse hasta un destino específico mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Para ello, acuden a las TERMINALES DE PASAJEROS centrales o individuales o a puntos intermedios, según la infraestructura disponible en el punto de origen en que se encuentran al momento de requerir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

4.2.3 Prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

La demanda del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE comienza cuando los USUARIOS deciden desplazarse desde un punto de origen hasta un destino específico. Para acceder al servicio, deben contar con un boleto que ampare su viaje, el cual puede ser adquirido mediante aplicaciones móviles, tiendas virtuales o en las taquillas establecidas en estaciones de paso o en las TERMINALES DE PASAJEROS.[102] El boleto contendrá, además de los requisitos fiscales respectivos, información relativa a la denominación social de la empresa que lo expide, la MODALIDAD del servicio, el origen

---

[98] De conformidad con los artículos 2, fracción VII y 52, fracción I de la LEY DE AUTOTRANSPORTE. Al respecto, los otros servicios auxiliares al autotransporte federal son el servicio de terminales interiores de carga, el servicio de arrastre, salvamento y depósito de vehículos, el servicio de unidades de verificación y los servicios de paquetería y mensajería, los cuales se encuentran establecidos en el artículo 52, fracciones II a V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[99] Si bien la LEY DE AUTOTRANSPORTE las denomina servicios auxiliares, la misma norma obliga a su disposición, ya que estás son un requisito necesario para obtener el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE de acuerdo con la fracción XII del artículo 7 del RAFSA.
[100] Artículo 42-B fracciones I, II, VII, X y XIII del RAFSA.
[101] En el caso de la modalidad TTPA se permite el uso de otro tipo de vehículos más ligeros. Por ejemplo, tipo *Van*.
[102] Los canales de venta dependerán de la estrategia comercial de cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

y destino del viaje, el precio del transporte, la fecha y horario del viaje, el número de asiento, la mención de seguro de viajero y el monto de indemnización por pérdida o daño de equipaje.[103]

Para acceder al servicio los USUARIOS tienen que acudir a la TERMINAL DE PASAJEROS, puntos intermedios o estaciones de paso.[104] En las TERMINALES DE PASAJEROS, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ofrecen salas donde el USUARIO puede esperar hasta el momento de abordar el autobús correspondiente. Previo al abordaje, los USUARIOS registran el equipaje con el que viajarán.

El viaje comienza cuando el USUARIO aborda el autobús y termina en las estaciones de paso o TERMINALES DE PASAJEROS de destino con el descenso del USUARIO. Es posible que el USUARIO requiera abordar un autobús adicional para llegar a su destino final, en cuyo caso el proceso es el arriba descrito. Si no es el caso, el USUARIO sale de la TERMINAL DE PASAJEROS y se traslada hasta su destino final dentro del área geográfica o poblacional a la que ha llegado.

4.2.4 Operación actual del MERCADO INVESTIGADO

Como fue descrito en los apartados previos, por disposiciones normativas, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE requiere de TERMINALES DE PASAJEROS para su prestación. A continuación, se describe brevemente la situación en la que actualmente se encuentra el MERCADO INVESTIGADO en términos de la infraestructura existente, así como la relevancia de las MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la movilización de pasajeros.

Al año dos mil veintitrés, existían en México 1,660 (mil seiscientos sesenta) PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[105] y 609 (seiscientos nueve) PERMISIONARIOS DE TERMINAL.[106] Los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE han movilizado pasajeros utilizando las 979 (novecientos

---

[103] Artículo 70 del RAFSA.

[104] De acuerdo con el artículo 43 del RAFSA, se entiende por estación de paso aquella que esté ubicada en puntos intermedios de una ruta fija, y que no sea de origen ni de destino de la propia ruta.

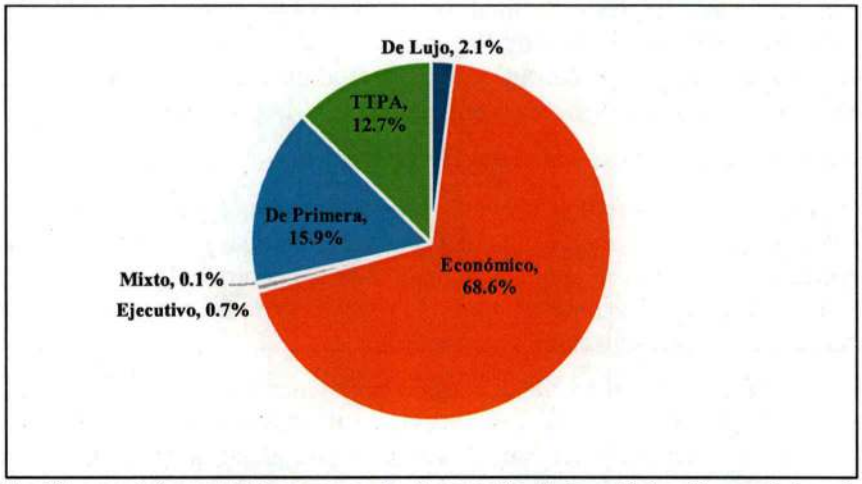
[105] Elaboración propia con información del folio18885 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*pregunta 6 (1)*". Para obtener el número de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, en el archivo electrónico "*pregunta 6 (1)*" se seleccionó en la variable "*Modalidad*", el valor "PASAJE" y se contabilizaron los valores únicos de la variable "*Permisionario de Autotransporte*".

[106] Folio 19671 del EXPEDIENTE. cálculos propios con base en el archivo electrónico "*Numeral 30 correcion ABRIL*". Se aclara que un mismo PERMISIONARIO DE TERMINAL central puede ser también un PERMISIONARIO DE TERMINAL individual. Por lo que, para efectos del cómputo total de PERMISIONARIOS DE TERMINAL, se considera a estos permisionarios como uno solo. Por lo anterior, se obtiene la cantidad de 609 (seiscientos nueve) PERMISIONARIOS DE TERMINAL.

setenta y nueve) TERMINALES DE PASAJEROS existentes a lo largo del país,[107] 9 (nueve) de las cuales eran concesionadas.[108]

Entre las distintas modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[109] el servicio Económico es el de mayor flota vehicular. El Mixto, por otro lado, es el que históricamente ha contado con la flota vehicular más pequeña, como se observa en el "***Gráfico 3. Flota vehicular por Modalidad: promedio 2017-2022***".[110]

Gráfico 3. Flota vehicular por MODALIDAD: promedio 2017-2022[111]



Nota: El porcentaje mostrado corresponde al promedio de la participación anual de cada modalidad en la flota vehicular, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós.

---

[107] 372 (trescientos setenta y dos) TERMINALES DE PASAJEROS eran centrales y 607 (seiscientos siete) individuales. Un PERMISIONARIO DE TERMINAL puede tener uno o más permisos. Se incluyen las TERMINALES DE PASAJEROS concesionadas.

[108] La diferencia entre las TERMINALES DE PASAJEROS concesionadas y permisionadas únicamente radica en que, derivado de la transición del régimen de concesiones a permisos, casi la totalidad de las terminales que fueron concesionadas han pasado a ser permisionadas. De acuerdo con la información proporcionada por la SICT, únicamente había 9 (nueve) TERMINALES DE PASAJEROS centrales concesionadas al mes de mayo de dos mil veintidós. Folio 19671 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 30 correcion ABRIL*".

[109] La flota vehicular promedio entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós fue la siguiente: De Lujo (1,323), Ejecutivo (472), De Primera (10,173), TTPA (8,106), Económica (44,908) y Mixto (65).

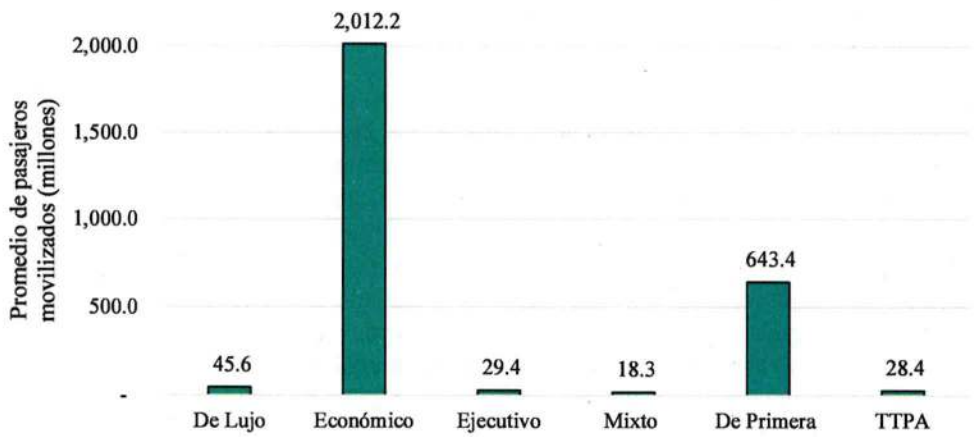
[110] Folio 6259 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO NUMERO 4*", pestañas "*Pasaje_2017*", "*Pasaje_2018*", "*Pasaje_2019*", "*Pasaje_2020*", "*Pasaje_2021*" y "*Pasaje_2022*". Corresponde al promedio de la participación anual de cada modalidad en la flota vehicular, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós.

[111] Elaboración propia con base en la información del folio 6259 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*ANEXO NUMERO 4.xlsx*", pestañas "*Pasaje_2017*", "*Pasaje_2018*", "*Pasaje_2019*", "*Pasaje_2020*", "*Pasaje_2021*" y "*Pasaje_2022*".

De acuerdo con cifras de la SICT, durante el periodo de dos mil diecisiete a dos mil veintidós, se movilizaron anualmente, en promedio, más de 2,700 (dos mil setecientos) millones de pasajeros mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[112] Así, la demanda se encuentra pulverizada en millones de pasajeros al año.

La modalidad que más ha movilizado pasajeros es la correspondiente al servicio Económico, seguido de la modalidad De Primera. El "***Gráfico 4. Promedio de pasajeros movilizados por MODALIDAD del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: 2017-2022***" muestra el promedio de pasajeros movilizados en el periodo señalado por MODALIDAD.

Gráfico 4. Promedio de pasajeros movilizados por MODALIDAD del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE: 2017-2022[113]



La importancia de la modalidad Económico puede deberse a la forma en la que se presta, ya que en esta es posible añadir paradas intermedias entre los puntos de origen y destino,[114] lo que permite mover un mayor flujo de pasajeros en trayectos más cortos dentro de una RUTA AUTORIZADA.[115]

Finalmente, debido a que las TERMINALES DE PASAJEROS se utilizan como un servicio auxiliar en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, los participantes del MERCADO INVESTIGADO se han integrado verticalmente como se describe en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia***

---

[112] Cálculos propios con base en la información del folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*91. Pasajeros SICT 2017*", "*92. Pasajeros SICT 2018*", "*93. Pasajeros SICT 2019*", "*94. Pasajeros SICT 2020*", "*95. Pasajeros SICT 2021*" y "*96. Pasajeros SICT 2022*".

[113] Elaboración propia con base en la información del folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*91. Pasajeros SICT 2017*", "*92. Pasajeros SICT 2018*", "*93. Pasajeros SICT 2019*", "*94. Pasajeros SICT 2020*", "*95. Pasajeros SICT 2021*" y "*96. Pasajeros SICT 2022*".

[114] De conformidad con el artículo 23 del RAFSA.

[115] Esta característica la comparte la modalidad Mixta. Sin embargo, la flota vehicular de esta categoría es muy pequeña, la cual apenas fue de un promedio de 65 (sesenta y cinco) vehículos entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós.

que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de LOS PERMISIONARIOS DE Terminales en la prestación DEL SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, por lo que las TERMINALES DE PASAJEROS son, en su mayoría, propiedad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.[116]

4.3 Antecedentes en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

De acuerdo con la sección "***4.1 Importancia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es el medio de transporte de pasajeros más utilizado por los mexicanos, principalmente por aquellos de menos ingreso.

En sus inicios, la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE carecía de TERMINALES DE PASAJEROS y cada transportista fijaba el lugar de origen y destino de sus viajes. Fue en la segunda mitad del siglo veinte cuando comenzaron a establecerse las primeras TERMINALES DE PASAJEROS en nuestro país.[117]

La construcción de carreteras y mejora de caminos avanzó durante la década de mil novecientos cincuenta en México, lo cual propició la expansión de las TERMINALES DE PASAJEROS en las principales ciudades del país.[118] En este contexto, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes permitió la creación de TERMINALES DE PASAJEROS mediante el otorgamiento de una concesión. Lo anterior, toda vez que la LEY DE VÍAS GENERALES,[119] vigente en ese momento, contemplaba en su artículo 8° la figura de concesión o permiso para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación. En este sentido, el artículo 2° de la LEY DE VÍAS GENERALES señalaba que eran partes integrantes de las vías generales de comunicación, entre otros, los servicios auxiliares. Así, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes contempló desde su inicio a las TERMINALES DE PASAJEROS y estaciones de paso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE como un servicio auxiliar y lo señaló de manera expresa en los considerandos de las concesiones otorgadas a las sociedades transportistas para construir y explotar las TERMINALES DE PASAJEROS.[120]

---

[116] Al dos mil veintidós, únicamente 9 (nueve) TERMINALES DE PASAJEROS eran propiedad municipal. Folio 19671 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 30 correcion ABRIL*".
Asimismo, en el EXPEDIENTE se cuenta con información de la participación accionaria de 95 (noventa y cinco) TPC, las cuales son propiedad de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Información visible en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***", subsección "*Accionistas de diferentes GIE que convergen como accionistas en Terminales de Pasajeros*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[117] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*125. Historia del autobús en México*", página 3 y "*164 Curiosidades de la historia del autobús en México*".

[118] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*125. Historia del autobús en México*", página 3 y "*165 Creación de la DGAF*".

[119] Publicada en el DOF el diecinueve de febrero de mil novecientos cuarenta.

[120] Por ejemplo, el considerando VI de la concesión otorgada a CENTRAL DEL NORTE o el considerando IV de la concesión otorgada a Central de Autobuses de Pasajeros de Pachuca, S.A. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*126. Concesión Central del Norte DF*", página 1 y "*127. Concesión Central Pachuca*", página 1.

Aunado a lo anterior, en la década de mil novecientos setenta,[121] la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes comenzó un proceso de unificación de los autotransportistas de pasajeros que operaban en los centros poblacionales más importantes del país para operar sus puntos de origen y destino en las mismas TERMINALES DE PASAJEROS, en donde se agruparon a los entonces concesionarios de autotransporte que habrían de servirse de dichas terminales. Lo anterior se estableció expresamente en los considerandos de las concesiones otorgadas a las TERMINALES DE PASAJEROS de la siguiente manera:

> "Que la empresa en formación [nombre del concesionario de la terminal de pasajeros], [agrupa, agrupará, agrupó] a la mayoría de los concesionarios [del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE] que habrán de servirse de la [nombre de la terminal central], independientemente de que en la escritura constitutiva de dicha sociedad se establece la obligación de admitir como socios a todos aquellos concesionarios dedicados a la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros [de primera clase, segunda clase y mixtos] que en sus itinerarios incluyan a esa ciudad, quedando comprendidos dentro de dicha obligación los futuros concesionarios. [Énfasis añadido]"[122]

Esta situación derivó en la creación de las terminales denominadas "*Centrales Camioneras Municipales*" en ubicaciones estratégicas o centrales en determinados municipios del país. En los considerandos de las concesiones otorgadas se estableció que todo autotransportista, tanto federal como estatal, debía hacer uso de estas,[123] dado que se estableció como requisito para el otorgamiento de la concesión del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[124]

Así, el proceso de creación de infraestructura necesaria para la salida y llegada de autobuses para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México se ha caracterizado principalmente por el otorgamiento de concesiones o permisos (según corresponda) a fin de agrupar a las empresas transportistas en puntos de origen y/o destino. La construcción, operación y/o explotación de TERMINALES DE PASAJEROS estaba sujeta al otorgamiento de una concesión, en términos de la LEY DE VÍAS GENERALES vigente en el período comprendido desde su entrada en vigor, en mil novecientos cuarenta, hasta la reforma y derogación de diversas disposiciones contenidas en la ley con base en los artículos transitorios del decreto por el que se expidió la LEY DE AUTOTRANSPORTE. La construcción, operación y explotación de terminales se encuentra sujeta al otorgamiento de un

---

[121] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*137. Historia del Transporte público*", página 3 y "*166 Centrales camioneras, vías seguras a la ciudad*" páginas 1 y 2.

[122] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*126. Concesión Central del Norte DF*", página 1, "*129. Concesión Central Poniente*", página 1, "*127. Concesión Central Pachuca*", página 1, "*130. Concesión Central León*", página 1, "*131. Concesión Central Tuxtla Gutierrez*", página 1, "*132. Concesión Central Zacatecas*", página 1, "*133. Concesión Central Cd. Victoria*", página 1, "*134. Concesión Central Tlaxcala*", página 1, "*135. Concesión Central Cd. Obregón*", página 1 y "*136. Concesión Central Tapachula*", página 1.

[123] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*127. Concesión Central de Pachuca*", página 1, "*130. Concesión Central León*", página 1, "*131. Concesión Central Tuxtla Gutiérrez*", página 1, "*132. Concesión Central Zacatecas*", página 1 y "*133. Concesión Central Cd. Victoria*", página 1.

[124] Artículo 50 del abrogado Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la LEY DE VÍAS GENERALES.

permiso desde mil novecientos noventa y tres a la fecha, en términos de lo dispuesto por las disposiciones jurídicas de la LEY DE AUTOTRANSPORTE aplicables.

En este sentido, los artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 7, fracción XII, del RAFSA establecen la obligación de contar con una TERMINAL DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Por cuanto hace al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en la reforma a la LEY DE VÍAS GENERALES de mil novecientos cuarenta y ocho,[125,126] en su artículo 152, fracción V,[127] se estableció que, en el otorgamiento de los permisos para explotar servicios de autotransporte, se preferiría, en igualdad de condiciones, a las personas físicas o sociedades cooperativas con domicilio en las regiones o zonas que habrían de abarcar los propios servicios. Además, se estableció que la explotación del servicio que pretendiera ofrecer el solicitante quedaría condicionada a la constitución de una sociedad por todos los concesionarios que prestaran idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo.[128]

Asimismo, el artículo 153, fracción V, del ordenamiento[129,130] señalado en el párrafo anterior estableció que, cuando hubiera una "*demanda extraordinaria de transportes*", la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podría conceder permisos eventuales para la satisfacción inmediata de esa demanda, "(…) ***dando preferencia, en igualdad de condiciones a los concesionarios de las líneas regulares establecidas en la ruta; en su defecto, a concesionarios de otras líneas y, en último extremo, a transportadores particulares.*** [Énfasis añadido]"[131]

En consecuencia, esta legislación favoreció la integración de AGENTES ECONÓMICOS competidores en cooperativas y fortaleció el posicionamiento regional de las empresas transportistas que ya prestaban el servicio en una región específica.

Adicionalmente, en el artículo 52, fracciones I y II, de la LEY DE VÍAS GENERALES se establece que los concesionarios podían celebrar acuerdos entre sí para la prestación conjunta de los SERVICIOS

---

[125] Publicado en el DOF el viernes nueve de enero de mil novecientos cuarenta y ocho. Disponible en la dirección electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=187653&pagina=2&seccion=0

[126] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*138. REFORMA A LA LEY DE VÍAS DEROGADA*", página 2.

[127] Derogado por el artículo tercero transitorio de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres.

[128] Fracción III del artículo 152.

[129] Publicado en el DOF el viernes nueve de enero de mil novecientos cuarenta y ocho. Disponible en la dirección electrónica: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lvgc/LVGC_ref11_09ene48_ima.pdf Disponible en la dirección electrónica: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lvgc/LVGC_ref11_09ene48_ima.pdf

[130] Derogado por el artículo tercero transitorio de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres.

[131] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*138. REFORMA A LA LEY DE VÍAS DEROGADA*", página 3.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Autoridad Investigadora
Expediente IEBC-003-2022
Dictamen Preliminar

DE AUTOTRANSPORTE.[132] Esta norma se ha mantenido en el marco normativo actual en los llamados CONVENIOS DE ENROLAMIENTO. El artículo 27 del RAFSA, desde su publicación, estableció que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTES podían celebrar convenios entre sí para prestar el servicio de una misma clase y enrolar sus vehículos en la ruta que tuvieran autorizada. * * * * [133]

En los años setenta, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes recomendó "(…) * * * (…)".[134] Como consecuencia, los autotransportistas se ubicaron en cuatro grandes centrales de acuerdo con las rutas que cada uno de ellos tenían concesionadas.[135] * * * [136]

La última modificación importante a la legislación aplicable ocurrió en mil novecientos noventa y tres, con la publicación de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, y en mil novecientos noventa y cuatro con la publicación del RAFSA. Esta modificación, entre otras cosas, eliminó el régimen de concesiones por ruta para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y lo sustituyó por un régimen de permisos. Además, estableció la obligación de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para el otorgamiento de los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE, siempre y cuando se cumpliera con los requisitos para ello.

Los cambios regulatorios antes mencionados permitieron que * *

---

[132] Publicado en el DOF el lunes diecinueve de febrero de mil novecientos cuarenta. Disponible en la dirección electrónica: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=192002&pagina=8&seccion=2

[133] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 24. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-186-3, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154414*", página 21.

[134] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*159. Declaratoria de Necesidades, Pliego de Condiciones y Convocatoria correspondientes a la Terminal Central del Autobuses en el Sur de la Ciudad de México, D.F.*", página 1.

[135] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*159. Declaratoria de Necesidades, Pliego de Condiciones y Convocatoria correspondientes a la Terminal Central del Autobuses en el Sur de la Ciudad de México, D.F.*", página 1.

[136] Folio 41402 del EXPEDIENTE Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-138-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 20.

[redacted].[137] Ejemplos de lo anterior son el GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO ADO y GRUPO LA PIEDAD.

En específico, GRUPO ADO se consolidó mediante la fusión de los autotransportistas [redacted].[138] Finalmente, en dos mil siete el grupo adquirió a [redacted].[139] Este crecimiento corporativo supuso un mayor alcance regional. En sus inicios en mil novecientos treinta y nueve, GRUPO ADO prestaba el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE solo entre Ciudad de México, Puebla y Veracruz. En las décadas siguientes hasta mil novecientos ochenta amplió su cobertura hacia Chiapas, Hidalgo, Oaxaca, Tabasco y Tamaulipas. Con la integración de [redacted] llegó al estado de Morelos y en la década de mil novecientos noventa, consolidó su cobertura en Yucatán, Quintana Roo y Tabasco. Finalmente, con la adquisición de [redacted] en dos mil siete amplió su cobertura a los estados de Guerrero y Michoacán.[140]

GRUPO LA PIEDAD, por su parte, creó diversas "*alianzas*" con sus competidores. En la década de mil novecientos noventa [redacted] En mil novecientos noventa y dos, [redacted].[141]

Finalmente, es de señalarse que la extinta Comisión Federal de Competencia (CFC) autorizó y condicionó diversas concentraciones entre empresas que prestan los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES y que han tenido impacto en la estructura actual del MERCADO INVESTIGADO.

Al respecto, desde las resoluciones de los expedientes CNT-037-1995 y CNT-045-1995, la CFC advirtió una presencia significativa de diversas sociedades del GRUPO ADO, en TERMINALES DE PASAJEROS y estaciones de paso en su zona de influencia y advirtió que tal posicionamiento representaba una barrera de entrada actual y potencial a la entrada de nuevos participantes. En consecuencia, autorizó las concentraciones presentadas condicionadas a no dar un trato

---

[137] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-138-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 20.
[138] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-138-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 23.
[139] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-138-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 23.
[140] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-138-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", páginas 23 y 24.
[141] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*AG_11209_91*", páginas 73-82.

discriminatorio a sus competidores, respecto al acceso de terceros, a dichas TERMINALES DE PASAJEROS.[142] En el caso del GRUPO ESTRELLA BLANCA, aunque la concentración notificada entre las sociedades Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V. y Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V. acabó concretándose, en el expediente CNT-01-2000 y en el recurso de reconsideración (RA-22-2000), la CFC advirtió sobre los riesgos de la operación en los mercados, ya que esta confería poder sustancial a los promoventes y facilitaba la comisión de conductas violatorias de la LFCE por lo que, dado que la operación ya se había consumado, consideró como solución la separación de Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V. y Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V., de modo que actuaran como competidores independientes.[143]

De igual manera, en dos mil tres, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO ADO notificaron una concentración en una coinversión denominada Unebús, S.A. de C.V., la cual se analizó en el expediente CNT-088-2003. La CFC resolvió no autorizar la operación debido a que los notificantes encabezaban los dos grupos de autotransporte más grandes del país, por lo que la operación propuesta incrementaría la probabilidad e incentivaría la coordinación entre tales empresas para extraer ganancias monopólicas.[144]

Finalmente, en el expediente CNT-93-2006 la CFC analizó la concentración por la cual GRUPO SENDA adquiriría las acciones de Transportes del Norte de México-Laredo y Anexas, Servicio Internacional, S.A., sociedad de GRUPO ESTRELLA BLANCA. En su análisis, la CFC identificó la existencia de diversas asociaciones de GRUPO SENDA con GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO IAMSA y "*Transpaís*" y advirtió que estos vínculos facilitarían la realización de prácticas monopólicas y podrían "(…) ***inhibir la competencia en otras rutas en que los grupos centran su presencia y dar lugar a un esquema de segmentación regional de mercados***. [Énfasis añadido]"[145] Por tanto, el pleno de la CFC resolvió autorizar dicha operación sujeta que GRUPO SENDA disolviera su relación de negocios con el GRUPO ESTRELLA BLANCA en la sociedad Autobuses Coahuilenses, S.A. de C.V. y con el GRUPO IAMSA y "*Transpaís*" en la sociedad Autobuses del Noreste, S.A. de C.V. y se abstuviera de "(…) *coinvertir en negocios similares con otros grupos de transportistas sin la autorización de esta Comisión* [CFC]"[146]

Así pues, como se señala en la sección "*7* ***Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, en el MERCADO INVESTIGADO han sido frecuentes las fusiones

---

[142] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*177. Res CNT-037-1995 y RA-027-1995*", página 3 y "*178. Resolución CNT-045-1995 y RA-028-1995*", página 3.
[143] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*179. Res CNT-01-2000*", página 7 y "*180. Res CNT-01-2000 RA-022-2000*", página 10.
[144] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*181. Res CNT-088-2003*", página 2.
[145] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*183. Res CNT-93-2006*", página 35.
[146] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*183. Res CNT-93-2006*", página 41.

regionales y la integración vertical entre los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES.

Lo anterior va en línea con lo indicado por la COMISIÓN en el "*Estudio de competencia en el autotransporte federal de pasajeros*",[147] en el que identificó indicios de que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentra concentrado a nivel regional en grandes grupos de interés económico. En este estudio, la COMISIÓN también identificó elementos que sugieren que estas estructuras de mercado podrían suponer riesgos a la competencia. En particular, identificó que la regulación y la forma de intervención de los reguladores sectoriales han inhibido el cambio tecnológico y la aparición de nuevos modelos de negocio, y que la presencia de los grandes GIE ha conducido a poca competencia y a la posibilidad de coordinación entre los competidores.

Finalmente, es importante señalar que el MERCADO INVESTIGADO ha sido sujeto de diversas investigaciones, por parte de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, por la probable existencia de comportamientos anticompetitivos.[148]

4.4 Marco jurídico

En esta sección, se analiza el marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO. Al respecto, las principales disposiciones jurídicas aplicables al MERCADO INVESTIGADO son la LEY DE AUTOTRANSPORTE y el RAFSA, aunque existen otras disposiciones secundarias.

4.4.1 LEY DE AUTOTRANSPORTE

En la LEY DE AUTOTRANSPORTE se regula, de manera general, tanto el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE como el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES. Dicha ley establece, por lo que respecta al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, entre otros puntos, la necesidad de contar con un permiso otorgado por la SICT para ofrecer dicho servicio[149] y un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en los bienes y personas por la conducción del vehículo.[150]

En relación con el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, la LEY DE AUTOTRANSPORTE, entre otros puntos, lo clasifica como un servicio auxiliar para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[151] y establece la necesidad de contar con TERMINALES DE PASAJEROS para poder ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[152] También señala la obligación de contar con un permiso otorgado por la SICT

---

[147] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*2. Estudio autotransporte cofece*", página 12.
[148] Expedientes número IO-003-2017 y DE-013-2018.
[149] Artículos 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6o, fracción I, del RAFSA.
[150] Artículo 63 Bis de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[151] De conformidad con el TÍTULO CUARTO. DE LOS SERVICIOS AUXILIARES AL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, CAPÍTULO I, CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS AUXILIARES, artículo 52, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; así como el CAPÍTULO QUINTO. SERVICIOS AUXILIARES, SECCIÓN PRIMERA. TERMINALES DE PASAJE, artículo 42 del RAFSA.
[152] Artículos 53, párrafo primero, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 24 del RAFSA.

para poder construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS, con independencia de los trámites locales que se deban de obtener.[153]

4.4.2 RAFSA

El RAFSA es el reglamento de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, por lo que desarrolla los aspectos contenidos en esta. En relación con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, el RAFSA establece, entre otros puntos, los requisitos para otorgar el permiso para ofrecer dicho servicio[154] y las MODALIDADES de prestación de este.[155]

El RAFSA señala, en relación con el MERCADO INVESTIGADO, entre otros puntos, los requisitos para otorgar el permiso para la construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS.[156] Asimismo, indica las instalaciones y equipo mínimo con los que deben de contar dichas terminales[157] y la posibilidad de que las TERMINALES DE PASAJEROS sean utilizadas por uno o varios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE,[158] en cuyo caso tendrán el carácter de terminales individuales o centrales, respectivamente.

4.4.3 Otras disposiciones

Existen otras disposiciones jurídicas que regulan aspectos directamente relacionados con el MERCADO INVESTIGADO.[159] Dentro de dichas disposiciones, esta autoridad identificó el "*ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios*",[160] en el cual se establecen los requisitos que deben cumplir los vehículos utilizados para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE según la modalidad en que este sea ofrecido.

---

[153] Artículo 8o, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[154] Artículos 6o, fracción I, y 7o del RAFSA.
[155] Artículos 18 a 22 y 28 del RAFSA.
[156] Artículo 10-A del RAFSA.
[157] Artículo 42-B del RAFSA.
[158] Artículo 42, párrafo segundo, del RAFSA.
[159] Por mencionar algunas, el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado en el DOF el veintidós de noviembre de dos mil doce; la NOM-012-SCT-2-2017, publicada en el DOF el veintiséis de diciembre de dos ml diecisiete, que regula lo relativo al peso y dimensiones máximos con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal; y la NOM-001-SCT-2-2016, publicada en el DOF el veinticuatro de junio de dos mil dieciséis, que regula lo relativo a las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas, entre otros, en autobuses.
[160] Publicado en el DOF el treinta y uno de marzo de dos mil quince.

4.5 Autoridades Públicas y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó la existencia de una autoridad y AGENTES ECONÓMICOS que tienen relación con el MERCADO INVESTIGADO, mismos que se refieren a continuación.

4.5.1 Autoridad Pública

La SICT es la autoridad principal a la cual le corresponde regular el MERCADO INVESTIGADO, toda vez que es la encargada de formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre.[161] Asimismo, corresponde a la SICT planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE y sus servicios auxiliares,[162] expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes, así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares,[163] así como otorgar concesiones y permisos.[164] Entre estos permisos se encuentran los relativos a la operación y explotación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[165] y los permisos para la construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS.[166]

4.5.2 AGENTES ECONÓMICOS

En relación con los AGENTES ECONÓMICOS participantes en el MERCADO INVESTIGADO, se observa que existen principalmente dos tipos: los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y los PERMISIONARIOS DE TERMINALES.

Los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE son aquellas personas que obtuvieron un permiso por parte de la SICT para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[167] Por su parte, los PERMISIONARIOS DE TERMINALES son aquellas personas que obtuvieron un permiso por parte de la SICT para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS.[168]

5 Determinación del Mercado Relevante

De los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta autoridad ha identificado diversas normativas y características de mercado que afectan la forma en la que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México y que impiden que dicho servicio se preste de la manera más eficiente en beneficio de los USUARIOS. Por ello, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es el servicio

---

[161] Artículo 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última reforma fue publica en el DOF el uno de diciembre de dos mil veintitrés.
[162] Artículo 5o, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[163] Artículo 5o, fracción VI, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[164] Artículo 5o, fracción III, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[165] Artículos 8o, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6o, fracción I, del RAFSA.
[166] Artículos 8o, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6o, fracción IV, del RAFSA.
[167] Artículos 8o, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6o, fracción I, del RAFSA.
[168] Artículos 8o, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y 6o, fracción IV, del RAFSA.

a partir del cual se analizan las condiciones de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Para analizar las condiciones de competencia efectiva, es necesario determinar primero los mercados relevantes. Un mercado relevante es un conjunto de productos o servicios que se ejercen presión competitiva entre sí en un espacio determinado. En otras palabras, es el conjunto de productos o servicios que son sustituibles entre sí y que se intercambian en un espacio geográfico donde las condiciones de competencia son homogéneas pero distinguibles de otras regiones.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA define el o los mercados relevantes en términos del artículo 58 de la LFCE. Para ello, en la presente sección se identifican los servicios que componen el o los mercados relevantes. Asimismo, se delimitan las áreas geográficas en que son ofrecidos dichos servicios de manera oportuna por los AGENTES ECONÓMICOS actuales o potenciales.

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es utilizado por los USUARIOS para trasladarse desde un punto de origen hacia un punto de destino, ya sea por motivos familiares, laborales o de esparcimiento.[169] Generalmente (salvo en los viajes de ocio o placer) los USUARIOS no desean viajar *per se*, sino que se hace con el objetivo de realizar una actividad localizada en un espacio y tiempo determinados. En la medida en que el transporte actúa como un servicio intermedio para otras actividades económicas, su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores, muy diferentes entre sí, que pueden alterarla o condicionarla en diversas formas.[170]

Para elegir un medio de transporte en particular, los USUARIOS consideran variables monetarias y no monetarias, entre las que se encuentran: **i)** los precios de los distintos medios de transporte, **ii)** el ingreso propio, **iii)** la calidad del servicio (por ejemplo, frecuencia, horario, y amenidades del servicio) y, **iv)** el tiempo de viaje.[171]

Por otro lado, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE crean una oferta comercial que busca satisfacer las necesidades de movilidad que los USUARIOS demandan, tales como: destinos, frecuencias, precios, tiempos de viaje y modos de traslado.

La presente sección muestra el análisis de sustitución considerando factores monetarios y no monetarios, desde el punto de vista de los demandantes y de los oferentes. Por el lado de la demanda, se analiza si, ante un incremento en el precio del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, los USUARIOS recurrirían a otros medios de transporte para trasladarse del punto de origen al punto de destino, así como si los diferentes modos de transporte analizados satisfacen las características que buscan los USUARIOS.

---

[169] De acuerdo con una encuesta realizada por la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), más del 75% (setenta y cinco por ciento) de los entrevistados que llegaron a la Ciudad de México manifestaron que viajaron para visitar a familiares o por cuestiones laborales. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*90 Encuesta_transporte_foraneo 2015*", página. 7.
[170] De Rus., et. al. (2003). "*Economía del Transporte*". Antoni Bosch, página 161.
[171] De Rus., et. al. (2003). "*Economía del Transporte*". Antoni Bosch, página 162.

Por el lado de la oferta, se analiza la posibilidad de que los AGENTES ECONÓMICOS que actualmente no prestan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se vean atraídos por un incremento en el precio en dicho servicio y puedan comenzar a ofrecerlo de manera oportuna, sin incurrir en costos significativos.

Una vez determinada la dimensión producto, se analizará la dimensión geográfica de los mercados relevantes. Para ello se considerará, entre otros, los costos y probabilidades que tienen los USUARIOS para acudir a otros mercados, así como las restricciones que pudieran enfrentar los proveedores para abastecer el servicio desde otras regiones.

5.1 Dimensión producto

El artículo 58, fracción I, de la LFCE establece lo siguiente:

> "Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
>
> I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;
>
> (...)".

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es utilizado para trasladarse de un punto de origen a un punto de destino. De este modo, primero se analiza la posibilidad para los USUARIOS de sustituir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por el servicio de transporte de pasajeros que se proveen con otros medios de transporte, como el STAP, el STFP y el STMP.

Posteriormente, se realiza un análisis de sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y otras formas de transporte terrestre de pasajeros que se distinguen por sus características y el modelo de negocio asociado. En concreto, se analizarán como posibles sustitutos: **i)** el transporte mediante vehículo particular, **ii)** el SVC y **iii)** el servicio de *vanpooling*.[172] Finalmente, se analizan las posibilidades de sustitución entre las distintas MODALIDADES, así como con otros servicios permisionados, como el SERVICIO DE TURISMO.

En este apartado, se examinan las posibilidades que tendrían los consumidores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE para sustituirlo por otras modalidades del transporte de pasajeros, así como los oferentes que podrían entrar a prestar el servicio en el corto plazo y sin inversiones considerables. Es decir, se realiza un análisis de sustitución por el lado de la demanda y por el lado de la oferta.

5.1.1 Sustitución por el lado de la demanda

En la presente sección se analizan las posibilidades que tienen los USUARIOS de sustituir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con: **i)** otros medios de transporte de pasajeros (STAP, STFP y

---

[172] Este concepto hace referencia al transporte terrestre colectivo de pasajeros que utiliza vehículos tipo *van*, palabra de habla inglesa que hace referencia a la contracción de la palabra "*caravan*", por lo que, traducido al castellano "*vanpooling*" significa furgoneta compartida.

STMP), **ii)** otros medios de transporte terrestre de pasajeros (vehículo particular o STPVP, SVC y servicios de *vanpooling*), **iii)** con el SERVICIO TURISMO y **iv)** entre las distintas MODALIDADES.

5.1.1.1 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STAP

De los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta autoridad concluye, preliminarmente, que el STAP no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que la accesibilidad a este tipo de infraestructura es limitada por la necesidad de acudir a instalaciones aeroportuarias, su demanda se centra en los USUARIOS de mayor ingreso, se limita a las rutas en las que podría haber sustitución y existen diferenciales en términos del precio y el tiempo de viaje entre ambos servicios.

Para hacer uso del STAP, los USUARIOS deben trasladarse hasta el aeropuerto más cercano. Debido a la limitada infraestructura de aeropuertos, solo quienes se encuentran en lugares con acceso relativamente cercano a instalaciones aeroportuarias tendrían la posibilidad de considerar el grado de sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STAP.

El sistema aeroportuario mexicano se compone de 78 (setenta y ocho) aeropuertos[173] que, en dos mil veintitrés, movilizaron pasajeros en 607 (seiscientas siete) rutas nacionales.[174] En este sentido, para utilizar el STAP los USUARIOS tendrían que destinar tiempo en desplazarse hasta la ciudad o entidad más cercana que cuente con un aeropuerto. En México, se estima que solamente el 66.5% (sesenta y seis punto cinco por ciento) de la población tiene acceso a este servicio en un rango de tiempo de 1 (una) hora.[175] Asimismo, no todos los aeropuertos cumplen con las preferencias de demanda de transporte específicas de los usuarios, es decir: destinos, tarifas o frecuencias de vuelo. De esta manera, si los aeropuertos cercanos no ofrecen el destino, tarifa o frecuencia requeridos, el tiempo estimado de acceso podría ser mayor, ya que tendrían que desplazarse hasta los aeropuertos que sí satisfacen sus necesidades de demanda.

Incluso considerando a los USUARIOS que viven en ciudades con infraestructura aeroportuaria, llegar al aeropuerto puede no ser tan sencillo debido a que estos se encuentran ubicados a las afueras de las ciudades, lo que los obliga a destinar tiempo adicional para su traslado.[176] Por ejemplo, en Monterrey, Nuevo León, la distancia desde el centro de la ciudad hasta el aeropuerto es de aproximadamente 30 (treinta) km. mientras que, en el caso del aeropuerto de Guadalajara, esta distancia es cercana a 20 (veinte) km.[177] Así, el tiempo invertido para llegar al aeropuerto y utilizar el STAP podría ser considerable para los usuarios a medida que sea mayor la distancia entre su

---

[173] Información al mes de mayo de dos mil veintidós. Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*69 Sistema-aeroportuario-mexicano-010123*".
[174] Folio 41467. Información visible en el archivo electrónico denominado "*36. Rutas aéreas 2023*".
[175] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*40. Modelo de demanda aerea*", página 4.
[176] En la literatura de la economía del transporte, se estima que este tiempo puede ir de una a dos horas adicionales al tiempo de viaje. De Rus., et. al. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch (capítulo 9), página 420.
[177] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*7. Manual Estadístico 2023 IMT*", p. 88, "*41. Aeropuerto MTY*" y "*42. Aeropuerto GDL*".

punto de origen y el aeropuerto más cercano o que vivan en ciudades que no cuenten con infraestructura aeroportuaria.

Aunado a lo anterior, aun cuando los USUARIOS tengan acceso a un aeropuerto, es posible que no encuentre rutas directas hacia el destino que desea viajar, por lo que optar por vuelos con escalas puede ser costoso en términos monetarios y de tiempo.[178] Esto, sin considerar el tiempo de antelación con el que el USUARIO debe llegar al aeropuerto, pues se tiene conocimiento que para vuelos nacionales la recomendación es de 2 (dos) horas.[179,180] Por el contrario, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE la sugerencia es presentarse entre cuarenta y cinco y treinta minutos antes para abordar el autobús.[181]

Así, los USUARIOS que no cuentan con un aeropuerto cercano deben destinar tiempo y recursos para poder llegar hasta uno y, cuando existe un aeropuerto en su lugar de residencia, deben destinar tiempo para acceder a este, pues generalmente se ubican a las afueras de las ciudades. Además, el uso del STAP requiere destinar tiempo adicional previo al despegue del avión. Estos elementos podrían desincentivar el uso del STAP en trayectos cortos, pues entre los elementos no monetarios que valoran los USUARIOS, se encuentra el tiempo de viaje.[182]

Otro elemento importante de análisis es la penetración del STAP en los hogares en México. De acuerdo con información de la ENIGH, durante el PERIODO, de los hogares que usaron el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[183] en promedio el 14.7% (catorce punto siete por ciento) realizó gasto en el STAP. En contraste, esta cifra fue del 87.9% (ochenta y siete punto nueve por ciento) para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[184] Ahora bien, el porcentaje de hogares que consumieron ambos servicios fue, en promedio, inferior al 1% (uno por ciento).[185]

---

[178] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*167. Qué es mejor un vuelo con escalas o sin escalas*" y "*168. Vuelos directos o con escala_ventajas y desventajas*".

[179] En el caso de no documentar equipaje, el usuario puede llegar directamente a la sala de abordaje con cuarenta y cinco minutos de antelación para vuelos nacionales. Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*128 Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Preguntas frecuentes _ Aeropuerto Internacional CDMX*".

[180] De acuerdo con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), el aeropuerto de Monterrey y los aeropuertos de Grupo Aeroportuario del Pacífico. Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*128 Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Preguntas frecuentes _ Aeropuerto Internacional CDMX*".

[181] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos *"169. Los diez mandamientos de viajar en autobús"* y "*170.Primera Plus_Condiciones del Servicio*", página 4.

[182] El tiempo de viaje se puede descomponer en los siguientes elementos: tiempo de viaje en el vehículo, el tiempo de espera y tiempo de acceso. De Rus., et. al. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch (capítulo 9), página 151.

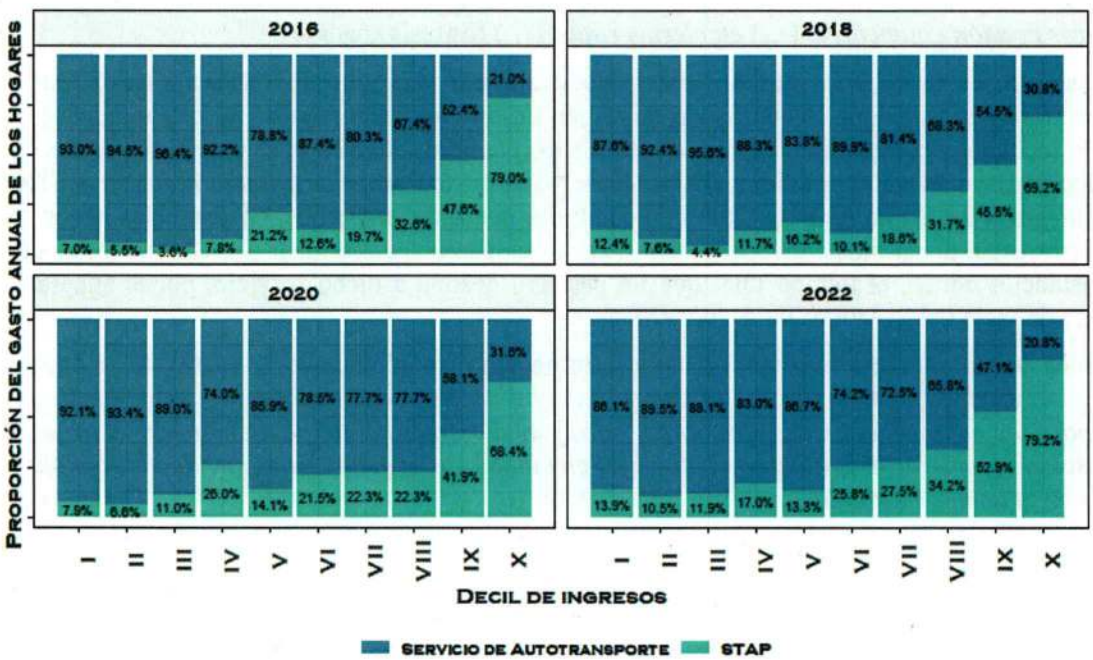
[183] Se considera a los hogares que consumieron uno o ambos servicios durante el periodo dos mil dieciséis a dos mil veintidós.

[184] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[185] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

El uso del STAP se focaliza aún más si observamos cómo se distribuye el gasto por nivel de ingreso. El análisis por decil de ingreso refleja que los USUARIOS de ambos servicios se encuentran diferenciados de acuerdo con su capacidad adquisitiva. El consumo del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es más utilizado por usuarios del transporte en los deciles más bajos, mientras que el STAP, por los usuarios del transporte de mayor ingreso. El **Gráfico 5** muestra este comportamiento para los años dos mil dieciséis, dos mil dieciocho, dos mil veinte y dos mil veintidós.

Gráfico 5. Proporción del gasto de los hogares en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y/o STAP por decil de ingreso, 2016, 2018, 2020 y 2022[186]



Nota 1: El universo es el total de hogares que gastaron en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y en el STAP. Pueden existir hogares que gastaron en uno o en ambos servicios.
Nota 2: El gasto total es la suma del gasto del hogar en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el gasto en el STAP.

De la tabla anterior se desprende que los patrones de consumo del STAP por parte de los hogares se centra en los de mayor poder adquisitivo. En contraste, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se centra en los USUARIOS de menor poder adquisitivo. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, al dos mil diecisiete, el 70 % (setenta por ciento) de los mexicanos no habían viajado

[186] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

en avión.[187] Además, se reitera que el porcentaje de hogares que consumieron ambos servicios fue, en promedio, inferior al 1% (uno por ciento). Todo ello muestra que los hogares en México perciben ambos servicios de manera distinta y, en consecuencia, que ambos servicios se usan por hogares con características distintas.

No obstante, es necesario analizar si existen USUARIOS que consideren utilizar el STAP como un sustituto en rutas de trayectos largos. Lo anterior, ya que el tiempo de viaje en el STAP podría ser considerablemente inferior al del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en ese tipo de trayectos.[188] En este sentido, GHO señaló que "*en determinadas **rutas de gran kilometraje** (…) enfrenta presión competitiva de otros medios de transporte* (…), *en particular del **transporte aéreo.*** (…) [Énfasis añadido]"[189] y ÓMNIBUS DE MÉXICO que "(…) *ciertos operadores de **servicios aéreos pueden generar presión competitiva** (…) **en ciertas rutas.*** (…) [Énfasis añadido]"[190]

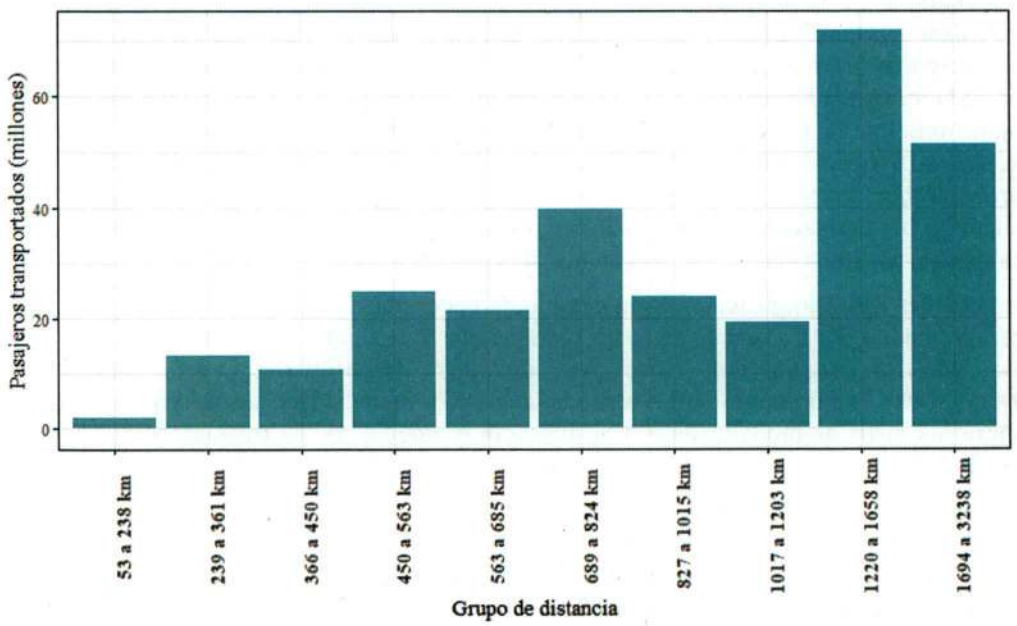
Al respecto, entre los años dos mil diecisiete y dos mil veintidós, los usuarios del STAP se concentraron en rutas que se componen de origen-destino alejados entre sí, ya que alrededor del 84.2% (ochenta y cuatro punto dos por ciento) de los pasajeros del STAP, se movilizó en rutas con distancias mayores a 500 (quinientos) km (Véase "***Gráfico 6. Pasajeros transportados en el STAP por categoría de distancia:*** 2017-2022"). Lo anterior puede deberse a que, en distancias largas, los pasajeros están dispuestos a invertir el tiempo de anticipación para utilizar el STAP mientras que, en distancias cortas, el tiempo total que un pasajero destina a dicho servicio, puede superar el tiempo de viaje del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[191]

En línea con lo anterior, de acuerdo con la información disponible en el EXPEDIENTE se observa que "(…) *en distancias de hasta 500 kilómetros, el autobús puede resultar ser mejor opción, ya que para un vuelo debes estar entre hora y hora y media antes del despegue, esperar el trayecto, el descenso y esperar tu equipaje* (…) *al viajar en autobús no requieres más que llegar 15 minutos antes de tu tiempo de salida* (…)".[192]

---

[187] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información contenida en el archivo electrónico denominado "*04. Parametría*"
[188] "[El usuario] *desea invertir en el trayecto la menor cantidad de tiempo posible, ya que el tiempo de viaje le supone una desutilidad.*" De Rus., et. al. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch (capítulo 1), página 5.
[189] Folio 26671 y 26672 del EXPEDIENTE.
[190] Folio 27195 del EXPEDIENTE.
[191] Al respecto, la teoría de economía del transporte señala que cuando las distancias totales recorridas son relativamente cortas, los tiempos de acceso tienen un peso relativo muy alto. De Rus., et. al. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch (capítulo 1), página 153.
[192] Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*129 ¿Es mejor viajar en bus o avión_-Indicador Automotriz*", página 2.

Gráfico 6. Pasajeros transportados en el STAP por categoría de distancia: 2017-2022[193]



De conformidad con lo anterior, el STAP podría ser una alternativa viable principalmente en viajes que contemplen distancias superiores a 500 (quinientos) km, ya que es en estos casos en los que podría reducirse considerablemente el tiempo de viaje, en comparación con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[194] En este sentido, GHO manifestó que el STAP "(…) *cuenta con una ventaja significativa sobre el terrestre al ser una alternativa más rápida; si bien puede contar* [con] *un precio relativamente mayor, los consumidores valoran de manera significativa su tiempo, así estarían dispuestos a transportarse en una modalidad que les ofrezca un recorrido más rápido*".[195]

Ahora bien, en caso de existir sustitución con el STAP, esta no ocurriría de igual forma en las distintas MODALIDADES. La modalidad TTPA, por ejemplo, es utilizada por los USUARIOS para movilizarse desde y hacia puertos y aeropuertos, por lo que más que un sustituto del STAP, se

---

[193] Elaboración propia con base en información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.31 Datos para el análisis de sustitución por el transporte aéreo***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[194] Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*129 ¿Es mejor viajar en bus o en avión_-Indicador Automotriz*", página 2.

[195] Folio 26672 del EXPEDIENTE.

utiliza de manera complementaria en distancias cortas.[196] Por otro lado, las rutas que se atienden bajo la modalidad Económica tienen tarifas bajas y los recorridos incluyen paradas intermedias para movilizar pasajeros desde y hacia centros poblacionales y áreas conurbadas, por lo que también suelen recorrer distancias cortas. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, el servicio en la modalidad Económica recorre distancias promedio de 347.1 (trescientos cuarenta y siete punto un) km.[197] Por lo tanto, los USUARIOS que utilizan la modalidad Económica del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se movilizan en rutas cortas y pagan tarifas bajas, por lo que es poco probable que consideren al STAP como un sustituto. Más aún, los pasajeros que usan la modalidad Económica están dispuestos a hacer paradas intermedias, lo que incrementa el tiempo de viaje, por lo que son usuarios que son menos sensibles al tiempo.

Las modalidades De Lujo y Ejecutivo, en cambio, atienden rutas de mayor distancia y sin incluir paradas intermedias.[198,199] Además, son las modalidades que tienen tarifas más elevadas (véase apartado "***5.1.1.8 Sustitución entre las distintas MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***"). Por lo que hace a la modalidad De Primera, si bien sus tarifas son de las más bajas entre las distintas modalidades,[200] la distancia promedio de las rutas atendidas bajo esta modalidad es de 622.4 (seiscientos veintidós punto cuatro) km.[201]

En virtud de lo anterior, la sustitución con el STAP, en su caso, tendría que analizarse en las rutas de mayor distancia, es decir, las que se prestan bajo las modalidades De Lujo, Ejecutivo y De Primera. La "***Tabla 2. Pasajeros atendidos por el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y De Primera durante el PERIODO en rutas mayores a 500 km***" muestra las rutas mayores de 500 (quinientos) km que son atendidas por dichas modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y por el STAP y el porcentaje de pasajeros atendidos en cada una durante el PERIODO.

---

[196] La distancia promedio de las rutas bajo esta modalidad fue de 145.2 (ciento cuarenta y cinco punto dos) km. Cálculos propios a partir de la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la sección "***9.26 Análisis de Tarifas***", subsección "*Tarifas promedio por boleto*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[197] Cálculos propios a partir de la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.26 Análisis de Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[198] De conformidad con el artículo 19 del RAFSA.
[199] La distancia promedio durante el periodo de las rutas de la modalidad De Lujo fue de 498.1 (cuatrocientos noventa y ocho punto uno) km y la de Ejecutivo, fue de 828.4 (ochocientos veintiocho punto cuatro) km. Cálculos propios a partir de la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.26 Análisis de Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[200] Como se muestra en el apartado "***5.1.1.8 Sustitución entre las distintas Modalidades del Servicio de Autotransporte***".
[201] Cálculos propios a partir de la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.26 Análisis de Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 2. Pasajeros atendidos por el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y De Primera durante el PERIODO en rutas mayores a 500 km[202]

Ruta	Distancia (km)\[a]	Pasajeros transportados (%)	
		SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE	STAP
Monterrey-México	1,169	1.5	**98.5**
Guadalajara-Monterrey	855	2.0	**98.0**
Monterrey-Aguascalientes	587	2.3	**97.7**
Puebla-Tuxtla Gutiérrez	739	2.5	**97.5**
Monterrey-Chihuahua	863	2.8	**97.2**
México-Puerto Vallarta	901	2.9	**97.1**
México-Monclova	1,064	3.1	**96.9**
México-Tuxtla Gutiérrez	851	3.6	**96.4**
Monterrey-Querétaro	729	4.3	**95.7**
Guanajuato-Puerto Vallarta	652	5.4	**94.6**
Puerto Vallarta-Toluca	826	6.5	**93.5**
Mérida - México	1,323	7.5	**92.5**
México-Saltillo	866	7.8	**92.2**
Mazatlán -México	1,037	8.8	**91.2**
San Luis Potosí -Mazatlán	854	**97.0**	3.0
Mérida-Puebla	1,188	**99.0**	1.0
Reynosa-Querétaro	970	**99.8**	0.2
Chihuahua-Durango	572	**99.9**	0.1
México-Tijuana	2,819	10.9	89.1
Aguascalientes-Puerto Vallarta	585	22.9	77.1
Mérida-Tuxtla Gutiérrez	807	23.0	77.0
Manzanillo-México	837	23.1	76.9
Guadalajara-Reynosa	1,103	24.8	75.2
Puerto Vallarta-Querétaro	728	26.0	74.0
Campeche-México	1,204	27.1	72.9
México-Reynosa	1,015	28.4	71.6
Colima-México	842	33.2	66.8
Aguascalientes-México	537	33.9	66.1
México-Tapachula	1,117	35.0	65.0
Puerto Vallarta-San Luis Potosí	716	35.2	64.8
Monterrey-Puebla	1,022	40.2	59.8
Mazatlán-Querétaro	866	40.9	59.1
México-Palenque	903	69.9	30.1
Matamoros-México	1,006	71.3	28.7
Monterrey-Durango	653	74.8	25.2
México-Nuevo Laredo	1,144	77.7	22.3
Monterrey-San Luis Potosí	539	89.0	11.0

[a\] La distancia que se muestra corresponde a la distancia de la ruta que reportaron los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

[b\] Dada la información disponible en el EXPEDIENTE, el cruce de las rutas entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STAP se realizó cruzando los nombres, de origen – destino, a nivel municipal del

[202] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.26 Análisis de Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con los nombres, de origen – destino, a nivel ciudad del STAP. Lo anterior de conformidad con el procedimiento descrito en la sección "***9.26 Análisis de Tarifas***", subsección "*Cruce de orígenes – destinos del Servicio de Autotransporte y STAP*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Antes de entrar al análisis de la tabla anterior, debe recordarse lo señalado previamente, en el sentido de que se tienen elementos para concluir que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STAP se utilizan por hogares con características distintas. Habiendo señalado esto, de la tabla anterior, se observa que existen rutas que son atendidas principalmente por el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y en las que el empleo del STAP se limita a una baja proporción de usuarios.[203] De igual manera, existen rutas en las que el STAP moviliza más del 90% (noventa por ciento) de los pasajeros.[204] En estas rutas, se considera que existen pocas presiones competitivas entre ambos servicios ya que los USUARIOS no los utilizan de manera alternativa.

Por lo anterior, esta autoridad considera que la sustitución entre ambos modos de transporte es poco significativa en las rutas en que alguno de los servicios moviliza el 90% (noventa por ciento) o más de los pasajeros. La "***Tabla 3. Rutas analizadas***" muestra las rutas en las que ninguno de los servicios movilizó más del 90% (noventa por ciento) de los pasajeros.

Tabla 3. Rutas analizadas[205]

Ruta	Distancia (km) [a]	Pasajeros transportados (%)	
		SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE	STAP
México-Tijuana	2,819	10.90	89.10
Aguascalientes-Puerto Vallarta	585	22.90	77.10
Mérida-Tuxtla Gutiérrez	807	23.00	77.00
Manzanillo-México	837	23.10	76.90
Guadalajara-Reynosa	1,103	24.80	75.20
Puerto Vallarta-Querétaro	728	26.00	74.00
Campeche-México	1,204	27.10	72.90
México-Reynosa	1,015	28.40	71.60
Colima-México	842	33.20	66.80
Aguascalientes-México	537	33.90	66.10
México-Tapachula	1,117	35.00	65.00
Puerto Vallarta-San Luis Potosí	716	35.20	64.80
Monterrey-Puebla	1,022	40.20	59.80
Mazatlán-Querétaro	866	40.90	59.10
México-Palenque	903	69.90	30.10
Matamoros-México	1,006	71.30	28.70
Monterrey-Durango	653	74.80	25.20

[203] Por ejemplo, en las rutas "*San Luis Potosí – Mazatlán*", "*Mérida – Puebla*", "*Reynosa – Querétaro*" y "*Chihuahua – Durango*" el STAP movilizó menos del 3% (tres por ciento) de los USUARIOS durante el PERIODO en cada ruta.
[204] "*Monterrey – México*", "*Guadalajara – Monterrey*", "*Monterrey – Aguascalientes*", "*Puebla – Tuxtla Gutiérrez*", "*Monterrey – Chihuahua*", "*México – Puerto Vallarta*", "*México – Monclova*", "*México – Tuxtla Gutiérrez*", "*Monterrey – Querétaro*", "*Guanajuato – Puerto Vallarta*", "*Puerto Vallarta – Toluca*", "*Mérida – México*", "*México - Saltillo*" y "*Mazatlán – México*".
[205] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.26 Análisis de Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Ruta	Distancia (km) [a]	Pasajeros transportados (%)	
		SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE	STAP
México-Nuevo Laredo	1,144	77.70	22.30
Monterrey-San Luis Potosí	539	89.00	11.00

[a] La distancia que se muestra corresponde a la distancia de la ruta que reportaron los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

Para analizar si el STAP pudiera ejercer presión competitiva al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las rutas cuyas proporciones son menores al 90% (noventa por ciento), esta autoridad cuenta con indicios de que el USUARIO del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo regular, es sensible al precio y planea su viaje con muy poca anticipación.

De información que obra en el EXPEDIENTE, para los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE [redacted]*.[206] Por lo anterior, el análisis de sustitución de las rutas de la **Tabla 3** se realizó con información pública que obra en el EXPEDIENTE respecto de las tarifas y el tiempo que dura el trayecto de la ruta del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y del STAP, y cuya consulta se realizó con una semana de anticipación a la fecha del viaje.[207]

---

[206] Folio 30738 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 24 - REF_DRIVERS_AUTOBÚS*", página 33.

[207] La información de las tarifas de avión se consultó el tres de abril y la información de las tarifas del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se consultó el cuatro de abril, ambos del presente año y para una fecha de viaje del ocho de abril de dos mil veinticuatro. Pueden existir casos, en las tarifas del avión, en que la fecha se recorrió uno o dos días por la disponibilidad de vuelos.

Al respecto, el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y Jurisdicción en toda la República emitió la tesis aislada con número de registro digital: 2016297 que señala lo siguiente: **"PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN DE VIOLACIONES A LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA ABROGADA. AUN CUANDO SE HAYA CERRADO LA FASE DE AVERIGUACIÓN, LA AUTORIDAD PUEDE, OFICIOSAMENTE, ALLEGARSE DE OTROS MEDIOS DE CONVICCIÓN PARA CONSTRUIR LA IMPUTACIÓN O ACUSACIÓN RESPECTIVA.** (...) la ley prevé cinco periodos de hasta ciento veinte días que la habilitan para desplegar sus facultades de investigación y requerimientos hacia toda persona, física o moral, que considere pueda contar con elementos de convicción para descubrir los hechos sobre los cuales no tiene conocimiento o desea completarlo. Correlativamente, aquellos que soportan el ejercicio de tales facultades, tienen la seguridad de que, consumados esos lapsos, la autoridad no está en aptitud de requerirles, citarlos o visitarlos, a fin de obtener información para integrar la investigación de que se trate. Sin embargo, eso no conlleva que la autoridad quede anquilosada para continuar en sus facultades de investigación, corrección y sanción de prácticas prohibidas, porque **concluida la etapa de obtención de información del procedimiento puede, oficiosamente, allegarse de otros medios de convicción para construir la imputación o acusación respectiva, a manera de alegatos de apertura, diversos a los obtenidos en los cinco periodos referidos, pues ninguna afectación causa al probable responsable el despliegue de esas facultades,** si se toma en consideración que la imputación no nace ni se clausura con el acuerdo de cierre de la fase de averiguación, sino con el oficio de probable responsabilidad, el cual sí debe ser preciso y definitorio en cuanto a las irregularidades advertidas, ya que constituye la base sobre la que descansarán las resoluciones sancionatorias o correctivas. Considerar lo contrario, obstruirá y podría convertir en

La siguiente tabla muestra las tarifas del STAP y del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en rutas en las que se considera necesario analizar si existe presión competitiva.

Tabla 4. Tarifas y tiempo de viaje del STAP vs SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en rutas con posibles presiones competitivas al ocho de abril de dos mil veinticuatro[/a,208]

Ruta	STAP		SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE			
	Tarifa	Tiempo	Modalidad	Tarifa	Tarifa incrementada 10%[/e]	Tiempo[/b]
México-Tijuana	5,739	3:35 hrs	Ejecutivo	2,999	3,299	43:00 hrs
Aguascalientes-Puerto Vallarta	2,834	0:55 hrs	Ejecutivo	1,359	1,495	9:17 hrs
			De Primera	1,359	1,495	10:30 hrs
Mérida-Tuxtla Gutiérrez	2,451	4:53 hrs	Ejecutivo	1,650	1,815	13:15 hrs
			De Primera	1,410	1,551	13:05 hrs
Manzanillo-México	3,793	1:36 hrs	Ejecutivo	1,764	1,940	10:33 hrs
Guadalajara-Reynosa	3,321	1:35 hrs	Ejecutivo	1,759	1,935	16:22 hrs
			Primera	1,759	1,935	13:27 hrs
Puerto Vallarta-Querétaro	3,599	1:15 hrs	Ejecutivo	1,638	1,802	10:15 hrs
Campeche-México	3,105	2:02 hrs	Ejecutivo	1,954	2,149	19:20 hrs
			De Primera	1,750	1,925	19: 15 hrs
México-Reynosa	8,120	1:43 hrs	Ejecutivo	1,777	1,955	15:40 hrs
			De Primera	1,616	1,778	17:30 hrs
Colima-México	2,730	1:21 hrs	Ejecutivo	1,534	1,687	8:00 hrs
Aguascalientes-México	3,044	1:19 hrs	Ejecutivo	895	985	6:30 hrs
			De Primera	895	985	7:00 hrs
México-Tapachula	2,581	1:45 hrs	Ejecutivo	1,844	2,028	19:40 hrs
			De Primera	1,604	1,764	18:45 hrs
Puerto Vallarta-San Luis Potosí[/c]	3,526	1:10 hrs	De Primera	1,665	1,832	10:25 hrs
Monterrey-Puebla	2,933	1:30 hrs	Ejecutivo	2,122	2,334	13:45hrs
Mazatlán – Querétaro	5,862	4:18 hrs	Ejecutivo	1,788	1,967	15:55 hrs
México-Palenque[/d]	Sin vuelos disponibles		Ejecutivo	1,834	2,017	14:50 hrs
			De Primera	1,702	1,872	16:20 hrs

ineficiente y fallida la actividad primordial de la autoridad de competencia, esto es, investigar y sancionar las infracciones a la legislación de la materia, lo cual incluye realizar todo tipo de actuaciones previstas por la ley para asegurar el respeto a las reglas de competencia económica o, por el contrario, generar convicción sobre su transgresión. [Énfasis de origen y añadido]". Tesis I.1o.A.E.226 A (10a.), *Gaceta del Seminario Judicial de la Federación*, Décima Época, t. III, febrero de 2018, p. 1526.

[208] Elaboración propia con base en información del folio 41968 del EXPEDIENTE.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Ruta	STAP		SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE			
	Tarifa	Tiempo	Modalidad	Tarifa	Tarifa incrementada 10%[e]	Tiempo[b]
Matamoros-México	3,976	1:45 hrs	Ejecutivo	1,728	1,901	17:40 hrs
			De Primera	1,594	1,753	14:50 hrs
Monterrey-Durango	1,177	1:10 hrs	Ejecutivo	1,241	1,365	9:30 hrs
			De Primera	1,241	1,365	7:35 hrs
México-Nuevo Laredo	4,083	1:40 hrs	Ejecutivo	2,001	2,201	16:10 hrs
			De Primera	1,965	2,162	18:10 hrs
Monterrey-San Luis Potosí	4,156	1:55 hrs	Ejecutivo	1,075	1,183	6:30 hrs
			Primera	965	1,062	7:20 hrs

[a] Para todos los casos, se consideró la tarifa más barata por tipo de servicio. En el caso de los vuelos de avión, se priorizó los vuelos directos, sólo en caso de que no existiera un vuelo directo se consideró el vuelo con escala que realizará el menor tiempo posible, en este caso, se encuentran las rutas "*Mérida-Tuxtla Gutiérrez*" y "*Mazatlán – Querétaro*".

[b] Para el tiempo de las corridas de camión se priorizó que los servicios comparados tuvieran origen y destino la misma TERMINAL DE PASAJEROS, sin embargo, en la ruta "*Aguascalientes - México*" el servicio ejecutivo y de primera llegan a terminales diferentes.

[c] Esta ruta, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, es operada por [redacted], sin embargo, en la información pública consultada no fue posible visualizar la modalidad del servicio. No obstante, de información que obra en el EXPEDIENTE esta autoridad tiene conocimiento que esta ruta es operada por [redacted] en la modalidad De Primera.

[d] Esta ruta fue operada hasta el año dos mil veinte de conformidad con las estadísticas reportadas por la Agencia Federal de Aviación Civil. Folio 41442 del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó de conformidad con la subsección "***9.31 Datos para el análisis de sustitución por el transporte aéreo***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[e] La tarifa del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se incrementó en 10% para comprar la nueva tarifa incrementada con la tarifa del STAP. Esta columna muestra que, aun con el incremento del 10%, la tarifa del STAP es sustancialmente superior a la del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Para la ruta "*Monterrey – Durango*", la tarifa y tiempo de recorrido del STAP (Ver "***Tabla 4. Tarifas y tiempo de viaje del STAP vs SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en rutas con posibles presiones competitivas al ocho de abril de dos mil veinticuatro***[a,"]) es menor que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo que elegir el servicio más costoso y con mayor tiempo de traslado no sería la mejor opción o en su caso racional desde el punto de vista del USUARIO. En estos casos, los flujos de pasajeros observados de los USUARIOS que utilizan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE pueden deberse a la falta de disponibilidad del STAP para ofrecer el mismo número de frecuencias y capacidad de movilización de USUARIOS, por lo que estos necesariamente tienen que recurrir al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Ahora bien, de acuerdo con el IMT, el valor del tiempo de los USUARIOS en carretera se incrementa conforme aumenta su nivel de ingreso.[209] Si se considera que, como se mencionó en la subsección ***"4.1 Importancia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en México"*** del presente DICTAMEN PRELIMINAR, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se utiliza con más intensidad en los deciles más bajos de ingresos, es poco probable que, ante un incremento del 10% (diez por ciento) en el precio del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, lo sustituyan por el STAP ya que aun con este incremento, el precio del STAP continúa siendo considerablemente superior.

Al respecto, si bien para las rutas restantes mostradas en la **Tabla 4** -aun considerando el tiempo de antelación con el que un usuario debe llegar al aeropuerto- el STAP representa un ahorro de tiempo significativo respecto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, las tarifas a las que se enfrenta el USUARIO son considerablemente superiores.[210] Aun cuando el USUARIO se enfrentara a un aumento del 10% (diez por ciento) en la tarifa del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la tarifa del STAP sigue siendo considerablemente superior. Con este incremento, el diferencial de tarifas entre ambos medios de transporte se encuentra entre el 26% (veintiséis por ciento) en la ruta "*Monterrey – Puebla*" y el 336% (trescientos treinta y seis por ciento) en "*México – Reynosa*", siendo más alto el STAP.

Así pues, esta autoridad considera poco probable que exista sustitución en todas aquellas rutas en las que la tarifa del STAP es considerablemente superior al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Más aún, aunque se observe un flujo importante de pasajeros movilizado por ambos medios de transporte, esto puede explicarse por la capacidad restringida del STAP para transportar USUARIOS con el mismo número de frecuencias que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[211] Por esta última razón, los USUARIOS necesariamente tienen que recurrir al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE para movilizarse hasta el destino deseado.

Ahora bien, para reforzar la conclusión anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó también las tarifas de una muestra de las rutas expuestas en la **Tabla 4** anterior, bajo el supuesto de que el usuario del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE prevé su viaje con 15 (quince) días de anticipación.[212] Para ello, esta autoridad consultó información pública con al menos dos semanas de anticipación

---

[209] Para una persona con ingresos superiores a tres salarios mínimos, el valor del tiempo por hora, en un viaje de trabajo, es de $152.97 (ciento cincuenta y dos pesos 97/100 moneda nacional), mientras que para una persona con ingresos superiores a cinco salarios mínimos esta cantidad asciende a $216.87 (doscientos dieciséis pesos 87/100 moneda nacional) por hora. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*68. Estimación del valor del tiempo en carretera_IMT*", página 5.

[210] Lo anterior, con excepción de la ruta "*Monterrey – Durango*", como se señaló previamente.

[211] Este supuesto deriva de que la flota vehicular del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es considerablemente superior que la flota del STAP. Además, la flexibilidad para movilizar autobuses a una ruta en específico es mayor en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, pues a diferencia del STAP no se requiere de gran infraestructura como los aeropuertos. En este sentido, ante incrementos importantes en la demanda, la capacidad del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE puede aumentarse rápidamente mientras que la del STAP no.

[212] La información de las tarifas del STAP se consultó el veintinueve de febrero de dos mil veinticuatro para una fecha de viaje del dieciocho de marzo de dos mil veinticuatro. Mientras que las tarifas del autobús se consultaron entre el veintiséis y el veintinueve de febrero para la misma fecha de viaje.

para una muestra de rutas con fecha de viaje del dieciocho de marzo. Los datos de tarifas y tiempo de recorridos se muestran en la "***Tabla 5. Tarifas del STAP vs SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en rutas con posibles presiones competitivas al dieciocho de marzo de dos mil veinticuatro***".

En este sentido, se observa que no se encontraron tarifas del STAP menores a las del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, incluso después de un incremento del diez por ciento en las tarifas del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por lo anterior y, dado que el usuario del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es sensible al precio, es poco probable que ante un incremento en el precio del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE el usuario migre al STAP.

Tabla 5. Tarifas del STAP vs SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en rutas con posibles presiones competitivas al dieciocho de marzo de dos mil veinticuatro[213]

Ruta[/a]	STAP			SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE		
	Tarifa	Tiempo	Modalidad	Tarifa	Tarifa incrementada 10%	Tiempo
Aguascalientes-México	4,885	1:22 hrs	De Primera	820	902	7:00 hrs
			Ejecutivo	820	902	6:30 hrs
Aguascalientes-Puerto Vallarta	5,003	8:52 hrs	Ejecutivo	1,294	1,423	8:25 hrs
			De Primera	1,256	1,382	8:30 hrs
Campeche-México	9,733	2:02 hrs	De Primera	1,750	1,925	19:30 hrs
			Ejecutivo	1,954	2,149	19:20 hrs
Colima-México	3,714	10:37 hrs	Ejecutivo	1,315	1,447	8:00 hrs
Guadalajara-Reynosa	4,902	1:35 hrs	Ejecutivo	1,708	1,879	16:22 hrs
			De Primera	1,708	1,879	13:27 hrs
Manzanillo-México	3,386	1:33 hrs	Ejecutivo	1,680	1,848	10:33 hrs
Mazatlán-Querétaro	5,332	13:12 hrs	Ejecutivo	1,703	1,873	15:35 hrs
Monterrey-Durango	3,553	13:24 hrs	De Primera	1,182	1,300	8:20 hrs
			Ejecutivo	1,182	1,300	8:00 hrs
Monterrey-San Luis Potosí	4,724	1:55 hrs	De Primera	980	1,078	7:10 hrs
			Ejecutivo	1,024	1,126	7:00 hrs
Mérida-Tuxtla Gutiérrez	1,902	1:22 hrs	De Primera	1,410	1,551	13:10 hrs
			Ejecutivo	1,650	1,815	13:35 hrs
México-Reynosa	2,731	1:45 hrs	De Primera	1,616	1,778	17:30 hrs
			Ejecutivo	1,725	1,898	15:40 hrs
México-Tapachula	3,571	1:55 hrs	De Primera	1,604	1,764	18:45 hrs
			Ejecutivo	1,844	2,028	19:40 hrs
México-Tijuana	6,705	3:57 hrs	De Primera	2,899	3,189	53:05 hrs

[213] Elaboración propia con información del folio 41958 y 41968 del EXPEDIENTE.

Ruta[/a]	STAP			SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE		
	Tarifa	Tiempo	Modalidad	Tarifa	Tarifa incrementada 10%	Tiempo
Puerto Vallarta-Querétaro	5,448	11:33 hrs	Ejecutivo	1,560	1,716	10:05 hrs
Puerto Vallarta-San Luis Potosí	5,089	7:32 hrs	Ejecutivo	1,544	1,698	10:25 hrs

[/a] La ruta "*México – Palenque*" se omitió dado que ya no existen vuelos disponibles. Mientras que para las rutas "*Matomoros – México*", "*México – Nuevo Laredo*" y "*Monterrey – Puebla*" no se cuenta con información en el EXPEDIENTE para las fechas establecidas.

Cabe destacar que las tarifas del STAP son más dinámicas que las del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y tienden a incrementarse a medida que se aproxima la fecha del viaje o en temporada alta,[214] lo que puede ser determinante para que el usuario prefiera el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, dados sus hábitos de comprar los boletos con poco tiempo de anticipación. Así, no se considera que sea un sustituto viable del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Finalmente, esta autoridad recabó múltiples documentos internos de los principales GIE que están presentes en el MERCADO INVESTIGADO. De su lectura y análisis integral, no se identificó documento alguno que sugiera que exista sustitución o presión competitiva importante proveniente del STAP, lo cual es consistente con esta conclusión.

En resumen, dado que: **i)** la accesibilidad de los USUARIOS a los aeropuertos es limitada, **ii)** en diversas de las rutas analizadas los usuarios tienen preferencias marcadas por uno u otro medio de transporte (más de 90% de los usuarios) independientemente de las tarifas del servicio, **iii)** en los casos en los que los usuarios utilizan el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE el precio es suficientemente diferenciador de la demanda, incluso a pesar de los tiempos de traslado y **iv)** las tarifas del STAP son dinámicas y considerablemente superiores a las del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, esta autoridad concluye que el STAP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran en mercados relevantes distintos.

5.1.1.2 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STFP

Con base en los elementos que obran en el EXPEDIENTE, en la presente sección se muestra que el STFP actualmente no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que su alcance geográfico es limitado y se presta con fines muy específicos.

De acuerdo con la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), en dos mil veintidós, existían en el país únicamente cinco rutas del STFP que cubrían algunos puntos de los estados de Baja California, Chihuahua-Sinaloa, Ciudad de México-Estado de México, Jalisco y Puebla y eran operadas por Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate, Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, Tren Tequila Express y, Tren Turístico

[214] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*165 Viajar por carretera, camión o avión_ventajas y desventajas*".

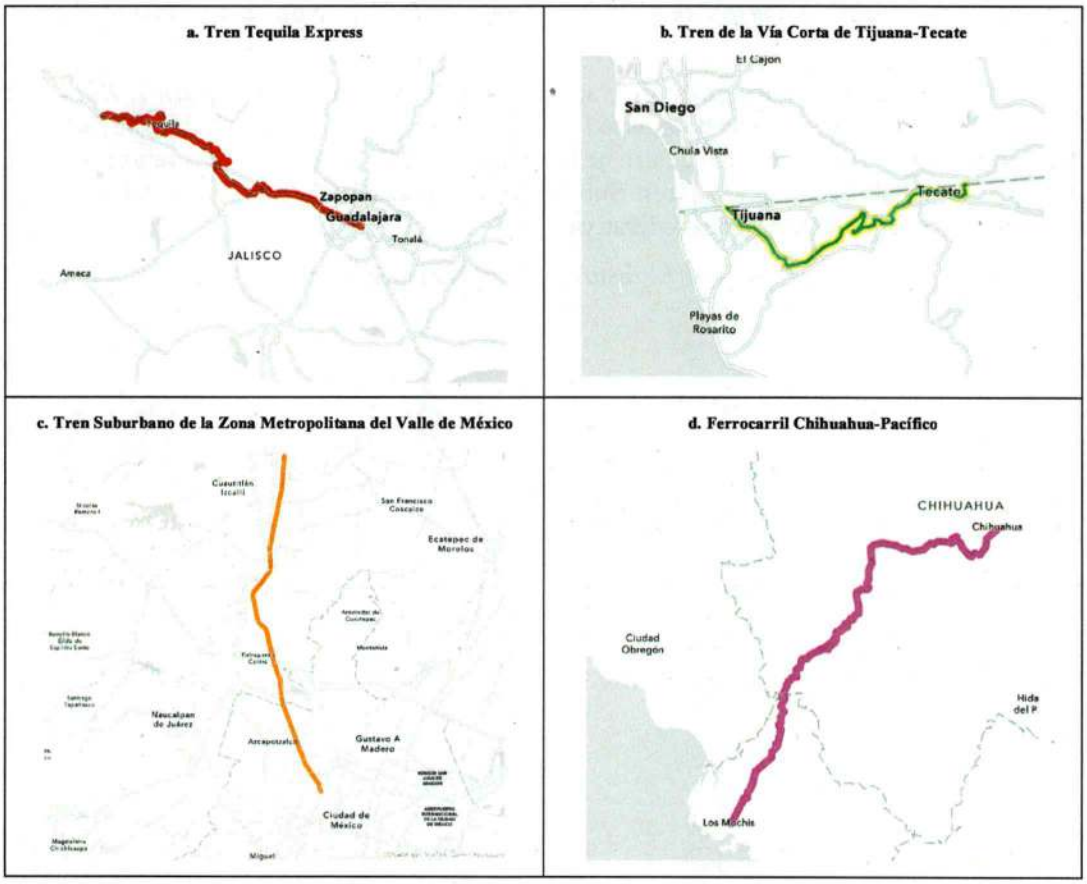
Puebla-Cholula, respectivamente.[215] A finales de dos mil veintiuno, la ruta de Puebla cerró sus operaciones,[216] por lo que para dos mil veintitrés, únicamente estaban en operación 4 (cuatro) rutas de pasajeros.

En estas 4 (cuatro) rutas, el alcance geográfico se encuentra limitado (véase "***Figura 1. Rutas del STFP 2023***"). En particular, las rutas de Jalisco (Tren Tequila Express) y Baja California (Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate) operan dentro de la misma entidad. Únicamente las rutas ofrecidas por Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México alcanzan a cubrir dos entidades federativas.[217]

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

[215] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*10. Mapa transporte ferroviario*".
[216] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*12. Ruta ferroviaria puebla*".
[217] La extensión de cada ruta es la siguiente: Tren Tequila Express 90 (noventa) km.; Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate 71 (setenta y un) km.; Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México 26 (veintiséis) km. y Ferrocarril Chihuahua-Pacífico 538 (quinientos treinta y ocho) km. Las distancias se estimaron a partir del portal https://experience.arcgis.com/experience/1c18099e9008458b9c2586e3109f5fe3/. Folio 41467 del EXPEDIENTE.

Figura 1. Rutas del STFP 2023[218]



Adicionalmente, es importante notar que las rutas Tren Tequila Express, Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate y Ferrocarril Chihuahua-Pacífico operan bajo la modalidad "*Especial Turístico*".[219] Si bien, respecto de la ruta Ferrocarril Chihuahua-Pacífico la SICT refirió que atienden principalmente a sectores turísticos del mercado por lo que, "(…) [la] *percepción del valor social del tiempo y motivos de viaje es distinta a las que pudiera tener el mercado atendido mediante rutas foráneas de pasajeros, además que las condiciones de las estaciones y su conectividad a las zonas metropolitanas pudiera no ser representativa como par Origen/Destino*",[220] dichas

---

[218] Elaboración propia con información del folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*102. Ruta Tequila Express*", "*103. Ruta Tijuana Tecate*", "*104. Ruta suburbano*" y "*105. Ruta Chepe*".

[219] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*58. Anuario ARTF*", página 52.

[220] Folio 6259 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6*", página 1, dentro de la carpeta "*ANEXO NÚMERO 6*"

manifestaciones son aplicables a las rutas Tren Tequila Express, Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate, puesto que tienen la misma modalidad. Esta característica implica que no ejerce presión competitiva sobre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

En el mismo sentido, la ruta del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México brinda el servicio en la modalidad de "*Suburbano*", por lo que la infraestructura está destinada principalmente a lograr que los usuarios se movilicen al interior del Valle de México (en la zona conurbada de la Ciudad de México y el Estado de México) con menores costos, tiempo de espera y de recorrido.[221]

En el mismo sentido, la ruta operada por Tren Tequila Express tiene fines meramente recreativos, pues únicamente ofrece recorridos con actividades gastronómicas y culturales.[222] Al respecto, la Subsecretaria de Infraestructura de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal manifestó que "(…) *por ser un recorrido cuya naturaleza es Turística el sector de demanda que atiende es acotado a los segmentos de demanda cuyo motivo de viaje es el esparcimiento*".[223]

Ahora bien, casi la totalidad de los pasajeros movilizados por el STFP se registró en la línea Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, la cual opera bajo la modalidad regular suburbano[224] en la ruta Buenavista (Ciudad de México) - Cuautitlán (Edo. de México) ambos en zona metropolitana del Valle de México. Por tanto, el STFP se ha destinado casi en su totalidad a desplazamientos que ocurren en tramos de muy corta distancia para comunicar una misma ciudad o área metropolitana, por lo que no sería posible que el STFP ejerza presiones competitivas en rutas de transporte foráneas que no atienden distancias cortas.[225] El número de pasajeros movilizados a lo largo de la ruta Buenavista (Ciudad de México) - Cuautitlán (Edo. de México) durante el periodo de dos mil diecisiete a dos mil veintidós da cuenta de que el STFP se utiliza principalmente con fines de movilidad circunscrita en el área metropolitana de la Ciudad de México y de la baja penetración de este servicio en otras rutas donde podría competir con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

---

[221] Folio 6259 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6*", página 2.
[222] Folio 41467 del Expediente. Información visible en el archivo electrónico "*13. Tequila Express*".
[223] Folio 6259 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6*", página 2.
[224] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*58. Anuario ARTF*", página 52.
[225] El tren suburbano moviliza pasajeros en distancias menores a los 100 (cien) km., por lo que también se denomina "tren de cercanías" o de corta distancia, ya que "(…) *presta servicios entre el centro de una ciudad y las afueras y ciudades dormitorio de esta y/o otras ciudades cercanas* (…)". Folio 41467 del EXPEDIENTE. información contenida en el archivo electrónico "*60. Ferrocarriles suburbanos*", página 2.

Tabla 6. Pasajeros movilizados mediante STFP: 2017-2022[226]

Año	Pasajeros movilizados		
	Total[/1]	Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México	
		Pasajeros (millones)	% del Total
2017	56.71	56.41	99.5
2018	57.76	57.45	99.5
2019	57.51	57.14	99.4
2020	29.66	29.48	99.4
2021	30.36	30.13	99.2
2022	41.01	40.85	99.6

1/ Incluye la totalidad de las rutas: Tren Turístico Puebla-Cholula (hasta dos mil veintiuno), Tren Tequila Express, Tren de la Vía Corta de Tijuana-Tecate, y Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México

En virtud de lo anterior, es posible concluir que actualmente la cobertura y la oferta del STFP se encuentra muy limitada para ejercer presión competitiva sobre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y, por lo tanto, no se encuentran en el mismo mercado relevante.

Es importante señalar que recientemente se inauguró una nueva ruta que pretende ofrecer el STFP en los estados de Chiapas, Tabasco, Yucatán, Quintana Roo y Campeche.[227] Cuando se encuentre terminada, la ruta recorrerá aproximadamente 1,460 (mil cuatrocientos sesenta) km[228] en la península de Yucatán y contará con múltiples estaciones para el ascenso y descenso de pasajeros. Asimismo, de acuerdo con información actualizada al mes de diciembre de dos mil veintitrés, el tren Interurbano México-Toluca iniciará operaciones en el segundo semestre del dos mil veinticuatro[229] y transportará pasajeros entre el poniente de la Ciudad del México y el Estado de México.[230]

En igual sentido, en el mes de noviembre de dos mil veintitrés, el Titular del Poder Ejecutivo emitió un decreto por el que declaró como área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del "*servicio público de transporte ferroviario de pasajeros*".[231] En este decreto, se señaló el interés del Gobierno Federal en impulsar la implementación de ferrocarriles de pasajeros que permitan

---

[226] Elaboración propia con base en la información disponible en el archivo electrónico "*59. Anuario ARTF 2022*", páginas 23 y 24. Folio 41467 del EXPEDIENTE.
[227] La ruta será ofrecida por Fonatur Tren Maya. Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*11. Tren Maya*".
[228] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*61. Distancia Tren maya*", página 5.
[229] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*62. Inicio operaciones Tren Toluca*".
[230] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*14. Tren Toluca*".
[231] "*DECRETO por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano*". Publicado en el DOF el veinte de noviembre de dos mil veintitrés.

aumentar la calidad de vida, el bienestar y la movilidad de las personas y anunció la concesión de 7 (siete) rutas que prestaran el STFP.[232]

En relación con lo anterior, si bien los proyectos descritos para incrementar la presencia del STFP tienen cierto potencial de ejercer presión competitiva sobre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en diversas regiones del país, actualmente el STFP tiene una cobertura muy limitada y un servicio orientado a la movilidad de estos en distancias cortas. Además, no se tiene certeza respecto del grado de penetración y alcance que pueda tener el STFP en el futuro. Por tanto, se concluye que actualmente el STFP no se encuentra en el mismo mercado relevante que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.1.3 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el STMP

De los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el STMP no es una alternativa viable para los USUARIOS debido a que su cobertura es limitada y se ofrece en rutas en las que no es posible ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

El sistema portuario mexicano está compuesto por 118 (ciento dieciocho) puertos[233] y terminales[234] que se distribuyen a lo largo de los 150 (ciento cincuenta) municipios del país ubicados frente al mar.[235] Estos municipios representan apenas el 6% (seis por ciento)[236] del territorio nacional y no todos ellos cuentan con algún puerto o terminal. Esta infraestructura limita la utilización del STMP.

De la información del EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que, durante el PERIODO, el STMP se prestó en las siguientes rutas:

---

[232] Las rutas de proyectos de trenes de pasajeros son: (1) Tren México-Veracruz-Coatzacoalcos, (2) Tren Interurbano AIFA-Pachuca, (3) Tren México-Querétaro-León-Aguascalientes, (4) Tren Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato, (5) México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo, (6) México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales y (7) Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.

[233] De conformidad con el artículo 2, fracción II de la Ley de Puertos, se define como: El lugar o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza. La nueva Ley de Puertos fue publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres. Última reforma publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.

[234] De conformidad con el artículo 2, fracción IV de la Ley de Puertos, se define como: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

[235] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*37. Puertos y terminales 2023*".

[236] Respecto al total de municipios en México, al dos mil veintitrés, existían en México 2,475 (dos mil cuatrocientos sesenta y cinco) municipios. Estimación propia con base en la información del folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*16. Catálogo claves inegi*" y "*37. Puertos y terminales 2023*".

Tabla 7. Rutas del STMP que operaron durante el PERIODO[237]

No.	Ruta	Región
1	Punta Sam-Isla Mujeres\[a]	Litoral del Caribe
2	Puerto Morelos-Cozumel\[a]	Litoral del Caribe
3	Punta Venado-Cozumel\[a]	Litoral del Caribe
4	Cozumel-Playa del Carmen\[a]	Litoral del Caribe
5	San Pedro (Belice)-Chetumal	Litoral del Caribe
6	La Paz-Topolobampo\[a]	Pacífico Mexicano
7	La Paz-Mazatlán\[a]	Pacífico Mexicano
8	La Paz-Guaymas\[a]	Pacífico Mexicano
9	Santa Rosalía- Guaymas\[a]	Pacífico Mexicano
10	San Blas-Puerto Balleto\[a]	Pacífico Mexicano
11	Mazatlán-Puerto Balleto\[a]	Pacífico Mexicano

\[a] La ruta operó en ambos sentidos.

De estas, las rutas del Litoral del Caribe, así como las rutas Mazatlán-Puerto Balleto y San Blas-Puerto Balleto, del Pacífico Mexicano, se han utilizado para movilizar pasajeros entre el macizo continental y una isla, por lo que no existe sustitución con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por otro lado, en La Paz-Guaymas, ambos sentidos, no se ha prestado el STMP, pues estas no movilizaron pasajeros durante el PERIODO.[238] Así pues, únicamente existen 4 (cuatro) rutas en el Pacífico Mexicano que conectan la península de Baja California con los estados de Sinaloa y Sonora, y que un usuario podría comparar con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

No obstante, en México se observa que las rutas que ofrecen el STMP en la región del Pacífico Mexicano tienen como propósito conectar el macizo continental con la Península de Baja California. Es decir, las rutas funcionan como puentes marítimos que son necesarios dado que utilizar la infraestructura carretera existente es costoso en términos de tiempo y dinero. Al respecto, en el expediente DC-001-2022, el Pleno de la COMISIÓN resolvió que no existía sustitución entre el STMP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, entre otras cosas, por los tiempos de traslado entre ambos medios para movilizar pasajeros entre el macizo continental y la península de Baja California.[239] Por ejemplo, en la ruta La Paz-Topolobampo, el STMP toma 8 (ocho) horas en realizar el recorrido directo. Por vías carreteras, este viaje tomaría cerca de 32 (treinta y dos) horas,

---

[237] Elaboración propia con base en los folios 41467 y 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos "*17. Informe marítimo_dic 19*", páginas 32 y 36; "*18. Informe marítimo_dic 20*", páginas 32 y 33; "*19. Informe marítimo_dic 21*", páginas 32 y 33; "*20. Informe marítimo_dic 22*", páginas 32 y 33; "*15. Informe marítimo_nov 23*", páginas 32 y 33 y "*103. Informe marítimo_dic 23*", páginas 32 y 33.

[238] Folios 41467 y 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos "*17. Informe marítimo_dic 19*", páginas 32 y 36; "*18. Informe marítimo_dic 20*", páginas 32 y 33; "*19. Informe marítimo_dic 21*", páginas 32 y 33; "*20. Informe marítimo_dic 22*", páginas 32 y 33; "*15. Informe marítimo_nov 23*", páginas 32 y 33 y "*103. Informe marítimo_dic 23*", páginas 32 y 33.

[239] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*171. Resolución DC-001-2022*", página 108.

ya que habría que llegar primero a la entidad federativa de Baja California, lo que toma al menos 16 (dieciséis) horas para llegar a la ciudad de Mexicali y, posteriormente, descender por la carretera transpeninsular en otro recorrido de casi 16 (dieciséis) horas hasta el puerto de Pichilingue.[240]

En suma, las rutas marítimas donde se ofrece el STMP responden a necesidades de traslado específicas de los consumidores y se observa que se encuentran limitadas a zonas cuyas características geográficas conllevan a que la única alternativa viable de transporte sea la marítima. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que, el STMP y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no son sustitutos y, por tanto, se encuentran en mercados relevantes separados.

5.1.1.4 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TURISMO

De acuerdo con la información recabada en del EXPEDIENTE, esta autoridad cuenta con elementos que permiten concluir preliminarmente que el SERVICIO DE TURISMO se encuentra en un mercado relevante distinto al del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de sus características (este servicio es demandado con fines recreativos y no se presta con regularidad ni en rutas fijas) y su regulación.

El SERVICIO DE TURISMO es un servicio de transporte de pasajeros destinado a la movilización de personas con fines recreativos, educativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés turístico.[241] Este servicio puede prestarse en las modalidades de lujo y turístico,[242] para las cuales la legislación señala que se prestan asociadas a servicios complementarios relativos a hospedaje, alimentación, visitas guiadas y otros conceptos que formen parte de un paquete integrado por operadores turísticos.[243]

De igual manera, mientras el alcance del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentra restringido a la RUTA AUTORIZADA, el SERVICIO DE TURISMO se puede prestar en todos los caminos de jurisdicción federal y no se encuentra delimitado a rutas determinadas, a diferencia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[244] lo que permite que los itinerarios de viaje puedan ser diseñados

---

[240] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*23. Ruta Topo_mexicali*" y "*24. Ruta Mexicali_pichilingue*".
[241] De conformidad con el artículo 2, fracción X de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[242] De acuerdo con el artículo 30 del RAFSA, el SERVICIO DE TURISMO puede prestarse en las modalidades de lujo, turística, de excursión y chofer-guía.
[243] De conformidad con el artículo 31 del RAFSA.
[244] De conformidad con el artículo 48 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.

libremente hacia cualquier destino del país por los permisionarios del SERVICIO DE TURISMO[245] o por los usuarios que demanden el servicio de acuerdo con sus gustos y preferencias de viaje.[246]

Una diferencia adicional es que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se presta de manera regular, es decir, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos,[247] mientras que el SERVICIO DE TURISMO se presta de manera no regular.[248]

En este tenor, es poco probable que un USUARIO que desee trasladarse a un destino en particular en una fecha y horario específico, pueda hacerlo mediante el SERVICIO DE TURISMO, dado que dicho servicio no tiene rutas fijas ni se ofrece regularmente.

Así, toda vez que el SERVICIO DE TURISMO se presta con finalidades de esparcimiento y recreación y no se encuentra sujeto a horarios ni a rutas fijas, no sería una opción viable para un USUARIO que desea trasladarse hasta un destino en una fecha y horario específico y, por tanto, es posible concluir que el SERVICIO DE TURISMO y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran en mercados separados, pues este no sería un sustituto viable para los USUARIOS.

Es importante señalar que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE han referido a los PERMISIONARIOS DE TURISMO como competidores informales en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[249] Sin embargo, esta autoridad considera que, actualmente, estos AGENTES ECONÓMICOS no representan una presión competitiva sostenible, pues operan al margen de la norma y en caso de que la autoridad aplique la regulación y evite esa operación, podrían dejar de prestar el servicio.

No obstante lo anterior, y que en el presente análisis esta autoridad considera que el SERVICIO DE TURISMO y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no se encuentran en la actualidad en el mismo mercado relevante, en la sección "***7 Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, esta autoridad reconoce que, de modificarse la regulación vigente al SERVICIO DE TURISMO, los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el mismo podrían utilizar sus

---

[245] De conformidad con el artículo 73 del RAFSA, los servicios turísticos, en sus modalidades de turístico y lujo, podrán ser comercializados por operadores o agencias de viaje. En el caso de transporte de excursión y chofer-guía, su comercialización podrá ser directamente por los permisionarios.

[246] De conformidad artículo 61, fracción II, de la Ley General de Turismo, es un derecho de los turistas "[o]*btener los bienes y servicios turísticos en las condiciones contratadas* (…)". La nueva Ley General de Turismo fue publicada en el DOF el diecisiete de junio de dos mil nueve y su última reforma fue publicada en el mismo medio, el tres de mayo de dos mil veintitrés.

[247] De conformidad con el artículo 2, fracción IX de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.

[248] Folio 27251 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 36.2 Competencia informal autotransporte*" páginas 3, 14 y 53.

[249] Folio 27197, 27251 y 24408 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 36.2 Competencia informal autotransporte*" y "*36. SE ENVIA MINUTA REUNION TERMINALES CENTRALES CDMX - TRANSPORTE INFORMAL*". Este último contiene, a su vez, el archivo "*PROBLEMÁTICA CENTRAL DEL NORTE.pptx*".

autobuses para prestar el servicio regular y ejercer, en dicho caso, cierta presión competitiva al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.1.5 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y STPVP

Con base en los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el STPVP no pertenece al mismo mercado relevante que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en virtud de la baja accesibilidad de los USUARIOS a un vehículo particular, la dificultad para adquirir o arrendar un vehículo y los hábitos de consumo en ambos servicios son distintos.

Los USUARIOS solamente podrían sustituir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por el STPVP si tienen acceso a un vehículo particular. No obstante, en México, adquirir un vehículo puede ser una alternativa muy costosa. De acuerdo con la ENIGH, durante el PERIODO, en promedio únicamente el 30.3% (treinta punto tres por ciento) de los hogares mexicanos contaba con un vehículo propio.[250] En este sentido, la presión competitiva indirecta que pudiera enfrentar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE estaría acotada a estos hogares. Alternativamente, los USUARIOS tienen la opción de alquilar vehículos a través de empresas especializadas en este tipo de servicios. En este escenario, el USUARIO abona una comisión por día y tipo de vehículo alquilado. Sin embargo, este servicio se emplea principalmente con propósitos vacacionales, donde es necesario desplazarse dentro de una zona específica. Lo anterior hace inviable la sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por el STPVP.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, "(...) *aun con precios bajos, México figura entre los países donde más difícil es adquirir y mantener un coche* (…)", ya que un USUARIO necesita casi el triple del salario anual promedio para cubrir y costear los gastos de adquirir un vehículo.[251]

Aun para aquellos USUARIOS que ya cuentan con un vehículo propio, su utilización en sustitución al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE puede ser costosa, principalmente por los gastos relacionados al combustible y peajes. Los USUARIOS que ya cuentan con un vehículo podrían considerarlo como una alternativa al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, sólo en el caso de compartirlo con más pasajeros, pues señalan que [redacted] [252]

Además de lo anterior, los USUARIOS perciben ambos servicios de manera distinta. Si bien reconocen que en un [redacted],[253] también declaran

---

[250] Elaboración con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.30 ENIGH***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[251] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*63. Motor pasion Mexico*".
[252] Folio 30738 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 24-REF_DRIVERS_AUTOBÚS*", página 13.
[253] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 7.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

que la principal razón para utilizar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es la comodidad[254] y la seguridad.[255] De la información que obra en el EXPEDIENTE, [redacted] personas prefieren utilizar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE sobre otros medios de transporte, entre ellos, el vehículo particular.[256] Lo anterior, debido principalmente a que elimina el estrés de conducir,[257] pueden descansar, el servicio es más barato, pueden recuperar horas de sueño y ver una película o trabajar durante el trayecto.[258]

El gasto de los hogares en el STPVP da cuenta de la baja sustitución con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Según datos de la ENIGH, del total de los hogares que reportaron gasto en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE durante dos mil dieciocho, dos mil veinte y dos mil veintidós, en promedio, únicamente el 21.2% (veintiuno punto dos por ciento) contaban con vehículo particular.[259]

En suma, debido a que casi el 70% (setenta por ciento) de los hogares en México no cuenta con vehículo propio,[260] los costos de adquirir o rentar uno son elevados y los USUARIOS prefieren utilizar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por cuestiones de precio, comodidad y seguridad, esta autoridad concluye preliminarmente que el STPVP se encuentra en un mercado relevante distinto al del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.1.6 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SVC

Derivado del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, es posible concluir que el SVC no es una alternativa viable al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en virtud de que las rutas que se ofrecen no son fijas ni regulares, el servicio depende de la coincidencia de las necesidades de viaje entre conductores y USUARIOS y la percepción de seguridad podría ser distinta en relación con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

El SVC es una forma de viajar que consiste en compartir el vehículo de uso particular con varias personas que van a realizar el mismo trayecto.[261] A través de una plataforma digital, los conductores

---

[254] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN Cuali Super Rapidos*", página 13.
[255] Folio 30738 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 24-REF_DRIVERS_AUTOBÚS*", página 20.
[256] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 19.
[257] Folio 30738 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 24-REF_DRIVERS_AUTOBÚS*", página 7.
[258] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 19.
[259] La estimación se realizó para la ENIGH 2018, 2020 y 2022. Elaboración con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.30 ENIGH***", subsección "*Servicio de Autotransportes vs Vehículo propio*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[260] Elaboración con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la sección "***9.30 ENIGH***", subsección "*Servicio de Autotransportes vs Vehículo propio*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[261] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*28. Carpooling nota*".

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

de vehículos particulares publican el precio, el destino y el horario en que desean movilizarse. A dicha plataforma concurren USUARIOS en la búsqueda de un conductor que se dirija al mismo lugar y que desee compartir su vehículo para realizar el trayecto. Cuando existe una coincidencia entre ambos, la plataforma les permite ponerse en contacto para determinar los pormenores del viaje.[262,263]

A diferencia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, el SVC no se ofrece de manera regular ni en horarios establecidos, ya que depende de las necesidades de viaje que cada conductor afiliado a la plataforma tenga en cada día. Esto impide que un USUARIO que desea viajar hasta un destino específico en un horario determinado pueda anticipar su viaje y queda sujeto a la voluntad del conductor de realizar o no el viaje.

El SVC tampoco cuenta con rutas fijas, como es el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, sino que la oferta de destinos en un día particular queda determinada por las necesidades de viaje de cada uno de los conductores afiliados a la plataforma. En consecuencia, los pasajeros dependen de la existencia de un conductor que tenga el mismo destino, de que coincidan en horario y fecha de salida y, finalmente, de que el conductor tenga asientos disponibles en su vehículo.[264]

Otro elemento importante desde el punto de vista del USUARIO y el conductor del vehículo en el SVC es la percepción de seguridad, pues este servicio se basa en la confianza para compartir costos entre un conductor y un pasajero que se dirigen al mismo lugar.[265]

En el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, el conductor del autobús cuenta con capacitación en el manejo de los autobuses con la finalidad de brindar mayor seguridad a los pasajeros. Esto no ocurre en el SVC, pues debido a que el conductor del vehículo es el propietario de este, no existe certeza sobre sus habilidades de manejo y, por lo tanto, de la seguridad de viajar en dicho vehículo.

Sin embargo, en este caso el propietario del vehículo debe compartir el viaje con personas que no conoce por lo que, la sensación de seguridad de los USUARIOS y el conductor es un factor importante.[266] De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, de los USUARIOS que prefieren viajar en autobús respecto de medios de transporte como el automóvil o SVC, el * * lo hace por cuestiones de seguridad, ya sea que se siente menos propenso a accidentes o a la delincuencia.[267]

---

[262] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*29. Carpooling infobae*".
[263] En México, una de las plataformas más importantes en este servicio es *BlaBlaCar*.
[264] En la plataforma BlaBlaCar, una de las de mayor presencia en México, el conductor decide cuantos asientos desea compartir en su vehículo. Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*39. Apps movilidad México*".
[265] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*24. Lo que hacemos-BlaBlaCar*".
[266] De acuerdo con el sitio de *BlaBlaCar*, los viajes compartidos "(…) *generan un espacio único, que permite los intercambios entre personas que probablemente no se conocen, pero que se unen para compartir un viaje.*" Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*25. BlaBlaCar_Sobre Nosotros*".
[267] Folio 33401 Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 19.

Finalmente, mientras que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se caracteriza por ser adquirido principalmente en taquillas, el SVC únicamente puede ser contratado mediante una aplicación móvil o en un sitio electrónico.[268] En este sentido, limita la demanda de USUARIOS que pueden acceder al servicio a aquellos que tienen acceso a Internet y/o pueden hacer uso de la aplicación requerida.

En suma, si bien el SVC cumple con el cometido de movilizar pasajeros entre rutas particulares, la falta de regularidad en rutas bien establecidas, la percepción de seguridad del USUARIO y la forma de acceder al servicio, son elementos que lo diferencian del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y, por tanto, pueden ser percibidos de manera distinta desde el lado de la demanda porque no cubren las mismas necesidades de los USUARIOS.

Por todo lo antes expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente, que el SVC no forma parte del mismo mercado relevante que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en su dimensión producto.

5.1.1.7 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio de *vanpooling*[269]

De acuerdo con los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta autoridad observa que el servicio de *vanpooling* no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en virtud de que es percibido como un servicio de menor calidad por los USUARIOS, su oferta comercial actual para los USUARIOS es muy limitada y la regulación actual no le permite ofrecer el servicio de manera regular.

El *vanpooling* puede ser entendido como un sistema de transporte privado que permite a un grupo de personas compartir un viaje mediante camionetas tipo *Van*.[270] Es operado por un chofer asignado y tiene una ruta fija que puede contener puntos intermedios para el ascenso y descenso de pasajeros que vayan al mismo destino.[271]

Un primer diferenciador con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE consiste en las amenidades que el *vanpooling* puede ofrecer, entre las que destacan, la capacidad más reducida para transportar equipaje, la falta de sanitarios para trayectos de larga duración y la comodidad de los asientos.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, un USUARIO puede transportar hasta dos equipajes de mano y hasta 25 (veinticinco) kilogramos de equipaje documentado.[272] En los servicios de *vanpooling*, las unidades no cuentan con maleteros para

---

[268] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*26. Reservacion BlaBlaCar*".
[269] El análisis de la presente sección no incluye a las aplicaciones como Uber o Didi, pues estas ofrecen un servicio principalmente dentro de las ciudades y no sería una restricción sobre las rutas de transporte foráneo de pasajeros.
[270] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*27. Concepto vanpooling*"
[271] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*30. Vanpooling urbvan*".
[272] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*50. Equipaje de mano ADO*" y "*51. Equipaje Documentado ADO*".

equipaje, por lo que el USUARIO únicamente puede transportar equipaje de mano.[273] En algunos casos, llevar un peso mayor al permitido es motivo de cancelación del viaje para el USUARIO.[274]

Por las características de los vehículos en que se presta, el servicio de *vanpooling* no ofrece sanitarios para el USUARIO. Si bien este elemento no representaría un problema en rutas cortas o de poca duración, en rutas de larga distancia podría ser un elemento que limite su utilización con respecto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, el * de los pasajeros movilizados * *, manifestó que no utilizaría el servicio si el autobús no contara con sanitario.[275]

Otro elemento importante es que estos servicios son ofrecidos mediante permisos de turismo.[276] En este sentido, el servicio no se encuentra sujeto a prestarse en rutas fijas y con sujeción de horarios.[277] Ahora bien, los AGENTES ECONÓMICOS que actualmente ofrecen servicios de *vanpooling* publicitan diversas rutas fijas y horarios establecidos en sus páginas electrónicas.[278] Sin embargo, con la regulación actual, no pueden prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con esas unidades pequeñas, y prestar un servicio con permisos de turismo les otorga discrecionalidad en el cumplimiento de los horarios, puntos de ascenso y descenso o cancelación de la ruta ofrecida, lo que por su naturaleza, podría traducirse en un servicio distinto o de menor calidad para el USUARIO.

La "***Tabla 8. Percepciones del servicio de vanpooling***" muestra las opiniones negativas de USUARIOS de uno de los proveedores del servicio de *vanpooling* que actualmente se ofrecen en México que dan cuenta de lo anterior.

Tabla 8. Percepciones del servicio de *vanpooling*[279]

"(…) ***la hora de salida impuntuales*** *el viaje duro muchas horas mucho más de las que anuncian en la página de internet* (…)".
"*Pésima atención al cliente* (…) ***además de no respetar lo horarios acordados***".
"(…) ***son muy impuntuales en su hora de salida. Me ha tocado esperar hasta 1 hora porque se quedan esparando*** (sic) ***a pasajeros*** (…) *Si hacen uso del servicio, consideren que no es exacta la hora de salida* (…)".

[273] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*80. Contrato servicio Urbvan 2021*".
[274] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*81. Equipaje Roll&Bits*".
[275] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 25.
[276] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*82. TyC Roll&Bits*".
[277] De conformidad con el artículo 48 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[278] Roll&Bits publicita rutas con horarios fijos. Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*64. Rutas Roll_Bits*".
[279] Elaboración propia con información del folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*83. Opinión R&B GDL*", "*84. Opinión R&B Playa Mayor*", "*85. Opinión R&B Juriquilla*" y "*86. Opinión R&B AN*".

"(…) *últimamente hacen lo que quieren,* ***llegan tarde y no le avisan a nadie*** (…)".
"[t]***ampoco son puntuales en sus horarios ya que llegaron 20 minutos tarde*** (…)".
"*Había sido muy bueno,* ***ahora cambian lugares de abordaje sin avisar***".
"(…) ***Te cambian ubicación, hora y unidad. No avisan de los cambios*** *y no quieren hacerse responsables*".
"(…) ***Cuando llegue me dejaron en otro lugar diferente al que dijeron*** (…)".
"***Son impuntuales en la salida. Generalmente 15 minutos después de la hora. No hay un sistema que mantenga al tanto al cliente*** (…)".
"***Te avisan de cambios de lugar de partida menos de 15 min antes y cuando llegas al nuevo lugar ya se fue*** (…)".
"*pésima organización,* ***los camiones no llegan al horario*** (…) ***no traen bien las listas ni los horarios*** (…)".
"(…) ***Tienen muchos problemas en cuanto a avisar el punto en el que salen*** (…)".

Lo anterior, es reconocido por el propio prestador del servicio, pues señala que "(…) * * * [Énfasis añadido]."[280]

Finalmente, esta autoridad observa que la infraestructura con que se presta el servicio de *vanpooling* actualmente es limitada, lo que reduce las posibilidades de sustitución de los USUARIOS. De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, durante el PERIODO han operado en México los servicios de *vanpooling* denominados Bussi, Jetty, Urbvan y Roll&Bits.[281] De estas, al mes de enero de dos mil veinticuatro, únicamente se tiene registro de que Roll&Bits ofrecía rutas entre distintas entidades federativas del país[282,283] y, por tanto, las opciones para los USUARIOS están limitadas a la oferta de este AGENTE ECONÓMICO.

---

[280] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*JUNTA DE CONSEJO MARZO 22*", página 6 dentro del "*Anexo 6. Juntas de Consejo Primera Plus*".
[281] Folios 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*87. Vanpooling Mexico*" y "*65. Van Roll_Bits*".
[282] Folios 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en ellos archivos electrónicos denominados "*87. Vanpooling Mexico*" y "*65. Van Roll_Bits*", "*88. Rutas Urbvan*", "*89. Rutas Bussi*" y "*90. Rutas Jetty*".
[283] Es importante señalar que, si bien en su página electrónica Urbvan ofrece rutas entre estados, este servicio es provisto en autobuses por KOLORS, cuyo análisis de sustitución se presenta en la sección "***5.1.2.3 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio provisto por otros modelos de negocio***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

No obstante, el número de vehículos tipo *Van* que dicho AGENTE ECONÓMICO ha adquirido a partir de dos mil diecinueve para la prestación del servicio es apenas de [redacted][284] En este sentido, el número de rutas y la frecuencia con que se ofrezcan al USUARIO [redacted]

En suma, en virtud de que los USUARIOS perciben el servicio de *vanpooling* como un servicio de distinta calidad, de que actualmente las opciones disponibles para el USUARIO en términos de rutas y frecuencias se encuentran muy limitadas y de que la regulación actual no permite que el servicio sea ofrecido de manera regular, es posible concluir que, desde el lado de la demanda, el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de *vanpooling* se encuentra en un mercado relevante distinto al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.1.8 Sustitución entre las distintas MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

Hasta este punto, ha quedado acreditado para esta autoridad que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no puede ser sustituido por otros medios de transporte. Ahora bien, esta autoridad observa que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE cuenta con distintas modalidades que presentan diferencias en cuanto a los vehículos con los que se presta el servicio, las amenidades que ofrece cada una de ellas y los precios que enfrenta el consumidor. En este sentido, es necesario analizar si todas estas modalidades son sustitutas entre ellas y si pertenecen al mismo mercado relevante.

Las distintas modalidades con las que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE utilizan vehículos con características específicas, ofrecen amenidades distintas y se encuentran reguladas en cuanto a los servicios mínimos que deben incluir. Además, presentan diferencias en cuanto a la modalidad del viaje.

La "***Tabla 9. Modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***" resume las características con las que se presta cada una de las modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Tabla 9. Modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[285]

Servicio	Tipo de viaje entre origen-destino	Antigüedad máxima del autobús en operación	Servicios distintivos
De lujo	Directo	10 años	Asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, servicio de cafetería, sistemas de sonido y de reproducción de video.
Ejecutivo	Directo	10 años	Asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas,

[284] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 79. Inversión de unidades*".
[285] Elaboración propia con base en el ACUERDO RAFSA y los artículos 19, 20, 21 y 22 del RAFSA.

Servicio	Tipo de viaje entre origen-destino	Antigüedad máxima del autobús en operación	Servicios distintivos
			televisión, servicio de cafetería, sistemas de sonido y de reproducción de video.
De Primera	Directo	15 años	Asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado.
Económico	Paradas intermedias	15 años	No contiene.
Mixto	Paradas intermedias	15 años	No contiene
TTPA[a]	No especifica	10 años	Asientos reclinables.

[a] Este servicio también se presta en vagonetas. Solo se muestra lo correspondiente a autobuses.

De acuerdo con la "***Tabla 9. Modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***", una primera diferencia entre las MODALIDADES es el tipo de viaje entre origen y destino. Las modalidades De Lujo, Ejecutivo y De Primera ofrecen viajes directos entre dos puntos. En contraste, las modalidades Económico y Mixto presentan paradas intermedias, lo que permite que las modalidades con viajes directos puedan movilizar a los pasajeros en menor tiempo.

ATAH, por ejemplo, comenzó a ofrecer la modalidad De Lujo "(…) *debido a la demanda del público usuario de tener una opción que tuviera mayor comodidad,* ***un traslado más eficaz y de mejores tiempos de punto a punto*** (…) [Énfasis añadido]",[286] lo cual concuerda con los requerimientos regulatorios para dicha categoría.

Las modalidades Económico y Mixto, en cambio, se ofrecen con paradas intermedias entre el punto de origen y el de destino, lo que podría incrementar la duración del viaje. Al respecto, ATAH refirió que el servicio Económico "(…) *se comenzó a ofrecer debido a la demanda del público usuario que buscada una manera más económica para viajar, teniendo unidades de modelos no tan atrasado para prestar el servicio* ***con paradas intermedias entre punto y punto***. [Énfasis añadido]".[287]

Otro diferencial importante entre las distintas modalidades se relaciona con las amenidades. Las modalidades De Primera, De Lujo y Ejecutivo deben ofrecer, por lo menos, sanitarios, aire acondicionado y asientos reclinables. Por otro lado, las modalidades De Lujo y Ejecutivo también deben incluir sonido ambiental, cortinas, televisión, servicio de cafetería, sistemas de sonido y de reproducción de audio. Es decir, tienen amenidades considerablemente mayores a la modalidad De Primera.

---

[286] Folio 31304 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Descripción Tipo de Servicio*".
[287] Folio 31304 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Descripción Tipo de Servicio*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

En contraste, para las modalidades Económico y Mixto, la regulación no establece una provisión mínima de amenidades. Estas diferencias son importantes para los pasajeros que se movilizan en trayectos largos, pues en la medida en que el servicio tenga menos amenidades, tendrán menos incentivos a utilizar estas modalidades. [redacted][288]

Por lo que hace al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad TTPA, si bien la normatividad vigente solo establece el requisito de contar con asientos reclinables, las amenidades que incluyen los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en la provisión de esta modalidad, lo hacen comparable a las modalidades De Lujo y Ejecutivo. Tal es el caso de [redacted][289] Ahora bien, por la distancia promedio que la modalidad TTPA recorre y porque su naturaleza es la de movilizar pasajeros desde y hacia aeropuertos, podría pensarse como un servicio distinto a las modalidades De Lujo y Ejecutivo. No obstante, como se mostrará en la sección "***5.1.2.2 Sustitución por el lado de la oferta entre las distintas modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, bajo esta modalidad los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE pueden crear una oferta de rutas desde o hacia cualquier TERMINAL DE PASAJEROS siempre que esta tenga como origen y/o destino un puerto marítimo o un aeropuerto. Por ello, el servicio en la modalidad TTPA podría ser visto como un sustituto de las modalidades Ejecutivo y De Lujo en rutas que conecten las mismas ciudades. Es importante señalar que, de acuerdo con la sección "***4.2.4 Operación actual del MERCADO INVESTIGADO***" la modalidad TTPA movilizó, en promedio, apenas el 1% (uno por ciento) del total de pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós por las distintas MODALIDADES, por lo que, dada su relevancia, dicha categoría se analiza en conjunto con las modalidades Ejecutivo y De Lujo.

De igual forma, es posible concluir que las modalidades Económica y Mixta no podrían ofrecer un servicio comparable al de otras modalidades, principalmente porque, de acuerdo con la normatividad, no se encuentran obligados a contar con sanitario y mucho menos con otras amenidades como aire acondicionado o asientos reclinables,[290] por lo que no resultan un sustituto viable de las modalidades De Primera, De Lujo, Ejecutivo y TTPA.

En este sentido, SENDA refirió que la modalidad Económica "(…) *está diseñado para satisfacer las necesidades de viaje de usuarios que priorizan la economía y accesibilidad* (…). *Los autobuses*

---

[288] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 25.

[289] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*EstudioMdos_Aero_Ebus_PP*", páginas 38 y 39.

[290] Algunos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE podrían ofrecer amenidades superiores a las que se encuentran obligados. Por ejemplo, en la modalidad Económica GRUPO SENDA ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con vehículos que cuentan con un sanitario, aire acondicionado, calefacción y entretenimiento a bordo. No obstante, la normatividad aplicable no lo exige. Folio 32397 del EXPEDIENTE.

pueden ofrecer comodidades básicas (…) y están diseñados para ser más asequibles en términos de tarifas".[291]

Por otro lado, tal como ha quedado explicado, las diferencias de amenidades que puede ofrecer cada modalidad, el tipo de vehículo con que se presta cada una de ellas y la posibilidad de recibir un servicio directo entre el origen y destino, hace que las modalidades Económica y Mixta no ejerzan presión competitiva a las otras MODALIDADES (Lujo, Ejecutivo y De Primera) y, por tanto, no resultan un sustituto viable de estas.

Finalmente, en virtud de que las modalidades Económica y Mixta prestan el servicio con paradas intermedias, están obligadas regulatoriamente a ofrecer amenidades similares y se prestan, prácticamente con los mismos vehículos, es posible concluir que estas modalidades se encuentran en el mismo mercado relevante.

Ahora bien, por lo que hace a las MODALIDADES de Lujo, Ejecutivo y De Primera, esta autoridad también cuenta con elementos para concluir que la MODALIDAD De Primera no resulta un sustituto cercano de las MODALIDADES de Lujo y Ejecutivo.

Lo anterior, toda vez que una diferencia importante son las amenidades que ofrecen y el vehículo con que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Primero, los autobuses utilizados en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA son los de menor antigüedad, por lo que podrían ofrecer una mejor experiencia para el USUARIO. Los autobuses utilizados en las modalidades De Primera, (al igual que los servicios Económico y Mixto), en cambio, son unidades de mayor antigüedad que pueden ser las mismas que se utilizaron para la prestación de las modalidades De Lujo, Ejecutivo o TTPA, una vez que alcanzaron la edad máxima para ser operados en dichas categorías.[292,293]

Aunado a lo anterior, considerando las características y amenidades con las que se presta cada una de las MODALIDADES y la diferencia en precios entre ellas, es que los USUARIOS pueden diferenciarlas y elegir entre la que más les convenga. Adicionalmente, si bien es cierto que la regulación establece las amenidades mínimas con las que debe ofrecerse cada una de ellas, también es cierto que, en la práctica, las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA se prestan con vehículos más nuevos a los requeridos, ofrecen viajes directos y amenidades que suponen mayores costos y, por lo tanto, se ofrecen a precios más elevados. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE,

---

[291] Folio 32410 del EXPEDIENTE.

[292] De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, "(…) *las principales líneas transportistas optimizan sus recursos para no detener la renovación de autobuses y dar un segundo uso a los de modelos no tan recientes en servicios económicos y de turismo, algunas veces modificándolos para darles una imagen mas* [sic] *moderna* (…)". Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*66. Efecto cascada*".

[293] Asimismo, en sesión de consejo, LA PIEDAD manifestó que [redacted] (…)". Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*JCA_23 de Febrero 2017*", página 3 dentro del "*Anexo 6. Juntas de Consejo Primera Plus*".

[redacted] 294

Así, dado que las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA cuentan con características similares respecto de la antigüedad del vehículo y ofrecen amenidades similares, esta autoridad considera que los USUARIOS podrían sustituir el servicio entre cualquiera de ellas, siempre que ofrezcan los mismos destinos.

Finalmente, por lo que hace a la modalidad De Primera, existen elementos que indican que el nivel de precios es menor al de las modalidades De Lujo y Ejecutivo, en virtud de las amenidades que las distinguen y de que la antigüedad de los autobuses con la que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es menor.

El **Gráfico 7** muestra el comportamiento de la tarifa promedio del boleto para las MODALIDADES De Primera, Económico, Ejecutivo y De Lujo.

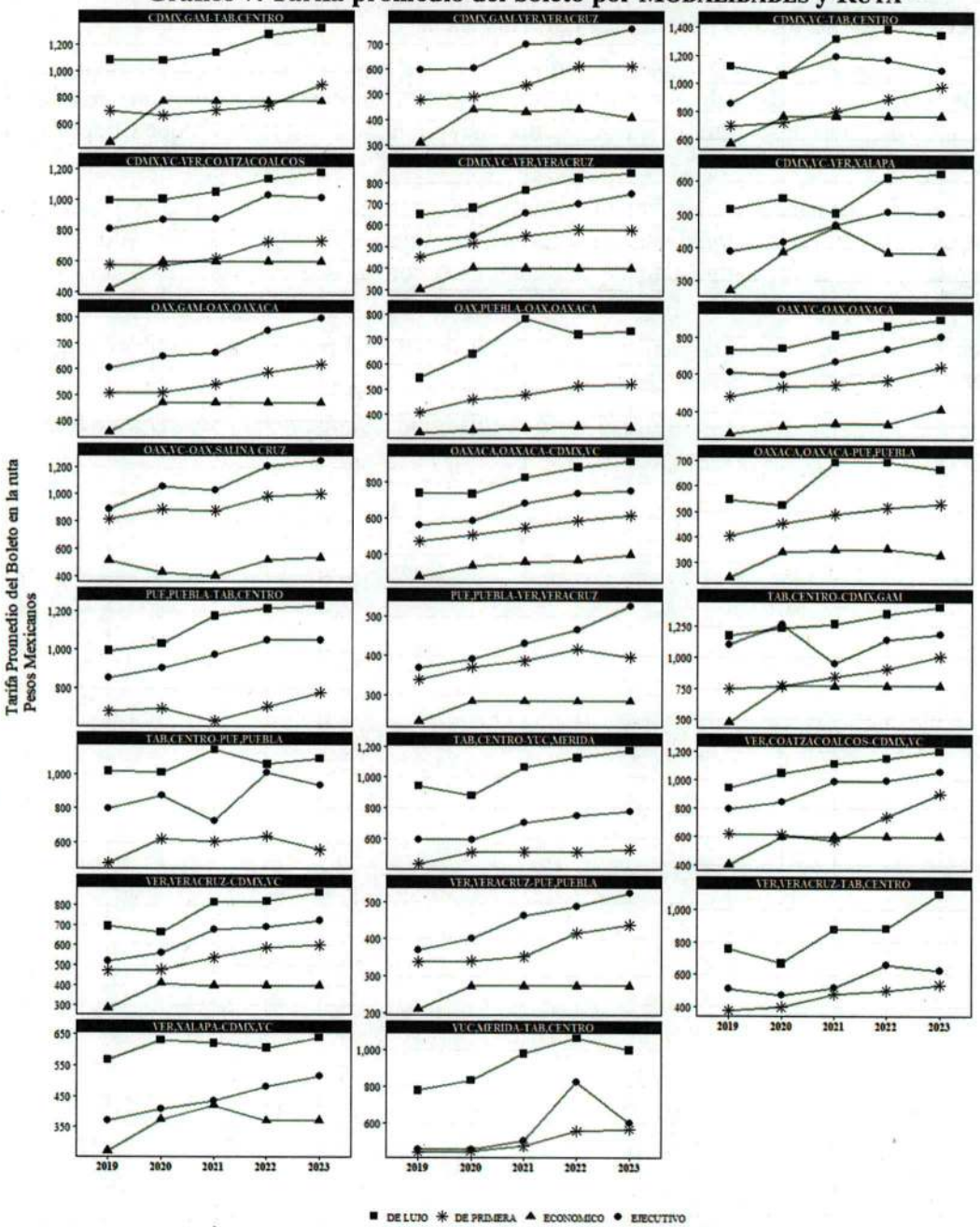
----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

294 Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 75.

42274

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Gráfico 7. Tarifa promedio del boleto por MODALIDADES y RUTA[295]



Nota: La rutas mostradas son aquellas en las que se ofertan más de 3 (tres) MODALIDADES y que cuentan con información para el periodo dos mil diecinueve a dos mil veintitrés.

De conformidad con lo anterior, se observa un diferencial de precios importante entre las distintas MODALIDADES, siendo los precios más altos los de Ejecutivo y Lujo, seguidos por los De Primera y, por último, los de la MODALIDAD Económica.

En conclusión, se identifican diferencias en la regulación de las MODALIDADES que implican diferentes amenidades del servicio, lo cual se traduce en diferentes precios para el consumidor.

Por lo tanto, desde el punto de vista de la demanda, se identifican los siguientes servicios relevantes:

- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus MODALIDADES De Lujo, Ejecutivo y TTPA (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM).
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en su MODALIDAD De Primera (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA).
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus MODALIDADES Económica y Mixta (SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO).[296]

5.1.2 Sustitución por el lado de la oferta

En este apartado, se analiza la posibilidad de que los oferentes que actualmente prestan un servicio distinto al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE comiencen a prestarlo de forma suficiente, oportuna y sin incurrir en costos considerables.

La infraestructura con la que cuentan los AGENTES ECONÓMICOS que ofrecen el STAP, el STFP y el STMP, no se puede transformar para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. De igual manera, ni el STPVP y ni el SVC cuentan con autobuses de pasajeros ni con acceso a TERMINALES DE PASAJEROS. En consecuencia, estos AGENTES ECONÓMICOS no podrían reconvertir su infraestructura y cumplir con la normatividad correspondiente para comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de manera oportuna y sin incurrir en costos significativos.

En el caso de los servicios *vanpooling*, estos no cuentan con autobuses de pasajeros y la prestación del servicio la realizan a través de un permiso del SERVICIO DE TURISMO por lo que, en principio, no cuentan con TERMINALES DE PASAJEROS.[297] En consecuencia, las posibilidades de entrada oportuna, suficiente y sin incurrir en costos elevados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE para estos AGENTES ECONÓMICOS son casi nulas, pues deben considerar su capacidad de adquirir los autobuses y las TERMINALES DE PASAJEROS. En este sentido, estos AGENTES ECONÓMICOS no podrían reconvertir su infraestructura y cumplir con la normatividad correspondiente para comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de manera oportuna y sin incurrir en costos

---

[296] Únicamente se hace referencia al servicio en la modalidad ECONÓMICA en virtud de que en el EXPEDIENTE no se cuenta con información sobre la modalidad Mixta.

[297] De acuerdo con el artículo 49 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, los PERMISOS DE TURISMO autorizan a sus titulares para el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y TERMINALES DE PASAJEROS, en servicios previamente contratados.

significativos. Sin embargo, de acuerdo con lo señalado en la sección "***7.6 B-6. Barrera a la competencia que consiste en la restricción regulatoria para utilizar vehículos distintos a autobuses para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, esta autoridad reconoce que de modificarse la regulación vigente y permitir la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en vehículos distintos a los autobuses, los servicios de transporte de pasajeros prestados con vehículos de tipo *vanpooling* podrían comenzar a ejercer presión competitiva al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

En la presente sección se analiza si, ante un incremento de precios, los permisionarios del SERVICIO DE TURISMO podrían comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de manera suficiente, oportuna y sin incurrir en costos significativos. Posteriormente, se analiza la posibilidad de que los oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus MODALIDADES De Primera y Económico, puedan ofrecerlo en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA, y viceversa. Finalmente, se analiza la posibilidad de que nuevos modelos de negocio comiencen a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.2.1 Sustitución por el lado de la oferta entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TURISMO

Actualmente, el SERVICIO DE TURISMO no es sustituto del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por la limitación que encuentra en su permiso y por el requisito de utilizar TERMINALES DE PASAJEROS. En este sentido, es necesario analizar si el primero tiene potencial de entrar oportunamente al mercado y ejercer presión competitiva sobre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las distintas MODALIDADES.

Los AGENTES ECONÓMICOS que actualmente prestan el SERVICIO DE TURISMO lo hacen en las modalidades De Lujo, Turístico, De excursión y Chofer-guía.[298] Para ello, deben contar con una flota vehicular compuesta por autobuses y vehículos tipo sedán o vagoneta. Las características con que se presta cada modalidad se muestran en la "***Tabla 10. Modalidades del SERVICIO DE TURISMO***".

Tabla 10. Modalidades del SERVICIO DE TURISMO[299]

Servicio	Tipo de vehículo	Antigüedad máxima del autobús en operación	Características adicionales
De Lujo/a	Autobús	10 años	Asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, equipo de sonido, cortinas, televisión, sistema de sonido y de reproducción de video.

[298] De conformidad con el artículo 30 del RAFSA.
[299] Elaboración propia con base en el ACUERDO RAFSA.

Servicio	Tipo de vehículo	Antigüedad máxima del autobús en operación	Características adicionales
Turístico	Autobús	12 años	Sanitarios y aire acondicionado.
De excursión	Autobús	15 años	No especifica
Chofer-guía	Sedan o vagoneta	10 años	Triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas, calefacción, sistema de sonido y reproducción de video.[b]

[a]Esta modalidad también se puede prestar en vagonetas. Solo se incluye lo correspondiente a autobuses.
[b]Las amenidades del tipo de vehículo que se trate.

Por sus características, los autobuses utilizados en las modalidades De Lujo, Turístico y De Excursión podrían ser utilizados en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Sin embargo, de acuerdo con el Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal de la SICT,[300] un permisionario del SERVICIO DE TURISMO que desee prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, deberá modificar la tarjeta de circulación de su autobús. Ello requiere cumplir con los requisitos operativos y normativos establecidos para la modalidad de autotransporte que desee operar, en este caso, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

No obstante, uno de los requisitos para la obtención del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE consiste en acreditar que se cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino.[301] La dificultad para cumplir con este requisito, como se verá en las secciones "***6.2 Barreras a la entrada y a la expansión: artículo 59, fracción II, de la LFCE***" y "***7 Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, dificulta y desincentiva la entrada potencial y, por tanto, reduce considerablemente la presión competitiva que estos AGENTES ECONÓMICOS podrían ejercer sobre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

En resumen, es poco probable que, ante un incremento de precios en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, un permisionario del SERVICIO DE TURISMO pueda comenzar a ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el corto plazo, por lo que actualmente se encuentra en un mercado separado. No obstante lo anterior, y que en el presente análisis esta autoridad considera que el SERVICIO DE TURISMO y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no se encuentran en la actualidad en el mismo mercado relevante, en la sección "***7 Barreras a la competencia y libre concurrencia***" esta autoridad reconoce que, de modificarse la regulación vigente, considerando la prestación de este servicio como un servicio regular, algunos permisionarios podrían ejercer, en dicho caso, una presión competitiva al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

---

[300] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*35. Manual de procedimientos*".
[301] En el caso de la modalidad TTPA, no se especifica esta obligación. De conformidad con el artículo 7, fracción XII y último párrafo, del RAFSA.

5.1.2.2 Sustitución por el lado de la oferta entre las distintas modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

De conformidad con los elementos que obran en el EXPEDIENTE, es posible concluir que las distintas MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran en mercados relevantes separados, debido principalmente a que la normativa que regula las características de los vehículos impide que se puedan utilizar libremente entre cualquiera de ellas.

El marco normativo establece que, para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en una modalidad distinta, el AGENTE ECONÓMICO primero deberá realizar el procedimiento de modificación de tarjeta de circulación por cambio de modalidad[302] y cumplir con los requisitos operativos y normativos establecidos en la MODALIDAD que pretenda operar. En este sentido, el vehículo tiene que cumplir con la antigüedad requerida y con las amenidades de la modalidad en la que pretenda ser utilizado.

Al respecto, el ACUERDO RAFSA establece las características que debe tener cada autobús para operar en una MODALIDAD específica. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, es probable que los autobuses sean incorporados en cada MODALIDAD a medida que se van haciendo más antiguos pues "(…) *las principales líneas transportistas optimizan sus recursos para no detener la renovación de autobuses y dar un segundo uso a los de modelos no tan recientes en servicios económicos y de turismo, algunas veces modificándolos para darles una imagen mas* [sic] *moderna* (…)".[303]

Además de la antigüedad, los autobuses tienen que acondicionarse de acuerdo con la modalidad que se pretenda ofrecer. Por ejemplo, los vehículos autorizados en la modalidad Económica o Mixta[304] tendrían que adaptase con al menos asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado para ser utilizados en la modalidad De Primera. Los vehículos autorizados en la modalidad De Primera, por otro lado, tendrían que equiparse con sonido ambiental, cortinas, televisión, servicios de cafetería, sistemas de sonido y de reproducción de video para estar en posibilidad de ser utilizados en las modalidades Ejecutivo o De Lujo.

En virtud de lo anterior, es poco probable que los vehículos utilizados en las modalidades Económico, Mixto y De Primera puedan ser utilizados para prestar las modalidades superiores en un plazo oportuno debido a que no cumplen con los requisitos respecto de amenidades que deben cumplir. Aunado a lo anterior, cuando los vehículos tienen más de 10 (diez) años no se cumple con los requisitos normativos que exigen estas modalidades y, en consecuencia, no es posible modificar la tarjeta de circulación de los vehículos en las modalidades Económico, Mixto y De Primera para operar en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA.

---

[302] Artículo 4-A del RAFSA.
[303] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*66. Efecto cascada*".
[304] En el caso de la modalidad Mixta, de acuerdo con la sección "***4.2.4 Operación actual del Mercado Investigado***" entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós existía un promedio de solo 65 (sesenta y cinco) vehículos de esta modalidad.

Por lo que hace a los AGENTES ECONÓMICOS que actualmente prestan el servicio en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA, la normativa indica que su flota vehicular debe tener una antigüedad máxima de 10 (diez) años, por lo que estos sí podrían modificar su tarjeta de circulación y ofrecer el servicio en las modalidades De Primera, Económico y Mixto. Sin embargo, esto es poco probable, dado que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA ya han destinado montos de inversión en la adquisición de los autobuses y en la incorporación de las amenidades que ofrecen, por lo que tendrían menos incentivos a utilizar los autobuses en una MODALIDAD que tiene una tarifa más baja, debido al plazo requerido para recuperar dicha inversión. Además, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA va dirigido a un segmento poblacional que difícilmente se movería al servicio de menor calidad.

En general, los servicios De Lujo, Ejecutivo y TTPA se asocian con personas con * * que buscan *.[305] Estos USUARIOS difícilmente se trasladarían a las modalidades Económica y Mixta, pues estas no ofrecen, amenidades y se utilizan autobuses más antiguos. De acuerdo con información en el EXPEDIENTE, * * (…)"[306] por lo que, sería difícil que las modalidades De Primera, Económico y Mixta, al menos normativamente, pudieran satisfacer las mismas necesidades que las modalidades Ejecutivo, De Lujo y TTPA.

Por lo tanto, desde la perspectiva de la oferta, es posible concluir que las restricciones normativas y el tipo de USUARIOS a los que se encuentran dirigidas las distintas MODALIDADES, es poco probable que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades Económico, Mixto y De Primera ejerzan presiones competitivas en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTPA y, por tanto, se encuentran en mercados relevantes separados.

Ahora bien, aunque la modalidad TTPA tiene, en principio, la finalidad de trasladar a los USUARIOS desde y hacia puertos y aeropuertos, normativamente los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de esta modalidad no se encuentran obligados a contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino.[307] Basta con que el AGENTE ECONÓMICO cuente con la autorización para utilizar un puerto marítimo o aéreo como origen o como destino para que sus vehículos puedan circular libremente en todos los caminos de jurisdicción federal.[308] Esto le da la posibilidad de crear un portafolio de rutas desde o hacia cualquier destino a partir de un puerto o aeropuerto. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, solo GRUPO LA PIEDAD, GRUPO ESTRELLA ROJA, GRUPO

---

[305] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Lexia -Primera y Lujo*", página 31.
[306] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Lexia -Primera y Lujo*", página 22.
[307] Último párrafo del artículo 7 del RAFSA.
[308] Artículo 28 del RAFSA.

PULLMAN y GRUPO ADO movilizaron pasajeros durante el PERIODO bajo esta modalidad.[309] Estos grupos, además, cuentan con una red de TERMINALES DE PASAJEROS con las que podrían crear un portafolio de rutas y conectar distintas ciudades entre entidades federativas desde y hacia aeropuertos, con vehículos muy similares en características a las modalidades Ejecutivo y De Lujo. En este sentido, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades TTPA, Ejecutivo y De Lujo pueden ejercerse presiones competitivas entre sí en las rutas que conectan las mismas ciudades.

Por lo que hace a las modalidades Económica y Mixta, esta autoridad considera que se encuentran en el mismo mercado relevante ya que tienen los mismos requerimientos normativos en cuanto a la edad de los autobuses, las amenidades que deben ofrecer y la posibilidad de incluir paradas intermedias entre el origen y destino. Así, dado que los requisitos normativos y de operación entre ambas modalidades son los mismos, ante un incremento de precios en la modalidad Económica, por ejemplo, el PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de la modalidad Mixta no tendría que incurrir en costos considerables en adaptar el vehículo para poder solicitar el cambio de modalidad y comenzar a prestar el servicio.

Finalmente, entre las modalidades Económica, Mixta y De Primera existen diferencias físicas y de operación que sugieren que pertenecen a mercados distintos. Entre las diferencias físicas, se encuentran las características de acondicionamiento de los vehículos. Los vehículos De Primera deben de contar al menos con asientos reclinables, sanitarios y aire acondicionado, mientras que las modalidades Económico y Mixto no.

En cuanto a la forma de operación, la modalidad De Primera opera rutas directas entre origen y destino, mientras que las modalidades Económico y Mixto ofrecen paradas intermedias. En este sentido, en caso de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de las modalidades Económica o Mixta, quisieran prestar la modalidad De Primera utilizando los mismos vehículos, tendrían que cumplir primero con los requisitos de antigüedad y acondicionamiento de los vehículos, como instalarles asientos reclinables, sanitario o aire acondicionado, además de realizar los cambios de permiso asociados.

De igual manera, es poco probable que un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad De Primera comience a prestar las modalidades Económica y Mixta, pues ya ha incurrido en las inversiones necesarias para adquirir o acondicionar los vehículos con que opera en la modalidad De Primera y además las modalidades Económica y Mixta tienen un precio inferior. Por tanto, se concluye que las modalidades Económica y Mixta se encuentran en mercado relevante distinto a la modalidad de primera, desde la perspectiva del análisis de sustitución por la oferta.

En virtud de lo anterior, las características de los autobuses con que se prestan las MODALIDADES, las amenidades diferenciadas que ofrecen y la posibilidad de ofrecer paradas intermedias, además

---

[309] Considerando la información recabada por esta AUTORIDAD. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*gie_pya*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

de los incentivos que tendría un PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ya ha invertido en la adquisición y acondicionamiento de los autobuses para operar en una modalidad especifica y de los requisitos normativos y operativos que tendría que realizar, esta autoridad concluye que, desde el lado de la oferta, las modalidades Ejecutivo, De Lujo y TTPA pueden ejercerse presiones significativas entre sí y por tanto se encuentran en el mismo mercado relevante. De igual maneral, las modalidades Económica y Mixta ofrecen servicios similares entre sí, las amenidades que ofrecen son las mismas y los autobuses con que se prestan tienen las mismas características, por lo que es posible concluir que se encuentran en el mismo mercado relevante.

Por último, la modalidad De Primera utiliza vehículos que difieren en características y amenidades tanto de las modalidades Ejecutivo, De Lujo, TTPA como de las modalidades Económica y Mixta. Aunque se presta con vehículos de igual antigüedad que las modalidades Económica y Mixta, el servicio De Primera ofrece un mayor número de amenidades que estas. Asimismo, las características de los autobuses con que se presta el servicio De Primera son distintas a las modalidades Ejecutivo, De Lujo y TTPA y las amenidades que debe ofrecer normativamente son considerablemente inferiores. Por tanto, esta autoridad considera que la modalidad De Primera se encuentra en un mercado separado tanto de las modalidades Económico y Mixto, como de las modalidades Ejecutiva, De Lujo y TTPA.

5.1.2.3 Sustitución entre el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el servicio provisto por otros modelos de negocio

En los últimos años han aparecido nuevos modelos de negocio que ofrecen el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE mediante estrategias comerciales utilizando particularmente medios tecnológicos.

De acuerdo con los elementos que obran en el EXPEDIENTE, KOLORS comenzó operaciones en dos mil diecinueve, siendo un modelo de negocio que ofrece servicios de intermediación entre USUARIOS y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a través de una plataforma tecnológica. Mediante relaciones contractuales, KOLORS adhiere PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a su plataforma y, con base en las rutas que cada uno ya tiene autorizadas, lanza un portafolio de rutas bajo su propia marca, pero operadas por los propios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.[310] El servicio es ofrecido a partir de ubicaciones denominadas "*Puntos Kolors*" que pueden o no ser TERMINALES DE PASAJEROS.[311]

Si bien KOLORS no ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE directamente, en este modelo de negocio, KOLORS tiene la ventaja de que ya no requiere la tramitación de los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE, ni de solicitar acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS, pues estos costos ya han sido asumidos por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Al mes de enero de dos mil veinticuatro, KOLORS comercializaba el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que ofrecen varios

[310] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*72. Operación Kolors*".
[311] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*71. Puntos Kolors*".

PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE entre las entidades federativas de Jalisco, Ciudad de México, Puebla, Veracruz y Oaxaca.[312]

De igual manera, JAPI inició operaciones en dos mil veintitrés,[313] siendo un servicio digitalizado que ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. La particularidad de este servicio es, además de que su comercialización es totalmente digital, que no utiliza TERMINALES DE PASAJEROS. En su lugar, utiliza puntos de abordaje al igual que KOLORS.[314] Al mes de enero de dos mil veinticuatro, JAPI ofrecía el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE entre las entidades federativas de Veracruz y Ciudad de México.[315]

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA reconoce que los modelos de negocios implementados por estos AGENTES ECONÓMICOS tienen el potencial de modificar la manera en la cual se compite en los MERCADOS RELEVANTES. Sin embargo, aún son muy recientes y no puede observarse su desempeño. Finalmente, la comercialización por vía digital se trata de modelos de negocio que requieren unidades que ya cuenten con los mismos tipos de permiso y vehículos asociados al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, de tal forma que no representa nueva oferta o un servicio esencialmente distinto, sino una forma distinta de comercialización, operación y ofrecimiento del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

5.1.3 Conclusión de la dimensión producto

Con base en el análisis anterior, se concluye que el transporte de pasajeros en otros medios de transporte (STAP, STFP y STMP), el transporte terrestre de pasajeros en vehículo propio, en SVC, en servicios *vanpooling* y el SERVICIO DE TURISMO actualmente no constituyen sustitutos del SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE y, por lo tanto, no forman parte del mismo mercado relevante.

Asimismo, se identificaron los siguientes servicios relevantes correspondientes al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE:

- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA.
- SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO.[316]

---

[312] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*73. Ruta kolors_origen_gdl*", "*74. Ruta kolors_origen_cdmx*", "*75. Ruta kolors_origen_ver*", "*76. Ruta kolors_origen_oax*" y "*77. Ruta kolors_origen_puebla*".
[313] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*69. Inicio JAPI*".
[314] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*70. JAPI sin terminales*".
[315] Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*78. Rutas JAPI*".
[316] Únicamente se hace referencia al servicio en la modalidad Económica en virtud de que en el EXPEDIENTE no se cuenta con información sobre la modalidad Mixta.

5.2 Dimensión geográfica: artículo 58, fracciones II, III y IV, de la LFCE

5.2.1 La fracción II del artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

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

(…)

II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;

(…).".

Por la naturaleza del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, no es aplicable imputarle costos de distribución. Dado que es un servicio y no un bien físico, no tiene costos de distribución y los USUARIOS no pueden obtener un servicio sustituto a través de importaciones.

5.2.2 Las fracciones III y IV del artículo 58 de la LFCE señalan 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;

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; (…)".

Esta autoridad tiene conocimiento de que, entre las principales razones para el empleo del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran cuestiones comerciales o laborales [redacted][317].

Lo anterior implica que, en su decisión de compra de un boleto para un viaje en autobús, el USUARIO evalúa como posibles sustitutos a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que, en ese momento, prestan sus servicios en la ruta en la que desean viajar y, adicionalmente, tal como se

[317] Folio 33336 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*LEXIA - Primera y Lujo.pdf*".

señaló en el apartado correspondiente a la fracción I del artículo 58 de la LFCE, realiza una valoración en términos de precios, calidad, oportunidad del servicio y tiempo de recorrido.

Así, desde el punto de vista exclusivamente de la demanda, las posibilidades de sustitución están acotadas por cada una de las rutas que enlazan dos localidades o pares de ciudades origen – destino entre las que un USUARIO desea trasladarse. Por ejemplo, un viaje entre la Ciudad de México y Guadalajara, Jalisco, no puede sustituir un viaje entre Villahermosa, Tabasco y Cancún, Quintana Roo, desde el punto de vista del USUARIO. En este sentido, las rutas que tienen orígenes o destinos distintos a los requeridos por el USUARIO, no le son de utilidad, por lo que la probabilidad que tienen los USUARIOS para acudir a otras rutas es escasa.

En concordancia con lo anterior, ÓMNIBUS DE MÉXICO manifestó que:

> "Desde la perspectiva de las personas, una ruta, por ejemplo, Ciudad de México a Guadalajara, no puede ser sustituida por el servicio de transporte de Ciudad de México a Monterrey. La persona quiere trasladarse de la Ciudad de México a Guadalajara lo hace por razones familiares, personales, profesionales, de empleo o negocios. Para esa persona, viajar a Monterrey carece de sentido, pues en ese punto la persona no podrá satisfacer las necesidades que pretende atender mediante un viaje a Guadalajara."[318]

Es decir, un USUARIO difícilmente encontrará como sustituta una ruta con un destino distinto al deseado.

Esto se vuelve evidente al analizar diversa información recabada en el EXPEDIENTE, en específico documentos internos generados durante el curso ordinario del negocio y que fueron presentados por diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, en los que se analiza la experiencia del USUARIO y se expresa su necesidad de traslado en trayectos específicos que unen pares de ciudades. Por ejemplo, en un estudio proporcionado en el EXPEDIENTE, se analiza el perfil de ciertos USUARIOS, y se señala que estos consisten en [redacted]"[319] En otro estudio, se analizan [redacted]"[320] y, finalmente, en otro estudio se analiza a [redacted] y a [redacted]

[318] Folio 27198 del EXPEDIENTE.
[319] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 3 Escrito-ADN Cuali Super Rapidos.pdf*".
[320] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 24 – Estudio de mercado*", página 4.

[redacted]* [321] Asimismo, se identificó que diversas empresas analizan el perfil de sus USUARIOS y la competencia que existe en rutas específicas.[322]

Considerando lo anterior, por el lado de la demanda, las posibilidades de sustitución y, por ende, la dimensión geográfica podría verse ruta por ruta. No obstante, como se desarrolla más adelante, esta autoridad observa que la operación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO, por lo general, se da de forma regional.

De hecho, ciertos AGENTES ECONÓMICOS sugieren que el mercado geográfico del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE tiene un alcance nacional, pues manifestaron que:

[redacted]* [Énfasis añadido]"[323]

Así, para identificar el alcance geográfico, la existencia y presencia de cada uno de los participantes en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, esta autoridad requirió información estadística a la SICT, a la CANAPAT y al IMT. Sin embargo, estas autoridades y asociaciones manifestaron no contar con información detallada,[324] por lo que se requirió información a múltiples permisionarios del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. En conjunto, de los AGENTES ECONÓMICOS a los cuales se requirió y entregaron información, se obtuvo una representación del 57.2% (cincuenta y siete punto dos por ciento) de la flota vehicular total, lo que corresponde a la mejor información disponible para esta autoridad.[325]

Con base en el análisis de esta información, y como se desarrollará en esta sección, esta autoridad cuenta con elementos para concluir que los mercados relevantes tienen una dimensión geográfica regional. Lo anterior, considerando los patrones de movilidad de pasajeros en México, que muestran el comportamiento de la demanda, la conformación de las redes de forma regional de los principales GIE que participan en el país, la posibilidad de que existan ciertas rutas indirectas al interior de cada región y las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta que se pueden dar al interior de cada región por los propios GIE que participan en ellas.

---

[321] Folio 30738 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 24 – REF_DRIVERS_AUTOBÚS*", página 5.
[322] Folios 30738 y 22787 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 24 – REF_DRIVERS_AUTOBÚS*". y "*Anexo Confidencial 24 – Estudio de mercado 1*", respectivamente.
[323] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 10. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-307-1, archivo electrónico "*IO-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154308*", página 34.
[324] Folios 741, 26043 y 18986 del EXPEDIENTE.
[325] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*X1. Información requerida*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

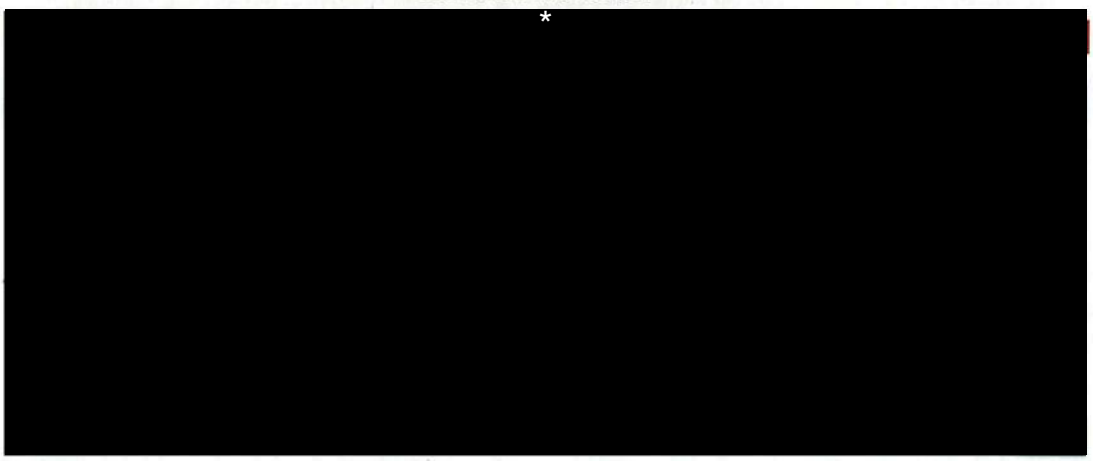
En efecto, en primer lugar, se identifica que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en su mayoría, operan, y se han enfocado en la prestación de sus servicios mediante redes que operan a nivel regional. Es decir, se identifica que los prestadores del servicio se enfocan en atender una región específica en el país.

Así, dado que la presencia de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE se observa de forma regional, esta autoridad considera que el análisis geográfico de los mercados relevantes para identificar las posibilidades de sustitución en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE debe realizarse a un mismo nivel de desagregación geográfico regional.

En concordancia con lo anterior, GHO reconoce a sus competidores que tienen presencia regional, tal como se muestra en la siguiente figura:

Figura 2. Presencia regional de los principales oferentes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[326]

*



Segundo, es posible que los USUARIOS utilicen rutas indirectas como alternativa. Como ha quedado señalado, si bien es cierto que en las modalidades Económica y Mixta puede haber escalas o paradas intermedias y en las modalidades De Primera, Ejecutivo y De Lujo no, también es cierto que los USUARIOS pueden utilizar rutas indirectas para transportarse, es decir, pueden adquirir dos viajes por separado para poder movilizarse en un viaje completo. Lo anterior se traduce en alternativas indirectas para los USUARIOS de conectarse desde un mismo punto de origen. De esta manera, las posibilidades de sustitución están determinadas por las redes de rutas indirectas conformadas por las líneas de autobús.

En el mismo sentido, la capacidad de un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE para atender la demanda de los USUARIOS se restringe a la red regional delimitada por el conjunto de RUTAS AUTORIZADAS en sus PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE, y en efecto se observa que las empresas

[326] Folio 35666 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Apéndice 36*", página 6.

enfocan sus autorizaciones y tienen presencia en TERMINALES DE PASAJEROS en ciertas zonas del país, lo que les permite atender rutas y segmentos de las rutas ya autorizadas en la región donde tiene actividad. Así, dada la regulación actual en el MERCADO INVESTIGADO, esta autoridad concluye que los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE reducen el acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a las zonas del país en las que actualmente no participan y, por lo tanto, limitan su acceso a los USUARIOS de esas áreas geográficas.

Como se aborda en la sección "***7.2 B-2. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con un permiso limitado a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE limitan a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a ofrecer el servicio en las rutas especificadas en dicho permiso. En tal sentido, los permisionarios del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran restringidos normativamente a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE bajo la MODALIDAD autorizada en los puntos que conforman la RUTA AUTORIZADA.

Entre los requisitos que debe cumplir un AGENTE ECONÓMICO para conseguir un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, se encuentra el de describir la ruta solicitada incorporando los tramos que se conecten o formen parte de esta.[327] Ahora bien, esto no quiere decir que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE efectivamente preste o deba prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en todos y cada uno de los puntos descritos en la ruta. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE señalaron que podrían crear un portafolio de rutas mediante cualquier combinación de los puntos que conforman la RUTA AUTORIZADA. Es decir, en la práctica, es posible que no se opere en la totalidad de la ruta, sino solo algunos tramos de esta, según la estrategia comercial de cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

Por ejemplo, LA PIEDAD ofrece la ruta origen-destino León-Guadalajara, aun cuando la RUTA AUTORIZADA es "***León-Guadalajara****-Colima-Manzanillo-Puerto Vallarta*" o "*México-Querétaro-Celaya-****León-Guadalajara***".[328] Asimismo, CAMIONERA DEL GOLFO señaló que "[d]*erivado de las distintas combinatorias que existe en el servicio, un punto que sirve como origen, igualmente funge como punto intermedio o destino* (…)".[329]

Por esta razón, tanto desde el punto de vista de la demanda por la posibilidad de utilizar rutas indirectas, como por las posibilidades de sustitución de oferta en las zonas geográficas donde ya prestan el servicio, el alcance geográfico de los participantes está delimitado por el conjunto de sus RUTAS AUTORIZADAS.

Ahora bien, en caso de que un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE desee ofrecer una MODALIDAD distinta o en un área geográfica que no forma parte de su conjunto de RUTAS

---

[327] Artículo 7, fracción XIII del RAFSA.
[328] Folio 25111 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*API-COFECE-Apartado A-C*", página 61.
[329] Folio 37672 del EXPEDIENTE.

AUTORIZADAS, debe tramitar ante la SICT un nuevo PERMISO DE AUTOTRANSPORTE. Pues, como señaló la SICT, "[d]*entro del manual de procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal, no se encuentra contemplado un proceso que permita modificar o ampliar una ruta establecida para un vehículo.*"[330] Como se aborda en la sección "***7.2 B-2. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con un permiso limitado a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO***" los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE limitan a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a ofrecer el servicio en las rutas especificadas en dicho permiso.

Además de lo anterior, si bien la posibilidad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en áreas geográficas en las que no operan se limita a la cobertura de las RUTAS AUTORIZADAS, es posible que puedan hacerlo mediante CONVENIOS DE ENROLAMIENTO. Estos acuerdos permiten que un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que no tiene permiso para operar en una ruta en particular, mediante un convenio con el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que sí la opera, pueda *enrolar* sus vehículos y prestar el servicio en dicha ruta de manera conjunta.[331]

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, los CONVENIOS DE ENROLAMIENTO realizados durante el PERIODO han sido celebrados principalmente por PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que pertenecen al mismo GIE.[332] De la información del EXPEDIENTE, durante el PERIODO existían 33 (treinta y tres) convenios. De estos, 27 (veintisiete) fueron establecidos entre sociedades del [redacted],[333] 3 (tres) entre sociedades del [redacted][334] y solo 3 (tres) entre sociedades pertenecientes a distintos GIE.[335]

Por lo anterior, se puede concluir que la competencia se basa en las características de una industria de red propia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y dicha red es delimitada, principalmente, por la RUTAS AUTORIZADAS y las TERMINALES DE PASAJEROS. Lo anterior, con base en las siguientes consideraciones: **i)** Los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE se encuentran restringidos a operar en la red de puntos de origen, destino e intermedios delimitada por la RUTA AUTORIZADA establecida en sus permisos, los cuales son los puntos que el AGENTE ECONÓMICO efectivamente atiende o está permisionado a atender; **ii)** para que esta RUTA AUTORIZADA fuera aprobada por la autoridad, el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE debió acreditar que dispone de TERMINALES DE PASAJEROS, al menos, en los puntos de origen y destino de la RUTA AUTORIZADA, de conformidad

---

[330] Folio 6192 del EXPEDIENTE.
[331] De conformidad con el artículo 27 del RAFSA.
[332] Folio 13819 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*convenio enrolamiento 2018*", "*convenio enrolamiento 2019*", "*convenio enrolamiento 2020*" y "*convenio enrolamiento 2022*".
[333] [redacted]
[334] [redacted]
[335] Dichos CONVENIOS DE ENROLAMIENTO son: [redacted]

con el art. 7°, fracción XII del RAFSA; y, **iii)** los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE no cuentan con flexibilidad para atender puntos diferentes a los establecidos inicialmente en su RUTA AUTORIZADA pues, más allá de la excepción establecida en el artículo 43 del RAFSA que les permite establecer estaciones de paso en puntos intermedios, que no sea el origen ni el destino de su RUTA AUTORIZADA, no existe un procedimiento para que estos puedan agregar puntos en su ruta más allá del origen y destino establecido.

En consecuencia, se concluye que la dimensión geográfica en la que existen posibilidades de sustitución se trata de áreas regionales. Para identificarlas, se deben analizar las dinámicas de movilidad de los usuarios, la presencia actual y potencial de los permisionarios, la cual determina su capacidad para responder ante incrementos de precios en esas regiones.

Ahora bien, en el apartado correspondiente a la fracción I del artículo 58 de la LFCE, se señaló que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO se distinguen entre sí, por las características de los vehículos, las amenidades, el tipo de viaje (si existen o no paradas intermedias entre el origen y destino) y el precio al que se ofrece el servicio en cada MODALIDAD.

Más aún, el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE se otorga por ruta y modalidad específica, por lo que el alcance geográfico en que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE puede prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ya sea el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO o el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, se encuentra limitado normativamente a la cobertura delimitada por la ruta y a la MODALIDAD permisionada.

En concordancia, en esta sección también se señala que las dinámicas de movilidad de los USUARIOS, la capacidad y presencia geográfica de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de ofrecer cada MODALIDAD son distintas. Por lo tanto, el análisis de la dimensión geográfica se presenta de manera específica para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

Para la determinación de la dimensión geográfica, esta autoridad primero analizó las redes de cobertura de los GIE mejor posicionados a nivel nacional en términos de la flota vehicular. De dicho análisis se observa que estos GIE tienen RUTAS AUTORIZADAS focalizadas y movilizan pasajeros en dichas rutas de manera regional.

En este sentido, como punto de partida se utilizan las áreas o regiones geográficas que la SICT ha determinado para estimar indicadores regionales (mesorregiones). Utilizando cada mesorregión, se analizó el flujo de movilidad de los pasajeros en cada MODALIDAD y se observó que la mesorregión Centro País (que contiene a los estados del centro como la Ciudad de México y el Estado de México) es un importante polo de interconexión con el resto del país, por lo que dicha mesorregión se analiza de manera específica. De este análisis se observa que, desde el norte y poniente de la Ciudad de México, se movilizan pasajeros principalmente hacia el occidente y norte del país, mientras que, desde el sur y oriente de la Ciudad de México, se movilizan pasajeros principalmente hacia el sur y sureste del país.

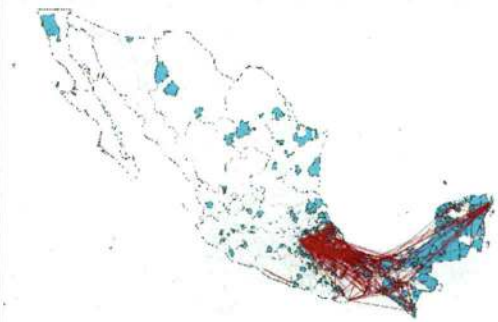
Del análisis anterior, las entidades federativas que componen la mesorregión arriba descrita (Centro País) se asignan, en su caso, a la mesorregión a la que se movilizan la mayor parte de los usuarios. Este proceso terminal con la conformación de nuevas regiones geográficas. Finalmente, se analiza la movilidad de USUARIOS entre estas nuevas regiones geográficas y, a partir de estos flujos observados, los mercados relevantes geográficos quedan finalmente determinados según la MODALIDAD de que se trate.

5.2.2.1 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO

De la información recabada por esta autoridad, es posible identificar que los principales prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, en ningún caso, tienen presencia en la totalidad de las rutas que comprende el territorio nacional, e inclusive en la totalidad de sus orígenes y destinos autorizados, sino que enfocan su presencia en áreas específicas y forman, en su mayoría, redes regionales.

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

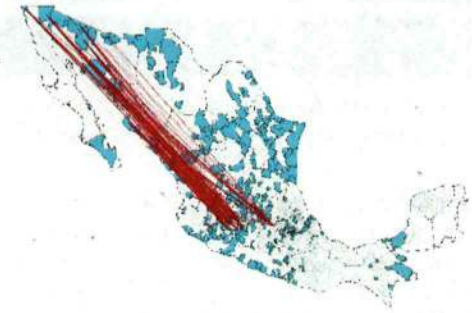
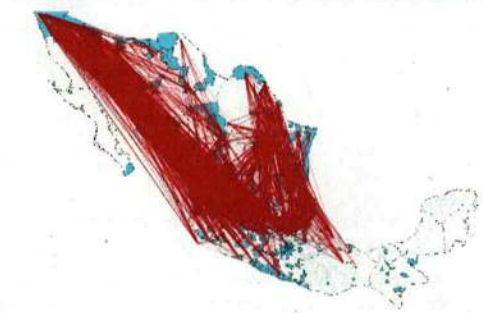
Tabla 11. Cobertura y pasajeros movilizados: principales[336] PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[337] del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO[338]

GRUPO ADO	
	GRUPO ADO tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente la región sur-sureste. Utiliza una red de 142 (ciento cuarenta y dos) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO en la región sur-sureste del país
GRUPO LA PIEDAD	
	GRUPO LA PIEDAD tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente la región centro occidente del país. Utiliza una red de 56 (cincuenta y seis) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO en la región centro occidente.

[336] En términos de flota vehicular. La flota vehicular que se muestra en esta tabla corresponde únicamente a vehículos permisionados para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*X2. Flota de grupos top*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[337] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la tabla "***Utilización de TERMINALES DE PASAJEROS***" en la subsección "***9.9.3 Terminales de pasajeros***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[338] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

GRUPO TOLUCA	
	GRUPO TOLUCA tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente la región centro del país. Utiliza una red de 58 (cincuenta y ocho) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO en la región centro.
GRUPO IAMSA	
	GRUPO IAMSA tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente las regiones centro occidente y noroeste del país. Utiliza una red de 71 (setenta y un) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO principalmente en las regiones centro occidente y noroeste.
GRUPO ESTRELLA BLANCA	
	GRUPO ESTRELLA BLANCA tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan casi la totalidad del país, con excepción de la región sur-sureste. Utiliza una red de [redacted] TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO casi en la totalidad de las RUTAS AUTORIZADAS.

De la **Tabla 11** se desprende que los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[339] se encuentran enfocados geográficamente por el alcance de sus RUTAS AUTORIZADAS. Por esta razón, esta autoridad considera que las condiciones de competencia en cada región están determinadas por la presencia y el alcance de los AGENTES ECONÓMICOS que concurren en estas. Más aún, esta autoridad identifica que los USUARIOS también se desplazan,[340] en su mayoría, regionalmente, por lo que las dinámicas de los mercados relevantes y las posibilidades de sustitución no son nacionales. Es decir, las posibilidades de sustitución, tanto desde el punto de vista de la demanda (mediante la posibilidad de rutas indirectas) como desde el punto de vista de la oferta por la posibilidad de ofrecer otros tramos de rutas permisionadas, ocurren también de forma regional.

Por todo lo anterior, esta autoridad identifica la necesidad de realizar un análisis regional como punto de partida.

Para el presente análisis, como punto de partida, se consideraron las áreas geográficas que la propia SICT[341] ha utilizado para estimar indicadores regionales (denominadas mesorregiones). Cada una de ellas contiene a las principales urbes del país en términos de población y de actividad económica, lo que incrementa las posibilidades de movilidad de USUARIOS desde y hacia cada una de ellas.[342]

Además, las mesorregiones se encuentran conectadas por los principales corredores carreteros del país,[343] lo que brinda un punto de partida adecuado para analizar los patrones de movilidad observados, definir las áreas geográficas y realizar un análisis de sustitución, para definir los mercados relevantes.

---

[339] Medida en términos de la flota vehicular.

[340] El desplazamiento de los usuarios o movilización de pasajeros se representa mediante las líneas rojas de la "***Tabla 11. Cobertura y pasajeros movilizados: principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO***".

[341] Mesorregiones establecidas en el anuario estadístico de la SICT de dos mil diecinueve. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Anuario Estadístico 2019*", página 203.

[342] De acuerdo con el estudio "*METRÓPOLIS DE MÉXICO 2020*", las áreas metropolitanas son centros de atracción donde es posible acceder a mejores condiciones de vida por la diversidad de empleos y la oferta de equipamiento y servicios. En dicho estudio, también señala que la concentración poblacional "(…) *permite que las actividades económicas, sociales y culturales sean más especializadas, con influencia regional y nacional* (…)." Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. Metrópolis de México 2020*", páginas 15 y 87.

[343] Por ejemplo, la mesorregión noreste se conecta con la noroeste a través del corredor troncal "*Mazatlán-Matamoros*", la mesorregión noroeste se conecta con el occidente por el corredor troncal "*México-Nogales con ramal a Tijuana*" y la mesorregión centro país se conecta con occidente y noreste a través del corredor "*México-Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras.*" Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*72. Corredores carreteros troncales*".

Tabla 12. Mesorregiones de México conforme a la SICT[344]

Mesorregión	Entidades Federativas
Sur-Sureste	Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán
Centro-Occidente	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas
Centro-País	Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos y Tlaxcala
Noreste	Chihuahua, Durango, Coahuila de Zaragoza, Nuevo León y Tamaulipas
Noroeste	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora

Con base en lo anterior y la información que fue recabada por esta autoridad, es posible concluir que, entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, los flujos de pasajeros también se han concentrado regionalmente. En la siguiente tabla se observa el flujo de pasajeros que se han movilizado desde y hacia las mesorregiones mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO.

Tabla 13. Flujo de pasajeros en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO entre las mesorregiones de México (Millones de pasajeros)[345]

Origen	Destino				
	Centro Occidente	Centro-País	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste
Centro Occidente	109.86	10.84	1.48	0.59	0.03
Centro-País	10.15	165.08	0.09	0.11	10.98
Noreste	2.15	0.07	9.98	0.09	1.07
Noroeste	0.69	0.06	0.08	7.08	ND

[344] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Elaboración propia con base en la información contenida en el archivo electrónico denominado "*14. Anuario Estadístico 2019*", página 203.

[345] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes, considerando la información recabada por esta AUTORIDAD. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1. flujo_mesorregiones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Origen	Destino				
	Centro Occidente	Centro-País	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste
Sur-Sureste	0.01	10.59	0.58	ND	58.56

De lo anterior, se observa que la mayoría de los pasajeros que viajan desde o hacia un punto de una mesorregión, su destino u origen está dentro de la misma mesorregión. Asimismo, se observa que solamente la mesorregión Centro-País presenta un flujo de pasajeros relativamente más significativo desde y hacia otras mesorregiones.

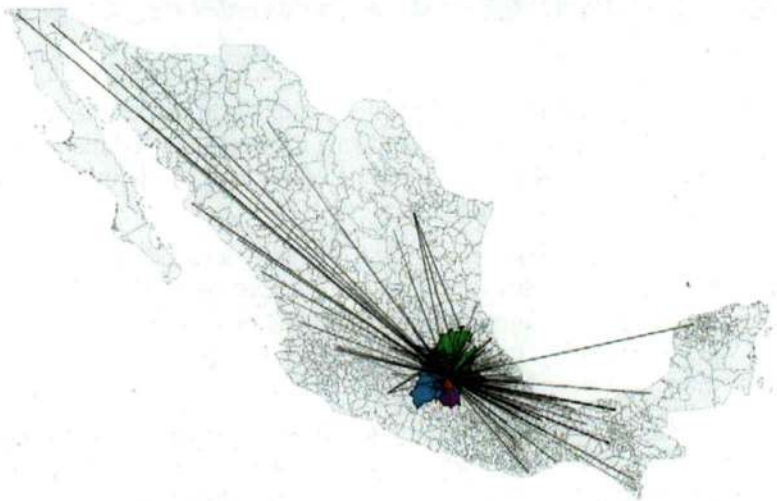
Lo anterior es así, puesto que en la mesorregión Centro-País se lleva a cabo la movilización de un gran porcentaje de USUARIOS de los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE. Entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, del total de pasajeros movilizados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, el 51.96% (cincuenta y uno punto noventa y seis por ciento) utilizaron la región Centro-País como un punto de origen y/o de destino.[346]

En la "***Figura 3. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la mesorregión Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO***" se muestra la relevancia de la región Centro-País en la movilidad de los USUARIOS como punto de origen y destino de viajes que terminan e inician a lo largo del país, pues se observan flujos de pasajeros entre dicha mesorregión y entidades federativas tanto al norte como al sur de México.

----------*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[346] Considerando la información recabada por esta AUTORIDAD. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2. proporcion_centro_pais*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Figura 3. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la mesorregión Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO[347]



Dado que la mesorregión Centro-País funge como un punto central desde y hacia todo el país, esta autoridad considera que debe analizarse a un nivel de desagregación que permita capturar la dinámica de movilidad de pasajeros de esta zona desde y hacia el resto de las mesorregiones.

De hecho, si se analiza cada entidad federativa que conforma la mesorregión Centro-País, se observa una dinámica fuerte que involucra principalmente a la Ciudad de México, como un punto de origen o destino importante en sí mismo, entre las entidades que conforman la mesorregión Centro-País. En la siguiente tabla se muestra la dinámica de los pasajeros que se movilizan entre las entidades federativas que conforman la mesorregión Centro-País y otras mesorregiones.

[347] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Corresponde al flujo de pasajeros cuyo origen y/o destino es la mesorregión Centro – País. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 14. Movilidad de USUARIOS desde y hacia las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO (millones de pasajeros)[348]

Origen	Destino								
	Centro Occidente	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste	Ciudad de México	Hidalgo	México	Morelos	Tlaxcala
Centro Occidente	109.86	1.48	0.59	0.03	5.78	1.76	3.28	0.02	ND
Noreste	2.15	9.98	0.09	1.07	0.02	0.04	ND	ND	ND
Noroeste	0.69	0.08	7.08	ND	0.06	ND	ND	ND	ND
Sur-Sureste	0.01	0.58	ND	58.56	8.90	0.16	1.54	ND	ND
Ciudad de México	6.06	0.05	0.11	9.16	0.02	10.52	46.93	14.25	0.02
Hidalgo	0.89	0.04	ND	0.22	6.64	2.79	0.29	ND	0.05
México	3.20	ND	ND	1.59	44.76	0.77	11.77	1.23	0.27
Morelos	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1.19	23.45	ND
Tlaxcala	ND	ND	ND	ND	0.03	0.02	0.09	ND	ND

Como se observa, la Ciudad de México es un punto de conexión muy importante con cada una de las entidades federativas de Centro-País que lo rodean hacia el norte, sur, este y oeste, pues entre estos se observa el mayor flujo de pasajeros que tienen como origen o destino la Ciudad de México.[349]

De lo anterior se desprende que las dinámicas de la mesorregión Centro-País se encuentran fuertemente influenciadas por los flujos de pasajeros desde y hacia la Ciudad de México. Ahora bien, al interior de esta mesorregión, se identifica una conformación también regional del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde y hacia la Ciudad de México, pues de acuerdo con la información del EXPEDIENTE:

[redacted] [Énfasis añadido]".[350]

[348] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. comportamiento_centropais_estados*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[349] Entre los principales destinos de los USUARIOS que se movilizan desde la Ciudad de México se encuentran las entidades de México, Morelos e Hidalgo.

[350] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-183-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 20.

Lo anterior, derivó de la "*Declaratoria de Necesidades, Pliego de Condiciones y Convocatoria correspondientes a la Terminal Central del Autobuses en el Sur de la Ciudad de México, D.F.*"[351] A través de esta, se estableció:

> "(…) Que la ciudad de México, Distrito Federal es el centro político, económico y social de mayor importancia de la República (…)
>
> Que por su importancia, por su extensión, por ser el centro vital del que concurren y salen el mayor número de servicios concesionados de autotransporte de pasajeros (…)
>
> Que como resultado de los estudios practicados **se recomienda la necesidad de establecer una terminal en el Oriente de la Ciudad, una terminal en el Norte, una terminal en el Poniente y una terminal en el Sur para que concurran los servicios de primera clase, segunda clase y mixto** (…) [Énfasis añadido]".

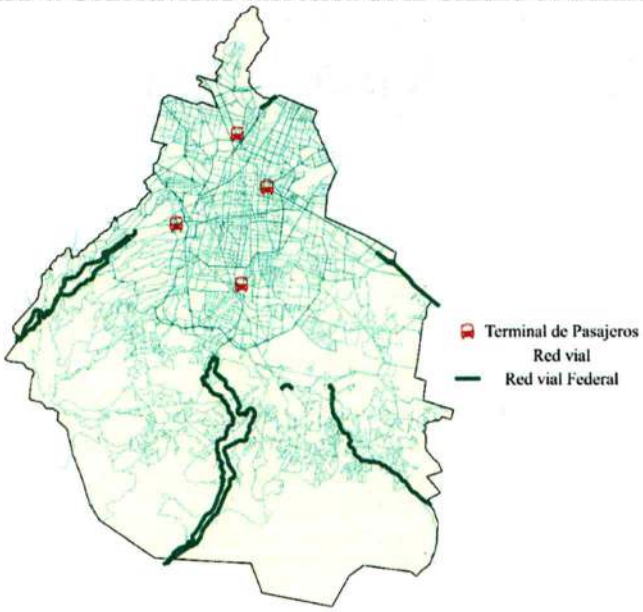
El resultado fue la construcción de cuatro grandes TERMINALES DE PASAJEROS en la Ciudad de México: CENTRAL DEL NORTE en el norte, TERMINAL DE OBSERVATORIO en el poniente, TAPO en el oriente y TERMINAL TAXQUEÑA en el sur, en las que se puede prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en todas sus MODALIDADES.

Esta distribución de las TERMINALES DE PASAJEROS se encuentra directamente relacionada con las principales vías carreteras que conectan a la Ciudad de México con los estados colindantes como se muestra en la "***Figura 4. Conectividad carretera de la Ciudad de México***".

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

[351] Publicado en el DOF el veintitrés de febrero de mil novecientos setenta y dos.

Figura 4. Conectividad carretera de la Ciudad de México[352]



Nota: El mapa muestra la red vial localizada en la Ciudad de México (verde) en las que se resaltan las que son administradas por el Gobierno Federal[353] (verde oscuro) y se muestra la ubicación de las TERMINALES DE PASAJEROS: TERMINAL DE OBSERVATORIO, TAPO, CENTRAL DEL NORTE y TERMINAL TAXQUEÑA.

Dada la distribución de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales de la Ciudad de México y la infraestructura carretera, los flujos de pasajeros movilizados quedaron orientados hacia las zonas del país en que se ubica cada TERMINAL DE PASAJEROS central. La **Tabla 15** muestra los principales destinos desde las 4 (cuatro) TERMINALES DE PASAJEROS centrales más importantes de la Ciudad de México.

---

[352] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.1 Mapa conectividad carretera de la Ciudad de México***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[353] Folio 42107 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*569. 794551067307_s*". De acuerdo con lo señalado en la página 28 (veintiocho) del archivo electrónico denominado "*diccionario_de_datos_rnc*" contenido en la carpeta electrónica denominada "*diccionario_de_datos*" del archivo "*569. 794551067307_s*".

Tabla 15. Principales destinos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde las principales TERMINALES DE PASAJEROS de la Ciudad de México[354]

TERMINAL DE PASAJEROS	Principales destinos	Mesorregión de los destinos
TERMINAL DE OBSERVATORIO	Michoacán, Jalisco, Guerrero, Querétaro, Estado de México, Sonora, Sinaloa y Nayarit.	Centro Occidente, Centro-País, Noroeste y Sur-Sureste.
TAPO	Campeche, Cancún, Mérida, Chetumal, Oaxaca, Villahermosa, Veracruz y Jalapa.	Sur-Sureste.
CENTRAL DEL NORTE	Acapulco, Guadalajara, Guanajuato, San Miguel de Allende, Puerto Vallarta, Monterrey, León, Querétaro, Aguascalientes, San Luis Potosí, Hermosillo, Tijuana, Nuevo Laredo, Matamoros, Reynosa y Ciudad Juárez.	Centro Occidente, Sur-Sureste, Noreste y Noroeste.
TERMINAL TAXQUEÑA	Acapulco, Ixtapa, Oaxaca, Tepoztlán y Puebla.	Sur-Sureste y Centro-País.

De acuerdo con lo anterior, las terminales TAPO y TERMINAL TAXQUEÑA movilizan pasajeros principalmente desde la Ciudad de México hacia el sur y sureste del país, mientras que la TERMINAL DE OBSERVATORIO y CENTRAL DEL NORTE movilizan pasajeros también a la zona norte del país.

Por lo tanto, para capturar las dinámicas de movilidad que se generan en la Ciudad de México, esta autoridad considera adecuado diferenciar las alcaldías de la Ciudad de México en 2 (dos) zonas, de acuerdo con su ubicación geográfica. Por un lado, una que capture la movilidad de USUARIOS hacia el noreste y noroeste del país y otra que capture la movilidad de USUARIOS hacia el sur y sureste del país.

Lo anterior significa que los USUARIOS de la Ciudad de México que deseen viajar hacia el sur y sureste del país, tendrán que desplazarse hasta las Alcaldías donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que los movilizan a zonas geográficas, es decir, a la TAPO y TERMINAL TAXQUEÑA, principalmente. Y los que deseen viajar hacia el occidente y norte del país, tendrán que desplazarse hasta las Alcaldías donde se ubican TERMINAL DE OBSERVATORIO y CENTRAL DEL NORTE.

Para evitar discontinuidades geográficas que afecten la visualización de la información y dada la conformación histórica del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la Ciudad de México, cada alcaldía de la Ciudad de México se agrupó con la entidad federativa más próxima a otro estado de la mesorregión Centro-País. Dado que las entidades más cercanas a la Ciudad de México dentro de

[354] Elaboración propia con base en la información del folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*71. Terminales Centrales CDMX*".

la mesorregión Centro-País son Morelos y Estado de México, cada alcaldía de la Ciudad de México fue agrupada en estas, respectivamente, como se muestra a continuación.

Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros[355]

No.	Alcaldía	Entidad federativa asignada
1	Álvaro Obregón	Estado de México
2	Azcapotzalco	Estado de México
3	Benito Juárez	Morelos
4	Coyoacán	Morelos
5	Cuajimalpa de Morelos	Estado de México
6	Cuauhtémoc	Estado de México
7	Gustavo A. Madero	Estado de México
8	Iztacalco	Morelos
9	Iztapalapa	Morelos
10	Magdalena Contreras	Estado de México
11	Miguel Hidalgo	Estado de México
12	Milpa Alta	Morelos
13	Tláhuac	Morelos
14	Tlalpan	Morelos
15	Venustiano Carranza	Morelos
16	Xochimilco	Morelos

Considerando la agrupación de las alcaldías de la Ciudad de México señalada en la tabla anterior, a continuación, se muestran los principales flujos de pasajeros para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO de las entidades federativas Hidalgo, México, Morelos y Tlaxcala que, junto a Ciudad de México, conforman la región Centro-País.

Tabla 17. Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO. [356]

Entidad federativa que conforman Centro-País	Flujo desde la entidad federativa		Flujo hacia la entidad federativa	
	Destino	Pasajeros movilizados	Origen	Pasajeros movilizados
Hidalgo	México	6,927,467	México	11,290,518
	Hidalgo	2,790,646	Hidalgo	2,790,646
	Centro Occidente	889,268	Centro Occidente	1,760,483
	Sur-Sureste	223,707	Sur-Sureste	159,791
	Tlaxcala	54,368	Noreste	44,251
	Noreste	42,878	Tlaxcala	20,413
México	México	103,454,084	México	103,454,084

[355] Elaboración propia de acuerdo con la ubicación geográfica de las alcaldías que conforman Ciudad de México.
[356] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4. flujo_division_CDMX*" generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Entidad federativa que conforman Centro-País	Flujo desde la entidad federativa		Flujo hacia la entidad federativa	
	Destino	Pasajeros movilizados	Origen	Pasajeros movilizados
	Hidalgo	11,290,518	Centro Occidente	9,060,096
	Centro Occidente	9,261,870	Hidalgo	6,927,467
	Sur-Sureste	3,557,079	Sur-Sureste	3,009,279
	Morelos	1,225,710	Morelos	1,215,474
	Tlaxcala	265,637	Tlaxcala	90,396
	Noroeste	113,941	Noroeste	64,804
	Noreste	47,715	Noreste	23,444
Morelos	Morelos	37,699,068	Morelos	37,699,068
	Sur-Sureste	7,194,419	Sur-Sureste	7,424,143
	México	1,215,474	México	1,225,710
	Tlaxcala	19,385	Tlaxcala	29,225
	ND	ND	Centro Occidente	15,369
Tlaxcala	México	90,396	México	265,637
	Morelos	29,225	Hidalgo	54,368
	Hidalgo	20,413	Morelos	19,385

De la tabla anterior se observa que el mayor flujo de pasajeros de la entidad de Morelos se da con la mesorregión del Sur-Sureste[357]. Mientras que el mayor flujo de pasajeros de las entidades federativas de Hidalgo, México y Tlaxcala se da entre estas entidades.[358] En este sentido, para reflejar los patrones de movilidad[359] entre las entidades federativas que conforman Centro-País y las mesorregiones en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, estas se distribuyeron en las regiones Sur-Sureste y Centro-País como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 18. Asignación entidad federativa-Mesorregión en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO[360]

Entidad federativa	Mesorregión
Estado de México	Centro-País[361]
Morelos	Sur-Sureste[362]
Hidalgo	Centro-País
Tlaxcala	Centro-País

[357] Considerando el flujo de pasajeros que se originó o terminó fuera de la entidad de Morelos.
[358] Para cada entidad federativa se consideró el flujo de pasajeros que sale o entra desde una entidad federativa diferente.
[359] De acuerdo con el flujo de pasajeros entre el año dos mil diecisiete y dos mil diecinueve.
[360] Elaboración propia a partir de los patrones de movilidad de pasajeros entre el año dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, mismos que se muestran en la "***Tabla 17. Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO***".
[361] Si bien existe flujo de pasajeros entre el Estado de México y la mesorregión Centro Occidente, el mayor flujo de pasajeros se presenta con la entidad federativa de Hidalgo. Esto considerando el flujo de pasajeros que se moviliza fuera del Estado de México.
[362] En este caso la entidad federativa de Hidalgo tiene asociadas las alcaldías de la Ciudad de México señaladas en la "***Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros***".

Con excepción de la entidad federativa de Morelos que se agrupó con la mesorregión Sur-Sureste,[363] las entidades de México, Hidalgo y Tlaxcala y las alcaldías de la Ciudad de México que se asociaron con el Estado de México conforman la región Centro-País. Así, las zonas geográficas quedan conformadas como se muestra a continuación:

Tabla 19. Regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO[364]

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO (REGIONES ECONÓMICO)	
REGIÓN E-CENTRO OCCIDENTE	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.
REGIÓN E-CENTRO PAÍS	Hidalgo, Estado de México, Tlaxcala y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro País.[365]
REGIÓN E-NORESTE	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
REGIÓN E-NOROESTE	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
REGIÓN E-SUR SURESTE	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[366]

Ahora bien, la **Tabla 20** muestra los flujos de movilidad de los USUARIOS entre las distintas regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO señaladas previamente.

Tabla 20. Flujos de pasajeros en regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO (Millones de pasajeros movilizados)[367]

REGIÓN ECONÓMICO Origen	Regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO Destino				
	CENTRO OCCIDENTE	CENTRO-PAÍS	NORESTE	NOROESTE	SUR-SURESTE
CENTRO OCCIDENTE	**109.86**	10.82	1.48	0.59	0.04
CENTRO-PAÍS	10.15	**124.89**	0.09	0.11	5.04
NORESTE	2.15	0.07	**9.98**	0.09	1.07
NOROESTE	0.69	0.06	0.08	**7.08**	ND
SUR-SURESTE	0.01	4.40	0.58	ND	**110.88**

[363] Y las alcaldías de la Ciudad de México que se asociaron al Estado de Morelos, conforme se indica en la "***Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros***".

[364] Elaboración propia con base en la información anteriormente expuesta.

[365] Alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo.

[366] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

[367] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5. flujo_meso_finales*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19.

De la tabla anterior, se observa que los USUARIOS se movilizan en su mayoría al interior de cada REGIÓN ECONÓMICA. Por ejemplo, de los USUARIOS que se movilizaron a partir de la región Sur-Sureste, prácticamente la totalidad tuvo como destino la misma región.

Así pues, tomando en consideración que los USUARIOS no se movilizan entre REGIONES ECONÓMICAS y que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE tienen redes con un alcance regional, estos USUARIOS solo pueden ser atendidos por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que concurren en cada una de estas REGIONES ECONÓMICAS. Por tanto, se considera que es poco probable que, ante un incremento en precios en una región dada, un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que no tiene cobertura en dicha área, pueda comenzar a dar el servicio de manera oportuna, pues se encuentra limitado por el alcance de su permiso y sus posibilidades de acceso a las terminales.

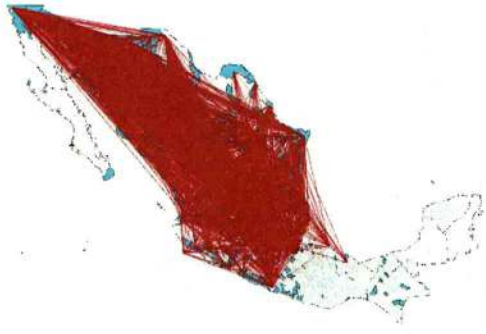
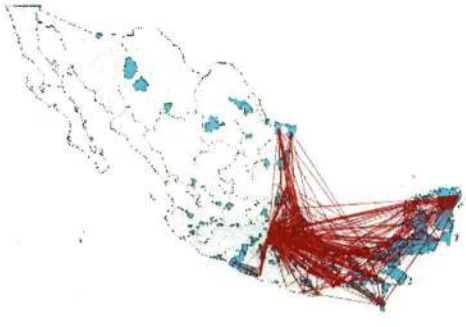
En consecuencia, el alcance geográfico de los mercados relevantes del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO es regional y se delimita a cada una de las REGIONES E-CENTRO-OCCIDENTE, E-CENTRO-PAÍS, E-NORESTE, E-NOROESTE y E-SUR SURESTE señaladas en la **Tabla 20**.

5.2.2.2 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA

De forma similar al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA se observa la presencia, tanto real como potencial, de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ofrecen el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, enfocada regionalmente. Es decir, estos atienden, salvo GRUPO ESTRELLA BLANCA, en su mayoría, una zona del país en específico.

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

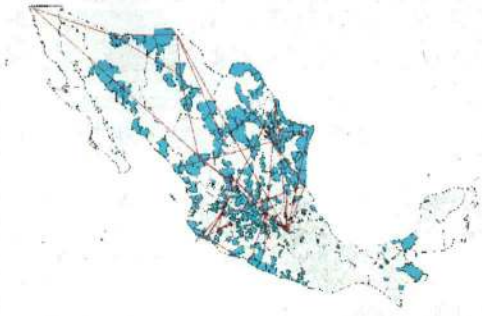
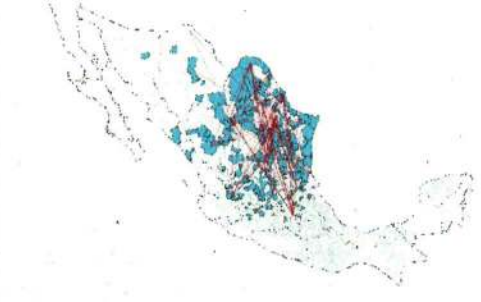
Tabla 21. Cobertura y pasajeros movilizados: principales[368] PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[369] del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA[370]

GRUPO ESTRELLA BLANCA	
	GRUPO ESTRELLA BLANCA tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan buena parte del país, con excepción de la región sur-sureste. Utiliza una red de * TERMINALES DE PASAJEROS y * autobuses, que movilizan pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA casi en la totalidad de las RUTAS AUTORIZADAS.
GRUPO ADO	
	GRUPO ADO tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan la región sur-sureste, centro y noreste. Utiliza una red de 142 (ciento cuarenta y dos) TERMINALES DE PASAJEROS y * autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA principalmente en la región sur-sureste del país.

[368] En términos de flota vehicular. La flota vehicular que se muestra en esta tabla corresponde únicamente a vehículos permisionados para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*X2. Flota de grupos top*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[369] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la tabla "***Utilización de TERMINALES DE PASAJEROS***" en la subsección "***9.9.3 Terminales de pasajeros***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[370] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

GRUPO IAMSA	
	GRUPO IAMSA tiene pocas RUTAS AUTORIZADAS que abarcan casi la totalidad del país, con excepción de la región sur-sureste. Utiliza una red de 71 (setenta y un) TERMINALES DE PASAJEROS y * autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA principalmente en las regiones centro occidente, noreste y noroeste.
GRUPO LA PIEDAD	
	GRUPO LA PIEDAD tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente la región centro occidente del país. Utiliza una red de 56 (cincuenta y seis) TERMINALES DE PASAJEROS y * autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA en la región centro occidente.
GRUPO SENDA	
	GRUPO SENDA tiene RUTAS AUTORIZADAS que abarcan principalmente las regiones centro y noreste del país. Utiliza una red de * TERMINALES DE PASAJEROS y * autobuses, que moviliza pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA en la región centro y noreste.

Como se observa, los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA[371] ofrecen el servicio de forma regional, al concentrar sus rutas y

[371] En términos de flota vehicular.

sus autorizaciones en algunas zonas específicas del país. Es decir, su oferta potencial se encuentra limitada a los puntos que conforman sus RUTAS AUTORIZADAS por lo que, al igual que con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, esta autoridad considera que las condiciones de competencia en cada zona del país están determinadas por la presencia y el alcance de los AGENTES ECONÓMICOS que concurren en ella.

Por lo anterior, para el análisis del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA se consideran nuevamente las mesorregiones de México presentadas en el apartado anterior (véase ***"Tabla 12. Mesorregiones de México conforme a la SICT"***). La siguiente tabla muestra el flujo de pasajeros, entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, entre dichas mesorregiones, para el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA.

Tabla 22. Flujo de pasajeros en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA entre las Mesorregiones de México (Millones de pasajeros)[372]

Origen	Destino				
	Centro-Occidente	Centro-País	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste
Centro-Occidente	35.60	23.65	3.27	0.53	3.68
Centro-País	25.94	62.39	4.83	0.57	22.41
Noreste	5.01	3.40	26.28	1.37	6.49
Noroeste	0.35	0.58	1.54	3.33	0.02
Sur-Sureste	4.12	21.25	5.56	0.01	60.69

De lo anterior, se observa que la mesorregión Centro-País, es un punto relevante en el flujo de pasajeros desde y hacia el resto de las mesorregiones en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA.

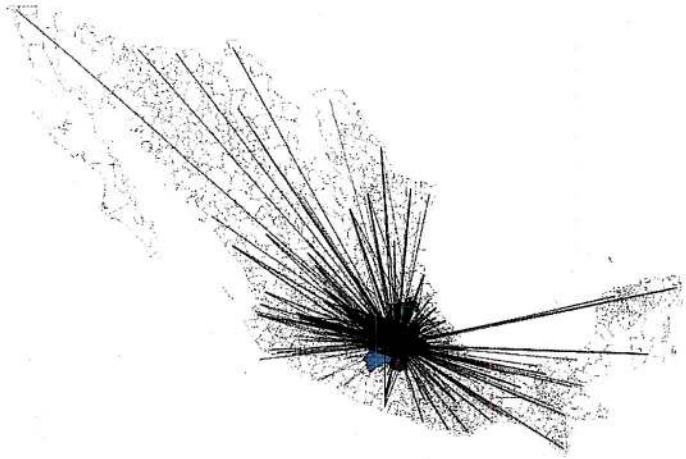
Entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, del total de pasajeros movilizados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, el 51.1% (cincuenta y uno punto uno por ciento) utilizaron la mesorregión Centro-País como un punto de origen y/o de destino.[373] La ***"Figura 5. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la mesorregión Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA"*** muestra la relevancia de la mesorregión Centro-País en la movilidad de los USUARIOS como punto de origen y destino de viajes que terminan e inician a lo largo del país, pues se observan flujos de pasajeros entre dicha región y entidades federativas tanto al norte como al sur de México.

---

[372] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1. flujo_mesorregiones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[373] Corresponde al flujo de pasajeros cuyo origen y/o destino es la Mesorregión Centro – País. Considerando la información recabada por esta AUTORIDAD. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2. proporcion_centro_pais*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Figura 5. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la mesorregión Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA[374]



Al igual que en el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, la mesorregión Centro-País sirve como un punto de central de origen o destino respecto de otras mesorregiones de México. Por ello, para analizar la dinámica de los pasajeros desde y hacia el resto de las regiones del país, esta autoridad considera que debe analizarse de forma desagregada la mesorregión Centro-País y su relación con otras regiones. En la siguiente tabla se muestra la dinámica de los pasajeros que se movilizan entre las entidades federativas que conforman la mesorregión Centro-País y otras mesorregiones.

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

[374] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. Corresponde al flujo de pasajeros cuyo origen y/o destino es la mesorregión Centro – País. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 23. Movilidad de USUARIOS desde y hacia las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA (millones de pasajeros)[375]

Origen	Destino								
	Centro-Occidente	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste	Ciudad de México	Hidalgo	México	Morelos	Tlaxcala
Centro-Occidente	35.60	3.27	0.53	3.68	18.07	0.91	3.60	1.07	ND
Noreste	5.01	26.28	1.37	6.49	3.07	0.21	0.04	0.07	ND
Noroeste	0.35	1.54	3.33	0.02	0.56	ND	0.01	0.01	ND
Sur-Sureste	4.12	5.56	0.01	60.69	15.92	2.31	2.19	0.66	0.16
Ciudad de México	20.33	4.42	0.56	17.86	0.02	18.14	2.08	12.22	0.10
Hidalgo	1.03	0.27	ND	1.97	15.34	2.29	0.23	0.03	ND
México	3.80	0.07	0.02	1.71	2.77	0.20	3.07	ND	0.01
Morelos	0.78	0.08	ND	0.73	5.72	0.04	ND	0.03	ND
Tlaxcala	ND	ND	ND	0.14	0.09	ND	0.00	ND	ND

De lo anterior, se observa que la Ciudad de México, para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, muestra flujos de mayor relevancia con las entidades federativas localizadas al sur de Centro-País, así como con las mesorregiones Sur-Sureste y Centro-Occidente.

Como se señaló en el apartado anterior, la dinámica del flujo de pasajeros observada puede explicarse por la conformación histórica[376] del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la Ciudad de México,[377] que resultó en la construcción de 4 (cuatro) grandes TERMINALES DE PASAJEROS, mismas que se encuentran relacionadas con las principales vías carreteras que conectan a esta ciudad con las entidades federativas colindantes (véase "***Figura 4. Conectividad carretera de la Ciudad de México***" y "***Tabla 15. Principales destinos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde las principales TERMINALES de Pasajeros de la Ciudad de México***".

Por lo tanto, al igual que con el análisis realizado al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, para capturar las dinámicas de movilidad que se generan en la Ciudad de México, esta autoridad considera adecuado diferenciar las alcaldías de la Ciudad de México en 2 (dos) zonas, de acuerdo con su ubicación geográfica. Una que capture la movilidad de USUARIOS hacia el norte y noroeste del país y otra que capture la movilidad de USUARIOS hacia el sur y sureste del país. Esto significa que los USUARIOS de la Ciudad de México que deseen viajar a hacia el sur y sureste del país,

---

[375] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. comportamiento_centropais_estados*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[376] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-183-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 20.

[377] De acuerdo con la "*Declaratoria de Necesidades, Pliego de Condiciones y Convocatoria correspondientes a la Terminal Central del Autobuses en el Sur de la Ciudad de México, D.F.*" Publicada en el DOF el veintitrés de febrero de mil novecientos setenta y dos.

tendrán que desplazarte hasta las TERMINALES DE PASAJEROS que los movilizan a dichas regiones, es decir, a la TAPO y TERMINAL TAXQUEÑA, principalmente. Y los que deseen viajar hacia el occidente y norte del país, tendrán que desplazarse hasta la TERMINAL DE OBSERVATORIO y CENTRAL DEL NORTE.

De igual manera, cada alcaldía de la Ciudad de México se agrupó con la entidad federativa más próxima dentro de la mesorregión Centro-País. Dado que las entidades más cercanas dentro de la mesorregión Centro-País son Morelos y Estado de México, cada alcaldía fue agrupada a alguna de estas como se muestra en la "***Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros***". Considerando dicha agrupación, en la siguiente tabla se muestra el flujo de pasajeros de las entidades federativas, que, junto a la Ciudad de México, conforman la región Centro-País, Hidalgo, México, Morelos y Tlaxcala.

Tabla 24. Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA[378]

Entidad federativa que conforman Centro-País	Flujo desde la entidad federativa		Flujo hacia la entidad federativa	
	Destino	Pasajeros movilizados	Origen	Pasajeros movilizados
Hidalgo	México	11,101,093	México	13,649,798
	Morelos	4,496,198	Morelos	4,736,986
	Hidalgo	2,287,601	Sur-Sureste	2,309,982
	Sur-Sureste	1,972,148	Hidalgo	2,287,601
	Centro Occidente	1,027,206	Centro Occidente	913,863
	Noreste	265,162	Noreste	210,846
México	Centro Occidente	22,140,046	Centro Occidente	20,052,969
	Hidalgo	13,649,798	Sur-Sureste	12,042,753
	Sur-Sureste	12,723,739	Hidalgo	11,101,093
	México	7,013,570	México	7,013,570
	Noreste	4,391,504	Noreste	2,975,977
	Morelos	729,332	Morelos	775,543
	Noroeste	572,263	Noroeste	570,490
	Tlaxcala	8,567	Tlaxcala	3,151
Morelos	Morelos	17,399,347	Morelos	17,399,347
	Sur-Sureste	7,572,776	Sur-Sureste	6,735,356
	Hidalgo	4,736,986	Hidalgo	4,496,198
	Centro Occidente	2,776,867	Centro Occidente	2,684,521
	México	775,543	México	729,332

[378] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4. flujo_division_CDMX*" generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Entidad federativa que conforman Centro-País	Flujo desde la entidad federativa		Flujo hacia la entidad federativa	
	Destino	Pasajeros movilizados	Origen	Pasajeros movilizados
	Noreste	174,923	Noreste	208,419
	Tlaxcala	97,876	Tlaxcala	91,606
	ND	ND	Noroeste	6,599
Tlaxcala	Sur-Sureste	142,971	Sur-Sureste	158,414
	Morelos	91,606	Morelos	97,876
	México	3,151	México	8,567

Como se observa de la tabla anterior, los principales destinos de las entidades de Hidalgo, Estado de México, Morelos y Tlaxcala, corresponden a una mesorregión o una entidad aledaña. En este sentido, para reflejar los patrones de movilidad[379] entre estas entidades federativas y las mesorregiones, se agruparon a las 4 (cuatro) entidades referidas junto con las entidades o mesorregiones a las que movilizan la mayor cantidad de pasajeros, de acuerdo con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA. Si bien, existen casos en los que el mayor flujo de los pasajeros de dichas entidades es otra entidad,[380] estos se agruparon en la mesorregión que corresponde el mayor flujo de la última entidad federativa.

Por ejemplo, el mayor número de pasajeros que salen de la entidad de Hidalgo tienen como destino el Estado de México, por lo que éstos se asociaron a la mesorregión Centro-Occidente, pues el principal destino de los pasajeros que salen del Estado de México es dicha mesorregión. En el caso de Morelos y Tlaxcala, se agruparon con la mesorregión Sur-Sureste, pues es donde se observa el mayor flujo de pasajeros.[381]

Tabla 25. Asignación entidad federativa-Mesorregión, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA[382]

Entidad federativa	Mesorregión
Estado de México	Centro-Occidente
Morelos	Sur-Sureste
Hidalgo	Centro Occidente[383]
Tlaxcala	Sur-Sureste

[379] Medido por el flujo de pasajeros entre el año dos mil diecisiete y dos mil diecinueve.
[380] De la mesorregión Centro-País.
[381] Considerando el flujo de pasajeros cuando el origen y/o destino es diferente la entidad federativa en el que se originó o finalizó el viaje.
[382] Elaboración propia a partir de los patrones de movilidad de pasajeros entre el año dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, mismos que se muestran en la "***Tabla 24****¡Error! Solo el documento principal.*. ***Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA.***".
[383] El mayor flujo de pasajeros de los viajes que se originan o terminan en el Estado de Hidalgo tienen como destino u origen el Estado de México. Ahora bien, dado que este último se agrupó a la mesorregión Centro-Occidente, dicha entidad federativa se agrupó a esta también.

Dado lo anterior, las zonas geográficas a las que pueden concurrir los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA están delimitadas regionalmente por la cobertura y presencia de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Dichas zonas geográficas quedan conformadas como se muestra a continuación:

Tabla 26. REGIONES DE PRIMERA[384]

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA (REGIONES DE PRIMERA)	
REGIÓN DP-CENTRO OCCIDENTE	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente.[385]
REGIÓN DP-NORESTE	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
REGIÓN DP-NOROESTE	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
REGIÓN DP-SUR SURESTE	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[386]

En la siguiente tabla se muestra el flujo de movilidad de los USUARIOS en las regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA. En ella se observa que los patrones de movilidad de los USUARIOS son regionales, pues la mayor parte del flujo de pasajeros se realiza al interior de dichas regiones. Es decir, la mayor parte del flujo de pasajeros que se origina o termina en una región del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA tiene como destino u origen la misma región.

Tabla 27. Flujos de pasajeros en regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA (Millones de pasajeros movilizados)[387]

REGIÓN DP ORIGEN	REGIÓN DP DESTINO			
	CENTRO OCCIDENTE	NORESTE	NOROESTE	SUR-SURESTE
Centro-Occidente	**113.79**	7.93	1.10	26.30

[384] Elaboración propia con base en la información anteriormente expuesta.
[385] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
[386] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.
[387] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5. flujo_meso_finales*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19.

Región DP Origen	Región DP Destino			
	Centro Occidente	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste
Noreste	8.20	**26.28**	1.37	6.70
Noroeste	0.92	1.54	**3.33**	0.03
Sur-Sureste	26.76	5.74	0.01	**92.89**

Finalmente, esta autoridad considera que ante un incremento en precios en una región es poco probable que un Permisionario de Autotransporte que no tiene cobertura en esta área, pueda comenzar a ofrecer el servicio de manera oportuna, pues se encuentra limitado por los puntos que conforman sus Rutas Autorizadas. Así, el alcance geográfico de los mercados relevantes del Servicio de Autotransporte De Primera es regional y se delimita a cada una de las Regiones DP-Centro-Occidente, DP-Noreste, DP-Noroeste y DP-Sur Sureste señaladas en la "***Tabla 26. Regiones De Primera***".

5.2.2.3 Servicio de Autotransporte Premium

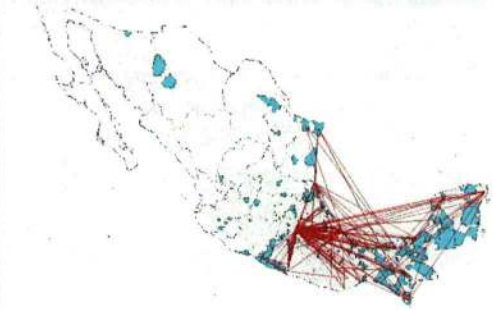
A diferencia del Servicio de Autotransporte Económico, en el Servicio de Autotransporte Premium el servicio es directo entre los puntos donde se origina y finaliza la ruta. Sin embargo, aún existe la posibilidad de que los Usuarios se trasladen mediante rutas indirectas, utilizando más de una ruta para llegar a su destino final. Por ello, las posibilidades de sustitución también están determinadas por las redes conformadas por las líneas de autobús.

Lo anterior se refleja en la presencia de los Permisionarios de Autotransporte que ofrecen el Servicio de Autotransporte Premium, pues su oferta real como su oferta potencial,[388] se concentra regionalmente ofreciendo diferentes rutas. Es decir, estos atienden, en su mayoría, un área geográfica en específico.

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

[388] La oferta potencial se refiere a la posibilidad de que el Permisionario de Autotransporte preste el servicio en todas las rutas y tramos de ruta permisionados.

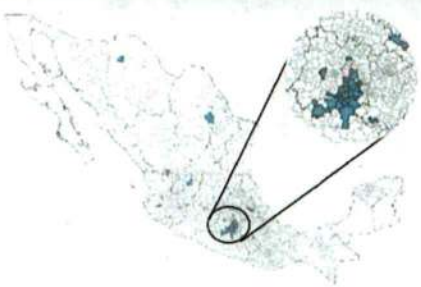
Tabla 28. Cobertura y pasajeros movilizados: principales[389] PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[390] del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[391]

GRUPO IAMSA	
	GRUPO IAMSA tiene RUTAS AUTORIZADAS concentradas principalmente en el centro y noreste del país. Utiliza una red de 71 (setenta y un) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que movilizan pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM en las regiones centro, occidente y noreste.
GRUPO ADO	
	GRUPO ADO tiene RUTAS AUTORIZADAS concentradas principalmente en el sureste del país. Utiliza una red de 142 (ciento cuarenta y dos) TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses, que movilizan pasajeros del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM en la región sureste.

[389] En términos de flota vehicular. La flota vehicular que se muestra en esta tabla corresponde únicamente a vehículos permisionados para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*X2. Flota de grupos top*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[390] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en la tabla "***Utilización de TERMINALES DE PASAJEROS***" en la subsección "***9.9.3 Terminales de pasajeros***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[391] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección en la subsección "**9.8.2. *Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Grupo Toluca	
	Grupo Toluca tiene Rutas Autorizadas concentradas principalmente en el centro del país. Utiliza una red de 58 (cincuenta y ocho) Terminales de Pasajeros y [redacted] autobuses, que movilizan pasajeros del Servicio de Autotransporte Premium en la región centro.
Grupo Estrella Blanca	
	Grupo Estrella Blanca tiene Rutas Autorizadas en casi todo el país, concentradas en la parte centro y norte. Utiliza una red de [redacted] Terminales de Pasajeros y [redacted] autobuses asociados a dichas Rutas Autorizadas.
Grupo Pullman	
	Grupo Pullman tiene Rutas Autorizadas concentradas principalmente en el centro del país. Utiliza una red de 8 (ocho) Terminales de Pasajeros y [redacted] autobuses, que moviliza pasajeros del Servicio de Autotransporte Premium en la región centro.

GRUPO SENDA[392]	
	GRUPO SENDA tiene RUTAS AUTORIZADAS concentradas principalmente en el centro y noreste del país. Utiliza una red de [redacted] TERMINALES DE PASAJEROS y [redacted] autobuses asociados a dichas RUTAS AUTORIZADAS.

De lo anterior, se observa que los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM concentran su oferta real como la potencial en ciertas áreas del país, misma que se encuentra limitada por los puntos que conforman sus RUTAS AUTORIZADAS. Por lo que, al igual que con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y DE PRIMERA, esta autoridad considera que las condiciones de competencia en cada zona geográfica están determinadas por la presencia y el alcance de los AGENTES ECONÓMICOS que concurren en ella.

Por lo anterior, para el análisis del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM se consideran las mesorregiones de México presentadas en la "***Tabla 12. Mesorregiones de México conforme a la SICT***"). La siguiente tabla se muestra el flujo de pasajeros entre estas mesorregiones para el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

Tabla 29. Flujo de pasajeros en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM entre las Mesorregiones de México (Millones de pasajeros)[393]

Origen	Destino				
	Centro-Occidente	Centro-País	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste
Centro-Occidente	3.42	3.47	0.11	0.02	0.31
Centro-País	4.41	3.89	0.08	ND	7.67
Noreste	3.95	0.98	0.25	0.03	0.50
Sur-Sureste	0.51	7.87	0.55	ND	11.27

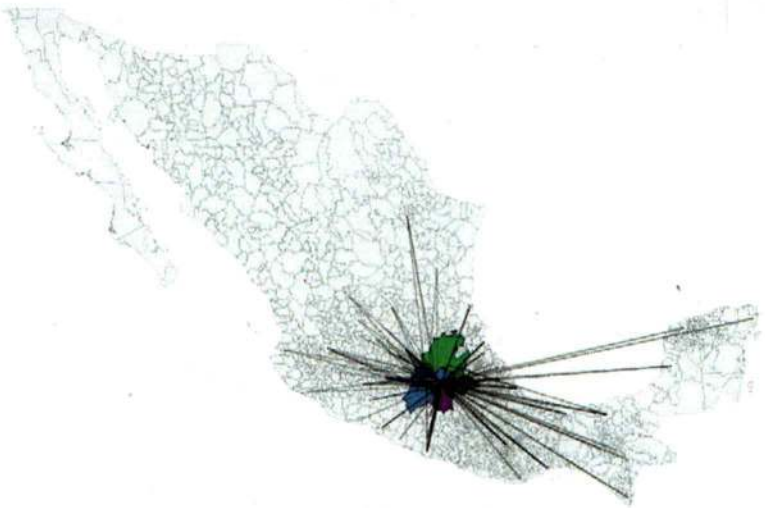
De lo anterior, se observa que la mesorregión Centro-País, nuevamente es un punto relevante en el flujo de pasajeros en el Centro-Occidente, Sur-Sureste y Noreste del país en el SERVICIO DE

[392] De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que GRUPO SENDA no ha ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

[393] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. Considerando la información recabada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1. flujo_mesorregiones*"" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

AUTOTRANSPORTE PREMIUM. Entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, del total de pasajeros movilizados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, el 57.5% (cincuenta y siete punto cinco por ciento) utilizaron la mesorregión Centro-País como un punto de origen y/o de destino.[394] En suma, la "***Figura 6. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la región Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM***" muestra la relevancia de la mesorregión Centro-País en la movilidad de los USUARIOS como punto de origen y destino de viajes que terminan e inician a lo largo del país, pues se observan flujos de pasajeros entre dicha región y entidades federativas tanto al norte como al sur de México.

Figura 6. Movilidad de USUARIOS desde y hacia la región Centro-País, SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[395]



[394] Corresponde al flujo de pasajeros cuyo origen es la Mesorregión Centro – País. Considerando la información recabada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2. proporcion_centro_pais*" en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[395] Pasajeros movilizados entre los años dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes. Además, es información que no se encuentra afectada por la pandemia causada por la enfermedad COVID-19. De la información que obra en el EXPEDIENTE, para dicho periodo no se observan pasajeros movilizados mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM desde o hacia la región noroeste cuyo destino u origen corresponda a la región Centro-País. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

La mesorregión Centro-País juega el papel importante como punto de origen o destino hacia otras zonas geográficas de México. Por ello, para analizar la dinámica de los pasajeros desde y hacia el resto de las mesorregiones del país, esta autoridad considera que debe analizarse de forma desagregada la mesorregión Centro-País y su relación con otras mesorregiones. En la siguiente tabla se muestra la dinámica de los pasajeros que se movilizan entre las entidades federativas que conforman la mesorregión Centro-País y otras mesorregiones.

Tabla 30. Movilidad de USUARIOS desde y hacia las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (millones de pasajeros)[396]

Origen	Destino								
	Centro Occidente	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste	Ciudad de México	Hidalgo	México	Morelos	Tlaxcala
Centro Occidente	3.42	0.11	0.02	0.31	2.12	ND	1.30	0.05	ND
Noreste	3.95	0.25	0.03	0.50	0.06	ND	0.76	0.17	ND
Sur-Sureste	0.51	0.55	ND	11.27	7.11	0.05	0.34	0.27	0.09
Ciudad de México	2.54	0.05	ND	6.99	ND	ND	0.01	2.78	0.28
Hidalgo	ND	ND	ND	0.04	ND	ND	ND	ND	ND
México	1.74	0.02	ND	0.27	0.43	ND	0.00	ND	ND
Morelos	0.13	0.01	ND	0.31	ND	ND	ND	ND	ND
Tlaxcala	ND	ND	ND	0.06	0.38	ND	ND	ND	ND

De lo anterior, se observa que la Ciudad de México muestra conexiones de mayor relevancia con las entidades federativas localizadas al sur de Centro-País, así como con las mesorregiones Sur-Sureste y Centro Occidente.

Como se señaló en el apartado anterior, la dinámica del flujo de pasajeros observada puede explicarse por la conformación histórica[397] del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la Ciudad de México,[398] que resultó en la construcción de 4 (cuatro) grandes TERMINALES DE PASAJEROS, mismas que se encuentran relacionadas con las principales vías carreteras que conectan a esta ciudad con las entidades federales colindantes (véase "***Figura 4. Conectividad carretera de la Ciudad de México***" y "***Tabla 15. Principales destinos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde las principales TERMINALES DE PASAJEROS de la Ciudad de México***"). Lo anterior significa que los USUARIOS de la Ciudad de México que deseen viajar hacia el sur y sureste del país, tendrán que

---

[396] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. comportamiento_centropais_estados*" generado mediante el procedimiento descrito en la subsección ***"9.8.3 Dimensión geográfica"*** del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[397] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-183-1*", página 20.

[398] De acuerdo con la "*Declaratoria de Necesidades, Pliego de Condiciones y Convocatoria correspondientes a la Terminal Central del Autobuses en el Sur de la Ciudad de México, D.F.*" Publicada en el DOF el veintitrés de febrero de mil novecientos setenta y dos.

desplazarse hasta las Alcaldías donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que los movilizan a dichas regiones, es decir, a la TAPO y TERMINAL TAXQUEÑA, principalmente. Y los que deseen viajar hacia el occidente y norte del país, tendrán que desplazarse hasta las Alcaldías donde se ubican la TERMINAL DE OBSERVATORIO y CENTRAL DEL NORTE.

Al igual que con el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, para el análisis del flujo de pasajeros en la mesorregión Centro-País, cada alcaldía se agrupó con la entidad federativa más próxima de esta mesorregión. Dado que las entidades más cercanas dentro de la Mesorregión Centro-País son Morelos y Estado de México, cada alcaldía fue agrupada a alguna de estas, tal como se muestra en la "***Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros***Tabla 16. Asignación de las alcaldías de la Ciudad de México de acuerdo con sus flujos de pasajeros". Considerando dicha agrupación, en la siguiente tabla se muestra el flujo de pasajeros de las entidades federativas que conforman Centro-País.

Tabla 31. Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[399]

Entidad federativa que conforman Centro-País	Flujo desde la entidad federativa		Flujo hacia la entidad federativa	
	Destino	Pasajeros movilizados	Origen	Pasajeros movilizados
Hidalgo	Sur-Sureste	37,209	Sur-Sureste	54,292
México	Centro Occidente	3,968,249	Centro Occidente	3,238,574
	Sur-Sureste	954,354	Sur-Sureste	1,272,906
	México	449,010	México	449,010
	Noreste	66,263	Noreste	807,712
Morelos	Sur-Sureste	6,615,587	Sur-Sureste	6,449,003
	Morelos	2,780,378	Morelos	2,780,378
	Centro Occidente	442,520	Centro Occidente	234,183
	Tlaxcala	276,412	Tlaxcala	380,214
	Noreste	10,229	Noreste	175,181
Tlaxcala	Morelos	380,214	Morelos	276,412
	Sur-Sureste	58,366	Sur-Sureste	94,996

De la tabla anterior, se observa que el Estado de México muestra un flujo de pasajeros significativo con la mesorregión Centro Occidente. Mientras que, en las entidades federativas de Hidalgo y Morelos la interacción se da principalmente con la mesorregión Sur-Sureste. Finalmente, la entidad de Tlaxcala muestra un mayor flujo de pasajeros con la entidad de Morelos y, en segundo lugar,

[399] Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4. flujo_division_CDMX*" generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

con la mesorregión Sur-Sureste.[400] Así, estas entidades se agruparon a las mesorregiones que mostraban un mayor flujo de pasajeros. En la siguiente tabla se resume esta agrupación:

Tabla 32. Asignación entidad federativa-Mesorregión para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[401]

Entidad federativa	Mesorregión
Estado de México	Centro-Occidente
Morelos	Sur-Sureste
Hidalgo	Sur-Sureste
Tlaxcala	Sur-Sureste[402]

Considerando lo desarrollado en el presente apartado, las zonas geográficas a las que pueden concurrir los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM están delimitadas regionalmente desde el lado de la oferta por la cobertura y presencia de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Dichas zonas geográficas quedan conformadas como se muestra a continuación:

Tabla 33. Regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[403]

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (REGIONES PREMIUM)	
REGIÓN P-CENTRO OCCIDENTE	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas y las regiones de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente.[404]
REGIÓN P-NORESTE	Coahuila, Chihuahua, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
REGIÓN P-NOROESTE	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
REGIÓN P-SUR SURESTE	Campeche, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las regiones de la Ciudad de

[400] El mayor flujo de pasajeros de los viajes que se originan o terminan en la entidad federativa de Tlaxcala, tienen como destino u origen la entidad de Morelos, no obstante, dado que este último se agrupó a la mesorregión Sur-Sureste, dicha entidad se agrupó a esta también.

[401] Elaboración propia a partir de los patrones de movilidad de pasajeros entre el año dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, mismos que se muestran en la "***Tabla 31. Principales flujos de pasajeros de las entidades federativas que conforman la Mesorregión Centro-País para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM***"

[402] El mayor flujo de pasajeros de los viajes que se originan o terminan en la entidad federativa de Tlaxcala, tienen como destino u origen la entidad de Morelos, no obstante, dado que este último se agrupó a la mesorregión Sur-Sureste, dicha entidad se agrupó a esta también.

[403] Elaboración propia con base en la información anteriormente expuesta.

[404] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo.

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (REGIONES PREMIUM)	
	México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[405]

De acuerdo con los elementos que obran en el EXPEDIENTE, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM es ofrecido principalmente por GRUPO IAMSA, GRUPO ADO, GRUPO TOLUCA y GRUPO PULLMAN, que en conjunto poseen casi el 80% (ochenta por ciento) de la flota vehicular disponible para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.[406] Asimismo, por la cobertura de las RUTAS AUTORIZADAS, esta autoridad observa que en la REGIÓN P-SUR SURESTE concurren pocos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE desde otras REGIONES PREMIUM. Así, en caso de observar un incremento en precios en la REGIÓN P-SUR SURESTE, es poco probable que algún AGENTE ECONÓMICO pueda comenzar a ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM desde otra región y, por tanto, ejercer presiones competitivas significativas.

En el resto de las regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM concurren un mayor número de competidores en términos de RUTAS AUTORIZADAS, lo que les brinda la posibilidad de entrar si, en alguna de ellas, observan un incremento de precios. Por ejemplo, si se incrementa el precio del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM en la REGIÓN P-NOROESTE, es posible que GRUPO SENDA pueda comenzar a ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, pues cuenta con las RUTAS AUTORIZADAS para ello.[407] Lo mismo ocurre en la REGIÓN P-CENTRO OCCIDENTE, pues ante un incremento de precios en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, es posible que GRUPO PULLMAN pueda comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

Así a diferencia del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, se observa un flujo de pasajeros significativo entre algunas de las REGIONES PREMIUM, pues la REGIÓN P-CENTRO OCCIDENTE es el principal destino de los viajes que se originan de la REGIÓN P-NORESTE. La **Tabla 34** muestra los patrones de movilidad de los USUARIOS entre las distintas REGIONES PREMIUM.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[405] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

[406] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*X2. Flota de grupos top*" en la subsección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[407] De acuerdo con la cobertura de GRUPO SENDA mostrada en la "***Tabla 28. Cobertura y pasajeros movilizados: principales Permisionarios de Autotransporte del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM***".

Tabla 34. Flujos de pasajeros movilizados en regiones del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (Millones de pasajeros)[408]

REGIÓN P Origen	REGIÓN P Destino			
	CENTRO OCCIDENTE	NORESTE	NOROESTE	SUR-SURESTE
CENTRO OCCIDENTE	**11.08**	0.17	0.02	1.50
NORESTE	**4.76**	0.25	0.03	0.67
SUR-SURESTE	2.23	0.56	ND	**28.02**

De la tabla inmediata anterior se observa que existen flujos importantes de pasajeros entre las REGIONES P-NORESTE y P-CENTRO OCCIDENTE. Del total de pasajeros que se movilizaron desde la REGIÓN P-NORESTE, tuvieron como principal destino la REGIÓN P-CENTRO OCCIDENTE. Esto sugiere que los patrones de movilidad, las redes y, por tanto, la presión competitiva entre los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ocurre en mayor medida entre las REGIONES P-CENTRO OCCIDENTE y P-NORESTE y, por tanto, estas forman parte del mismo mercado geográfico.

Es importante notar que, si bien existe una relación en el flujo de pasajeros entre la REGIÓN P-NORESTE y la REGIÓN P-SUR SURESTE, el flujo entre estas regiones es poco significativo con respecto al total de pasajeros que se movilizados desde o hacia las REGIONES P-NORESTE y P-SUR SURESTE.

Así, las presiones competitivas entre los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE tienen un alcance regional. Una región claramente determinada por el alcance geográfico de la REGIÓN P-SUR SURESTE, otra por REGIÓN P-NOROESTE y otra más conformada por las REGIONES P-NORESTE y P-CENTRO OCCIDENTE.

5.2.3 Conclusión del análisis de las fracciones II, III y IV del artículo 58 de la LFCE: dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES

En virtud de los elementos analizados, esta autoridad concluye que actualmente la dimensión geográfica de los mercados relevantes, tanto para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, tiene un alcance regional.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó la existencia de 5 (cinco) mercados geográficos en el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, 4 (cuatro) en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y 3 (tres) en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, mismos que se especifican a continuación:

---

[408] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5. flujo_meso_finales*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Pasajeros movilizados entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve. Se utilizó únicamente este periodo debido a que es el periodo para el que se cuenta con información más consistente para los competidores más relevantes.
No se cuenta con información sobre movilización de pasajeros desde la región noroeste mediante el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

Tabla 35. Mercados Relevantes geográficos

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM	
MERCADO RELEVANTE NOROESTE (MR P-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MERCADO RELEVANTE SUR SURESTE (MR P-SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[409]
MERCADO RELEVANTE CENTRO OCCIDENTE-NORESTE (MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE)	Aguascalientes, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Zacatecas y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente-Noreste.[410]
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA	
MERCADO RELEVANTE CENTRO OCCIDENTE (MR DP-CENTRO OCCIDENTE)	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro Occidente.[411]
MERCADO RELEVANTE NORESTE (MR DP-NORESTE)	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
MERCADO RELEVANTE NOROESTE (MR DP-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MERCADO RELEVANTE SUR SURESTE (MR DP-SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[412]

[409] Las alcaldías de la Ciudad de México: Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Xochimilco, Benito Juárez y Venustiano Carranza.
[410] Las alcaldías de la Ciudad de México: Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, Álvaro Obregón, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.
[411] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
[412] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO	
MERCADO RELEVANTE CENTRO OCCIDENTE (MR E- CENTRO OCCIDENTE)	Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.
MERCADO RELEVANTE CENTRO PAÍS (MR E-CENTRO PAÍS)	Hidalgo, Estado de México, Tlaxcala y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Centro País.[413]
MERCADO RELEVANTE NORESTE (MR E-NORESTE)	Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
MERCADO RELEVANTE NOROESTE (MR E-NOROESTE)	Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.
MERCADO RELEVANTE SUR SURESTE (MR E- SUR SURESTE)	Campeche, Chiapas, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán y las Alcaldías de la Ciudad de México donde se ubican las TERMINALES DE PASAJEROS que movilizan pasajeros hacia dicha región Sur Sureste.[414]

En la "***Figura 7. Mercados Relevantes geográficos***" se muestra la distribución de los mercados relevantes geográficos para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM.

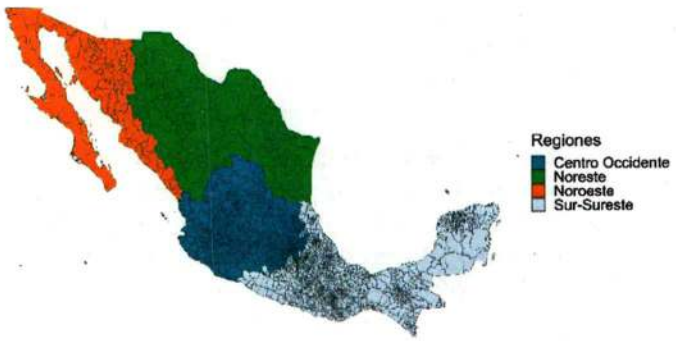
----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[413] Las alcaldías de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Magdalena Contreras, y Miguel Hidalgo.
[414] Las alcaldías de la Ciudad de México: Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

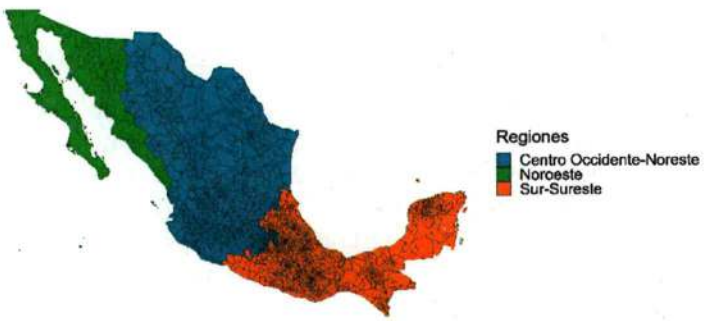
Figura 7. Mercados Relevantes geográficos[415]

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA



SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM



5.3 Circunstancias particulares del caso: artículo 58, fracción V de la LFCE.

Finalmente, la fracción V del artículo 58 de la LFCE señalan lo siguiente:

> "**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] [Énfasis de origen]".

---

[415] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

En ese sentido, el artículo 5 de las DISPOSICIONES señala 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 pueden 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".

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación se realizó en el análisis del artículo 58, fracción I, de la LFCE en la sección "***5.1 Dimensión producto***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Por lo que hace a la delimitación geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores sin incurrir en costos significativos, este análisis fue realizado en términos de las fracciones II, III y IV del artículo 58 de la LFCE en la sección "***5.2 Dimensión geográfica: artículo 58, fracciones II, III y IV, de la LFCE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. En este sentido, en ánimo de evitar repeticiones innecesarias, se tienen aquí por reproducidas esas secciones.

5.4 Conclusiones de la determinación de los Mercados Relevantes

En virtud de los elementos anteriores, se concluye que el transporte de pasajeros en otros medios de transporte (STAP, STFP y STMP), el transporte terrestre de pasajeros en vehículo propio, en SVC, en servicios *vanpooling* y el SERVICIO DE TURISMO actualmente no constituyen sustitutos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y, por lo tanto, no forman parte del mismo mercado relevante. Asimismo, se concluyó que, por diferencias en la regulación, en amenidades en la prestación del servicio, en el precio y en las características de los autobuses que utilizan, las distintas Modalidades no forman parte de mismo mercado relevante.

Por tanto, en su dimensión producto esta autoridad identificó los siguientes mercados: i) SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades De Lujo, Ejecutivo y TTA; ii) SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad De Primera y iii) SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades Económica y Mixta.

En su dimensión geográfica, esta autoridad concluyó que, por su naturaleza, no es aplicable imputarle costos de distribución al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES. Además, las redes de los prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE tienen un alcance regional y los patrones de movilidad también se realizan regionalmente. Por lo cual, esta autoridad concluyó que los mercados relevantes tienen un alcance regional, el cual se encuentra referido en la sección "***5.2.3 Conclusión del análisis de las fracciones II, III y IV del artículo 58 de la LFCE: dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES***".

6 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES

A continuación, se expone el análisis de condiciones de competencia efectiva aplicado a los MERCADOS RELEVANTES definidos en la sección "***5. Determinación del Mercado Relevante***", de conformidad con el artículo 59 de la LFCE. Dicho análisis permitió identificar, de forma preliminar, la ausencia de condiciones de competencia efectiva en estos.

6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE

La fracción I del artículo 59 de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE lo siguiente:

> "Artículo 59. Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
>
> 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; (…)".

La estimación de las participaciones de mercado se realizó considerando los pasajeros movilizados en los MERCADOS RELEVANTES a partir de la información de los principales AGENTES ECONÓMICOS, así como estimaciones en términos de la flota vehicular para la totalidad de los participantes en cada MERCADO RELEVANTE. Es importante tener en cuenta los siguientes factores que impactan en el PERIODO en que se realizó la estimación.

En primer lugar, no todos los AGENTES ECONÓMICOS requeridos reportaron información de pasajeros movilizados con la periodicidad solicitada, por origen-destino y por MODALIDAD. Por ello, la información relativa a los pasajeros movilizados por estos AGENTES ECONÓMICOS no se consideró en la estimación al no ser información completa, homogénea ni comparable con el resto de información recolectada.

En segundo lugar, como se expone a continuación, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentra caracterizado por la existencia de múltiples razones sociales y permisionarios, por lo que no se cuenta con información de movimiento de pasajeros de la totalidad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que participan en todos los MERCADOS RELEVANTES. Sin embargo, la estimación de la participación de los pasajeros movilizados para dichos AGENTES ECONÓMICOS se realizó a partir de su flota vehicular según la información de la SICT y de la información de los

pasajeros movilizados reportada por los AGENTES ECONÓMICOS que sí fueron requeridos y reportaron información en el EXPEDIENTE.[416]

Finalmente, durante dos mil veinte a dos mil veintiuno, derivado de la emergencia sanitaria derivada por el COVID-19, se implementaron medidas en el país que impactaron directamente al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[417] por lo que la información durante este periodo no refleja las dinámicas reales del mercado.

En virtud de lo anterior, la mejor información disponible con que cuenta esta autoridad para la estimación de las participaciones de mercado en términos de pasajeros es la correspondiente a los años dos mil diecisiete, dos mil dieciocho y dos mil diecinueve. No obstante lo anterior, esta autoridad consideró la información de los pasajeros movilizados que sí fue proporcionada por diversos AGENTES ECONÓMICOS para el periodo de dos mil veinte a dos mil veintidós y, a partir de esta, se estimaron las participaciones para la totalidad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para los que no se contaba con información de pasajeros pero que contaban con flota vehicular en dicho periodo. Las participaciones de mercado se medirán a partir del punto en el cual se originó cada viaje.[418]

Además de las participaciones, en la presente sección se analizan los índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES. De acuerdo con los CRITERIOS TÉCNICOS, el índice de concentración de Herfindahl-Hirschman o IHH podrá ser utilizado "(…) *en el análisis de mercados relacionados o de otros aspectos, como puede ser en materia de condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial u otras cuestiones relativas al proceso de libre concurrencia o competencia* (...)."[419] Este indicador se estima con las participaciones de mercado.

El IHH permite detectar altos grados de concentración cuando uno o pocos AGENTES ECONÓMICOS tienen la mayor parte de un mercado y grados de concentración bajos cuando concurren un gran número de AGENTES ECONÓMICOS que tienen participaciones muy pequeñas en el mercado.[420] El

---

[416] Esta estimación se muestra en la subsección ***"9.9.1 Participaciones de Mercado"*** del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[417] El veintitrés de marzo de dos mil veinte la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte y la Dirección General de Autotransporte Federal emitieron la circular obligatoria CO DGAF-MEDPREV.1/2020 "*que establece el plan de contingencia de autotransporte federal ante eventos de importancia en salud pública*" donde se establece como medida de prevención y en medida de lo posible guardar una distancia "*de más de 1.00 metro*". Asimismo, se tiene evidencia que dicha medida se siguió aplicando dicha en dos mil veintiuno, bloqueando asientos de autobuses del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y por ende afectando la disponibilidad del servicio. Folio del EXPEDIENTE 18945. Información visible en los archivos electrónicos "*MEDIDAS PREVENTIVAS TITANIUM*" páginas 1 y 2. y "*CIRCULAR OBLIGATORIA FINAL_DGAF-MEDPREV 23032020*", página 11.

[418] Si bien se cuenta con información de los pasajeros movilizados por origen y destino, para calcular las participaciones de mercado se utilizaron los viajes a partir del origen.

[419] De acuerdo con los CRITERIOS TÉCNICOS.

[420] El IHH se define como:

$$IHH = \sum_{i=0}^{n} q_i^2 = q_1^2 + q_2^2 + \cdots + q_n^2$$

Donde q_i es la participación de mercado del AGENTE ECONÓMICO *i-ésimo*. CRITERIOS TÉCNICOS.

IHH toma valores entre 0 (cero) y 10,000 (diez mil). Valores bajos son indicativos de la existencia de un gran número de competidores, en la cual la participación de mercado de cada uno es casi cero, por lo que el grado de concentración de este mercado es prácticamente nulo. Ésta es una característica de un mercado competitivo. En el otro extremo, un valor de 10,000 (diez mil) corresponde a una estructura de mercado caracterizada por un monopolio, en la que un solo AGENTE ECONÓMICO detenta una participación de mercado igual al 100.0% (cien por ciento).

De acuerdo con el artículo SEXTO de los CRITERIOS TÉCNICOS, es poco probable que existan condiciones para obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia en un mercado cuando el IHH es inferior a los 2,000 (dos mil) puntos. Cuando el IHH es superior a este umbral, existen indicios de estructuras de mercado concentradas.

Con fines de claridad en la exposición, en un primer apartado se muestran las participaciones de mercado en cada MERCADO RELEVANTE acompañadas del IHH correspondiente. En un segundo apartado, se analiza la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES.

6.1.1 Participaciones de mercado e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES

Derivado de la estimación de las participaciones de mercado y del IHH, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que diversos MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y DE PRIMERA se encuentran altamente concentrados mientras que, en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, casi en general, se observa una mayor concurrencia de participantes y niveles de concentración más bajos.[421]

6.1.1.1 MERCADOS RELEVANTES PREMIUM

De acuerdo con la información disponible, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM se encuentran altamente concentrados. En esta sección se presenta una descripción general de la estructura de las participaciones y la concentración de cada mercado. En la "***Tabla 36. MERCADOS RELEVANTES PREMIUM***" se desglosan las participaciones por cada año del PERIODO para los principales competidores en cada MERCADO RELEVANTE, así como el IHH y el número de competidores que concurren en cada uno de ellos.

---

[421] Adicionalmente se estimó el IHH en términos de la flota vehicular vigente a dos mil diecinueve. De este análisis se obtuvieron resultados consistentes con los IHH medidos por pasajeros movilizados ya que en todos los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM el IHH es superior a los 4,000; en los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, se encuentra entre 2,000 y 3,000 puntos y en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, el IHH es inferior a los 1,000 puntos. Elaboración propia. Elaboración con información del archivo electrónico denominado "*participacion_flota*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 36. MERCADOS RELEVANTES PREMIUM[422]

MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO IAMSA	52.0%	51.8%	54.4%	55.2%	59.1%	61.8%
GRUPO TOLUCA	41.7%	38.6%	37.4%	37.9%	33.6%	31.2%
GRUPO ADO	4.4%	7.3%	4.6%	3.8%	4.5%	4.2%
GRUPO SENDA	0.8%	0.7%	0.7%	0.6%	0.2%	0.2%
GRUPO LA PIEDAD	0.7%	1.1%	1.7%	1.1%	1.3%	1.3%
TRANSPORTES VENCEDOR, S.A. de C.V.	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	0.8%	0.8%
GRUPO LAS TORRES PUEBLA	0.0%	0.1%	0.3%	0.5%	0.3%	0.3%
Otros[423]	0.4%	0.4%	0.4%	0.3%	0.2%	0.2%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	4,460	4,222	4,377	4,494	4,643	4,812
No. Competidores	10	11	11	11	11	12
MR P-SUR SURESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO ADO	72.7%	75.3%	67.4%	71.8%	59.1%	59.5%
GRUPO PULLMAN	10.4%	7.4%	8.2%	0.7%	1.7%	1.5%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	5.2%	3.6%	5.1%	6.3%	6.8%	4.2%
GRUPO IAMSA	3.9%	2.8%	3.0%	3.7%	6.4%	9.8%
ATAH	3.5%	4.4%	3.9%	6.1%	7.7%	5.5%
GRUPO LA PIEDAD	1.1%	0.8%	1.0%	0.9%	1.5%	1.3%
GRUPO TOLUCA	1.0%	0.7%	0.7%	1.1%	0.9%	0.7%
GRUPO ESTRELLA ROJA	0.0%	3.2%	8.7%	7.1%	12.3%	11.7%
GRUPO LAS TORRES PUEBLA	0.0%	0.2%	0.5%	0.5%	2.3%	3.3%
Otros[424]	2.2%	1.6%	1.6%	1.7%	1.3%	2.4%

[422] Elaboración propia conforme la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Cifras redondeadas a un decimal.

[423] Incluye a ESTRELLA DE ORO, GRUPO ESTRELLA ROJA, Transportes Lucano, Transportes Zima Real, GRUPO ESTRELLA BLANCA.

[424] Incluye a Autobuses del Noreste en Yucatán, Autotransportes Ejecutivos del Sureste, ESTRELLA DE ORO, GRUPO AEXA, GRUPO ERCO, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO SENDA, GRUPO TOLUCA, GRUPO ESTRELLA ROJA.

	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	5,453	5,774	4,734	5,300	3,797	3,838
No. Competidores	13	15	15	15	14	15
MR P-NOROESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO IAMSA	0	0	0	100%	100%	100%
IHH	NA	NA	NA	10,000	10,000	10,000
No. Competidores	NA	NA	NA	1	1	1

MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE

El MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE presenta índices de concentración superiores a los 4,200 (cuatro mil doscientos) puntos en todos los años observados durante el periodo comprendido entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Reflejo de ello es que concurrieron entre diez y doce competidores, pero tan solo los dos AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados detentaron más del 90% (noventa por ciento) del mercado consistentemente.

Estos dos AGENTES ECONÓMICOS, además, se observa que mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y puede facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***". En este mercado, si bien concurren diversos GIE relevantes a nivel nacional, hay un fuerte posicionamiento de GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA.

MR P-SUR SURESTE

En el MR P-SUR SURESTE también se observan altos índices de concentración. Entre dos mil diecisiete y dos mil veinte el IHH se mantuvo por arriba de 4,700 (cuatro mil setecientos) puntos y entre dos mil veintiuno y dos mil veintidós, por arriba de los 3,700 (tres mil setecientos). Asimismo, cada año del periodo mostrado, los dos AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados acumularon participaciones de entre el 70% (setenta por ciento) y el 80% (ochenta por ciento) del mercado.

Es importante señalar que, entre los GIE mejor posicionados, GRUPO ADO mantiene vínculos societarios con GRUPO PULLMAN y GRUPO ESTRELLA ROJA que reducen la rivalidad entre ellos y pueden facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***". En este mercado, si bien se observa la concurrencia de diversos GIE importantes a nivel nacional, hay un fuerte posicionamiento de GRUPO ADO.

MR P-NOROESTE

Finalmente, en el MR P-NOROESTE, se observa que entre dos mil veinte y dos mil veintidós, únicamente GRUPO IAMSA prestó el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las MODALIDADES PREMIUM, por lo que su participación de mercado para dichos años fue del 100% (cien por ciento). Es importante precisar que, si bien las sociedades [redacted] en la información del EXPEDIENTE no se observa que haya prestado el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en este MERCADO RELEVANTE.[425]

6.1.1.2 MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA también presentan, en términos generales, niveles de concentración elevados. En esta sección se presenta una descripción general de la estructura de las participaciones y la concentración de cada mercado. En la "***Tabla 37. MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA***" se desglosan las participaciones por cada año de PERIODO para los principales competidores en cada uno de estos MERCADOS RELEVANTES, así como el IHH y el número de competidores que concurren en cada uno de ellos.

Tabla 37. MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA[426]

MR DP-CENTRO OCCIDENTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO LA PIEDAD	29.0%	26.4%	16.3%	13.8%	15.8%	19.2%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	23.4%	27.8%	51.8%	56.3%	60.7%	54.9%
GRUPO TOLUCA	21.2%	19.7%	13.3%	13.3%	10.5%	10.6%
GRUPO ADO	12.8%	11.9%	7.3%	5.5%	5.1%	6.2%
GRUPO IAMSA	6.7%	5.9%	4.6%	5.2%	5.8%	6.4%
GRUPO SENDA	2.5%	2.1%	2.2%	1.9%	0.6%	0.7%
Otros[427]	4.5%	6.4%	4.4%	4.0%	1.6%	2.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	2,058	2,045	3,213	3,598	4,108	3,578
No. Competidores	42	44	41	42	42	42
MR DP-NORESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO ESTRELLA BLANCA	43.1%	49.3%	51.9%	59.2%	63.2%	59.1%
GRUPO SENDA	36.4%	26.9%	25.1%	20.5%	17.3%	19.6%

[425] Visible en el archivo electrónico "participaciones.csv" generado mediante el proceso de la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[426] Cálculos propios conforme la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[427] Incluye a GRUPO ESTRELLA ROJA, GRUPO PULLMAN, GRUPO VMZ y 36 razones sociales.

GRUPO IAMSA	14.1%	12.7%	13.0%	13.8%	13.2%	14.0%
GRUPO ADO	6.0%	5.2%	8.3%	4.6%	5.0%	5.5%
Otros[428]	0.4%	5.9%	1.8%	1.9%	1.4%	1.8%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	3,415	3,361	3,557	4,135	4,490	4,106
No. Competidores	16	18	16	16	14	14

MR DP-NOROESTE

GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO ESTRELLA BLANCA	73.6%	49.9%	49.8%	53.2%	58.4%	50.5%
GRUPO IAMSA	9.2%	5.8%	5.2%	6.0%	8.5%	8.7%
GRUPO LA PIEDAD	7.1%	3.3%	2.8%	2.2%	3.5%	3.9%
AUTOBUSES ABC	0.0%	19.0%	25.5%	19.0%	28.7%	35.9%
Autobuses Aguacaliente, S.A. de C.V.	0.0%	16.6%	5.8%	7.0%	0.1%	0.1%
Otros[429]	10.1%	5.4%	10.8%	12.4%	0.8%	0.9%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	5,597	3,175	3,242	3,334	4,324	3,929
No. Competidores	10	13	12	12	12	12

MR DP-SUR SURESTE

GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO ADO	67.7%	65.6%	48.5%	40.1%	44.7%	51.8%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	12.7%	16.8%	29.8%	38.1%	42.6%	33.5%
GRUPO PULLMAN	7.5%	6.3%	7.1%	4.7%	0.9%	1.1%
GRUPO ERCO	4.7%	3.7%	4.5%	4.5%	5.3%	4.9%
ATAH	1.4%	1.3%	0.8%	2.2%	1.9%	2.1%
GRUPO AEXA	1.1%	0.9%	0.7%	1.2%	0.0%	1.5%
GRUPO ESTRELLA ROJA	0.0%	1.1%	2.0%	2.0%	2.7%	2.9%
Otros[430]	4.8%	4.3%	6.5%	7.2%	1.8%	2.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

[428] Incluye a Autobuses Especiales Pegaso, Autobuses Goma México Huatulco, Autobuses Linares SA de CV, Autotransportes de Pasajeros Mérida Progreso, Autotransportes Turísticos del Noroeste, GRUPO PULLMAN, GRUPO VMZ, Hidrocarburos Automotrices, Ómnibus Americanos, Ómnibus Unidos Regiomontanos, Operadora Autotransportes Anáhuac de Coahuila, Transportes Del Norte, Transportes Línea del Golfo Valles Tampico, Transportes Zima Real, Turismos Rápidos Chihuahua Anáhuac Cuauhtémoc.

[429] Incluye a Albatros Autobuses, Autobuses Turísticos Azteca de Oro, Autotransportes de la Baja California, Autotransportes Turísticos del Noroeste, Estrellas del Pacifico, GRUPO SENDA, Transportes Bajabus, Transportes Norte de Sonora.

[430] Incluye a GRUPO IAMSA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO SENDA, GRUPO TOLUCA y 25 razones sociales más.

IHH	4,835	4,641	3,321	3,123	3,859	3,844
No. Competidores	32	34	33	32	33	34

MR DP-CENTRO OCCIDENTE

En el MR DP-CENTRO OCCIDENTE se observa una estructura de mercado en la que concurren un gran número de competidores. Sin embargo, únicamente 5 (cinco) AGENTES ECONÓMICOS acumularon más del 90% (noventa por ciento) de las participaciones de mercado. El IHH se mantuvo por encima de los 2,000 (dos mil) puntos en los años dos mil diecisiete y dos mil dieciocho y por arriba de los 3,000 (tres mil) puntos en los años dos mil diecinueve a dos mil veintidós.

Es importante resaltar que 4 (cuatro) de los competidores mejor posicionados en este mercado (GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA, GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA) mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y pueden facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***".

MR DP-NORESTE

En el MR DP-NORESTE se observa la concurrencia de entre 14 (catorce) y 18 (dieciocho) competidores, aunque los niveles de concentración son elevados. De dos mil diecisiete a dos mil diecinueve el IHH superó los 3,300 (tres mil trescientos) puntos y de dos mil veinte a dos mil veintidós llegó a superar los 4,000 (cuatro mil) puntos. Los 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en este mercado (GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO SENDA Y GRUPO IAMSA) acumularon participaciones de mercado alrededor del 90% (noventa por ciento) en todos los años del PERIODO.

Es importante señalar que 2 (dos) de los 3 (tres) competidores mejor posicionados (GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA) mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y podrían facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***".

MR DP-NOROESTE

El MR DP-NOROESTE es un mercado altamente concentrado. El IHH superó los 3,000 (tres mil) puntos en todos los años del PERIODO y llegó a ser superior a 5,000 (cinco mil) puntos en dos mil diecisiete. Aunque en este mercado concurren más de 10 (diez) competidores, los dos AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados acumularon participaciones de mercado alrededor del 70% (setenta por ciento) entre dos mil diecisiete y dos mil veinte y, superiores al 85% (ochenta y cinco por ciento) entre dos mil veintiuno y dos mil veintidós.

Es importante señalar que, dos de los competidores mejor posicionados (GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA) mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y podrían facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la***

competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores".

MR DP-SUR SURESTE

El MR DP-SUR SURESTE, a pesar de haber una gran concurrencia de competidores (32-34), presenta altos niveles de concentración. El IHH superó los 3,000 (tres mil) puntos en todos los años y fue mayor a 4,000 (cuatro mil) en dos mil diecisiete y dos mil dieciocho. A pesar de concurrir más de 30 (treinta) competidores, solo dos de ellos han acumulado más del 75% (setenta y cinco por ciento) del mercado. En este mercado, destaca el posicionamiento de GRUPO ADO principalmente entre los años dos mil diecisiete y dos mil diecinueve.

6.1.1.3 MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS son, a excepción del MR E-NOROESTE, en los que concurre un mayor número de competidores y en los que los índices de concentración son los más bajos. Esto puede tener explicación en que estos servicios son de corto recorrido y son los más utilizados para conectar regiones geográficas más cercanas. Principalmente movilizan pasajeros a las ciudades más pobladas, desde donde los USUARIOS pueden conectar viajes de largo recorrido como los ofrecidos en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y DE PRIMERA. En la "***Tabla 38. MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS***" se desglosan las participaciones por cada año del PERIODO para los principales competidores en cada MERCADO RELEVANTE, así como el IHH y el número de competidores que concurren en cada uno de ellos.

Tabla 38. MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS[431]

MR E-CENTRO OCCIDENTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO LA PIEDAD	26.9%	23.4%	24.2%	23.6%	23.5%	21.8%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	11.9%	9.5%	9.3%	12.3%	11.0%	9.5%
GRUPO IAMSA	7.6%	6.9%	10.0%	9.3%	10.9%	11.4%
GRUPO TOLUCA	2.8%	3.1%	3.1%	2.8%	2.5%	2.9%
OMNIBUS YAHUALICA.	1.8%	1.7%	2.0%	3.9%	3.5%	2.9%
Otros[432]	49.1%	55.4%	51.3%	48.1%	48.5%	51.5%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	992	882	848	872	882	798
No. Competidores	250	251	247	247	212	212

[431] Cálculos propios conforme en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[432] Incluye entre 207 y 247 grupos y razones sociales.

MR E-CENTRO PAÍS						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO TOLUCA	42.7%	36.0%	37.4%	32.7%	27.7%	30.2%
GRUPO VMZ	4.8%	4.9%	4.7%	5.2%	4.9%	5.2%
GRUPO ADO	2.9%	2.4%	4.3%	4.8%	5.7%	5.9%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	2.4%	6.6%	3.2%	3.6%	3.3%	2.9%
SANTA CLARA	2.1%	1.9%	1.9%	3.7%	3.5%	2.5%
Otros[433]	45.1%	48.1%	48.5%	49.9%	55.0%	53.3%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	1,932	1,447	1,534	1,234	956	1,098
No. Competidores	108	115	108	113	102	113

MR E-NORESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO SENDA	37.3%	30.5%	26.2%	11.9%	7.3%	7.9%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	15.1%	28.2%	20.1%	21.5%	15.2%	11.9%
GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO	0.0%	0.0%	7.8%	26.0%	22.3%	22.8%
Autobuses Monterrey Villa de Santiago El Cercado, S.A. de C.V.	8.7%	8.5%	9.6%	8.9%	13.3%	15.1%
Autobuses Amarillos, S.A. de C.V.	2.6%	2.6%	2.9%	2.7%	4.0%	4.5%
GRUPO LA PIEDAD	2.5%	3.4%	3.6%	2.6%	2.0%	2.0%
Autotransportes Azules, S.A. de C.V.	3.3%	3.2%	3.6%	3.3%	5.0%	5.7%
Otros[434]	30.5%	23.6%	26.2%	23.2%	30.9%	30.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	1,775	1,861	1,310	1,405	1,050	1,056
No. Competidores	89	92	84	87	73	73

MR E-NOROESTE						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TUFESA	45.6%	22.8%	52.5%	52.0%	54.1%	60.1%
GRUPO ESTRELLA BLANCA	22.6%	14.0%	0.7%	1.0%	0.8%	0.6%
Autotransportes Unidos De Sinaloa, S.A. De C.V.	8.1%	10.7%	2.8%	2.2%	2.6%	1.1%
GRUPO IAMSA	4.1%	2.5%	2.0%	3.4%	3.4%	5.1%
AUTOBUSES ABC	0.0%	3.8%	11.3%	10.2%	9.8%	7.5%

[433] Incluye entre 97 y 110 grupos y razones sociales.
[434] Incluye entre 66 y 85 grupos y razones sociales.

GRUPO MAR DE CORTEZ	0.0%	7.0%	22.9%	22.2%	20.2%	16.6%
Otros[435]	19.6%	39.2%	7.8%	9.0%	9.1%	8.9%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	2,703	1,099	3,424	3,325	3,463	3,985
No. Competidores	71	75	56	57	55	57
MR E-Sur Sureste						
GIE/PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Participación de mercado					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GRUPO ADO	22.1%	16.9%	20.9%	24.9%	23.4%	24.4%
GRUPO PULLMAN	12.0%	13.0%	9.4%	0.4%	0.5%	0.6%
Autotransportes De Córdoba, S.A. De C.V.	3.9%	4.1%	3.9%	4.2%	4.2%	3.7%
Simeón Romay Lopez	3.1%	3.2%	3.0%	3.3%	3.2%	2.9%
Transportes Adelas, S.A. De C.V.	2.8%	3.0%	2.8%	3.1%	3.0%	2.7%
Transportes Eje Del Golfo, S.A. De C.V.	2.7%	2.6%	2.7%	2.8%	3.2%	3.7%
Otros[436]	53.4%	57.3%	57.3%	61.4%	62.5%	62.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
IHH	724	555	623	732	664	707
No. Competidores	262	267	265	264	265	254

MR E-CENTRO OCCIDENTE

En el MR E-CENTRO OCCIDENTE, además de los principales GIE, concurren un gran número de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Esto se ha traducido en IHH inferiores a los 1,000 (mil) puntos en todos los años del periodo analizado. No obstante, es importante considerar que aun cuando convergen un gran número de competidores, 4 (cuatro) de los GIE mejor posicionados en este mercado (GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TOLUCA) detentan aproximadamente el 50% (cincuenta por ciento) de la participación del mercado, además se observa que estos mantienen vínculos mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y podrían facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***". Por lo que hace al resto del mercado, se observa que el 51.5% (cincuenta y uno punto cinco por ciento) de la participación se dividió, en dos mil veintidós, entre 207 (doscientos siete) competidores.

MR E-CENTRO PAÍS

El MR E-CENTRO PAÍS, concurre un gran número de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y únicamente se observa un posicionamiento fuerte por parte de GRUPO TOLUCA en todos los años analizados. En este mercado participan más de 100 (cien) competidores. Lo anterior, ha derivado

[435] Incluye entre 49 y 69 grupos y razones sociales.
[436] Incluye entre 249 y 262 grupos y razones sociales.

en un IHH promedio de 1,367 (mil trescientos sesenta y siete) puntos, durante el PERIODO analizado. Al respecto, es importante considerar que 2 (dos) de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en este mercado (GRUPO TOLUCA y GRUPO VMZ) comparten personas físicas en sus consejos de administración, lo cual puede facilitar el monitoreo, reduce la rivalidad y podría facilitar la coordinación en el mercado, como se mostrará en la sección "***7.5 B-5. Barrera a la competencia por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en el MERCADO INVESTIGADO***"). Por lo que hace al resto del mercado, se observa que el 53.3% (cincuenta y tres punto tres por ciento) de la participación se dividió, en dos mil veintidós, entre 108 (ciento ocho) competidores

MR E-NORESTE

En el MR E-NORESTE se observa la concurrencia de un gran número de competidores, con un mínimo de 73 (setenta y tres) en los años analizados. Si bien 3 (tres) de los competidores mejor posicionados en cada año acumularon cerca del 50% (cincuenta por ciento) del mercado, el IHH se ha mantenido, a partir del año dos mil diecinueve por debajo de los 1,500 (mil quinientos) puntos. No obstante, aunque se observa que en este mercado los competidores mejor posicionados en cada año del periodo analizado en su mayoría no son los mismos, el 30.1% (treinta punto uno por ciento) de la participación de mercado se dividió, en dos mil veintidós, entre 66 (sesenta y seis) competidores.

MR E-NOROESTE

A diferencia del resto de los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, el MR E-NOROESTE muestra mayores niveles de concentración. A excepción de dos mil dieciocho, en el resto de los años analizados el IHH se mantuvo por arriba de los 2,700 (dos mil setecientos) puntos. Al respecto, se observa que aun cuando en este mercado concurre un gran número de competidores, se detecta la presencia de TUFESA como un AGENTE ECONÓMICO bien posicionado con una participación de mercado en dos mil veintidós de 60.1% (sesenta punto uno por ciento). Además, a excepción de dos mil dieciocho, en el resto de los años, la participación de mercado conjunta de los 4 (cuatro) principales competidores, fue superior al 80% (ochenta por ciento).

MR E-SUR SURESTE

De acuerdo con la información disponible en el EXPEDIENTE, en el MR E-SUR SURESTE convergen más de 250 (doscientos cincuenta) competidores. En este mercado, el competidor mejor posicionado registró una participación promedio de 22.1% (veintidós punto uno por ciento) y su competidor más cercano, de 6% (seis por ciento). No obstante, el resto del mercado, es decir, 62.1% (sesenta y dos punto uno por ciento) de participación se ha repartido entre cerca de 250 (doscientos cincuenta) competidores. Esto se ha traducido en niveles del IHH por debajo de los 800 (ochocientos) puntos.

6.1.1.4 Conclusión sobre las participaciones de mercado e IHH en los MERCADOS RELEVANTES

Con base en los elementos mostrados en la presente sección, es posible concluir que diversos MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y DE PRIMERA se encuentran altamente concentrados mientras que, en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, en general, se observa una mayor concurrencia de participantes y niveles de concentración más bajos de conformidad con la siguiente tabla:

Tabla 39. Resumen fracción I del artículo 59, sobre participaciones e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES

MERCADO RELEVANTE		Elementos observados	Localización geográfica de los MERCADOS RELEVANTES[437]
PREMIUM	MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE	• Pocos competidores (10-12). • IHH superior a los 4,000 puntos. • 2 (dos) AGENTES ECONÓMICOS concentran más del 90% del mercado. • Principales competidores mantienen vínculos societarios entre sí.	
	MR P-SUR SURESTE	• Pocos competidores (13-15). • IHH superior a los 3,600 puntos. • 2 (dos) AGENTES ECONÓMICOS concentran más del 70% del mercado. • Principales competidores mantienen vínculos societarios entre sí.	
	MR P-NOROESTE	• Un solo competidor entre dos mil veinte y dos mil veintidós. • IHH de 10,000.	
DE PRIMERA	MR DP-CENTRO OCCIDENTE	• Muchos competidores (41-44). • IHH superior a 3,000 puntos a partir de dos mil diecinueve. • 5 (cinco) AGENTES ECONÓMICOS acumularon más del 90% (noventa por ciento) de la participación de mercado. • Los 4 (cuatro) principales competidores mantienen vínculos societarios entre sí	
	MR DP-NORESTE	• Pocos competidores (14-18). • IHH superior a 3,000 puntos en todos los años analizados. • 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS competidores mejor posicionados acumularon participaciones de cercanas al 90% (noventa por ciento) en todos los años analizados. • 2 (dos) de los principales competidores mantienen vínculos societarios entre sí.	

[437] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "***9.8.3 Dimensión geográfica***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Mercado Relevante		Elementos observados	Localización geográfica de los Mercados Relevantes[437]
	MR DP-Noroeste	• Pocos competidores (10-13). • IHH llegó a superar 5,000 puntos en dos mil diecisiete. • Los 2 (dos) competidores mejor posicionados acumularon participaciones de entre el 70% (setenta por ciento) y 90% (noventa por ciento) durante dos mil diecisiete y dos mil veinte.	
	MR DP-Sur Sureste	• Muchos competidores (32-34). • IHH superior a los 3,000 puntos en todos los años analizados. • 2 (dos) competidores han acumulado conjuntamente más del 75% (setenta y cinco por ciento) del mercado. • Destaca el posicionamiento de un GIE principalmente entre dos mil diecisiete y dos mil diecinueve.	
Económico	MR E-Centro Occidente	• Muchos competidores (212-251). • IHH inferior a 1,000 puntos en todos los años analizados. • 4 (cuatro) Agentes Económicos competidores detentan de manera conjunta, aproximadamente el 50% (cincuenta por ciento) por ciento del mercado. • 51.5% (cincuenta y uno punto cinco por ciento) del mercado se dividió entre 207 (doscientos siete) competidores, lo que permite inferir que estos no ejercen presión competitiva a los Agentes Económicos principales. • Algunos de los principales competidores mantienen vínculos societarios entre sí.	
	MR E-Centro País	• Muchos competidores (102-115). • IHH promedio inferior a 1,500 puntos. • 1 (Un) Agente Económico se detecta con un fuerte posicionamiento de mercado en todos los años analizados. • 53.3% (cincuenta y tres punto tres por ciento) del mercado se dividió entre 108 (ciento ocho) competidores, lo que permite inferir que estos no ejercen presión competitiva a los Agentes Económicos principales. • Algunos de los principales competidores mantienen directivos cruzados.	
	MR E-Noreste	• Muchos competidores (73-92). • IHH promedio inferior a 1,500 puntos. • 3 (tres) principales Agentes Económicos competidores acumularon aproximadamente 50% (cincuenta por ciento) de participación de mercado. • 30.1% (treinta punto uno por ciento) del mercado se dividió en 66 (sesenta y seis) competidores en dos mil veintidós.	
	MR E-Noroeste	• Muchos competidores (55-75). • IHH superior a los 2,700 puntos con excepción de dos mil dieciocho. • El principal competidor detentó una participación de mercado de 60.1% (sesenta punto uno por ciento) en dos mil veintidós.	

MERCADO RELEVANTE		Elementos observados	Localización geográfica de los MERCADOS RELEVANTES[437]
		• Los cuatro AGENTES ECONÓMICOS competidores principales acumularon participaciones conjuntas superiores al 80% (ochenta por ciento), con excepción del año dos mil dieciocho.	
	MR E-SUR SURESTE	• Muchos competidores (254-267). • IHH inferior a 800 puntos en todos los años analizados. • El competidor mejor posicionado detentó una participación promedio de 22.1% (veintidós punto uno por ciento). • 62.1% del mercado se dividió entre 248 (doscientos cuarenta y ocho) competidores.	

6.1.2 Capacidad para fijar precios

En términos del artículo 59, fracción I, de la LFCE, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, se debe considerar la participación de los AGENTES ECONÓMICOS que actúan en este, y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mismo, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

La teoría económica predice que mayores niveles de concentración, en conjunto con elevadas barreras a la entrada, se traducen en mayores precios en el mercado. En tal sentido, se esperaría que, en los MERCADOS RELEVANTES altamente concentrados, se observen tarifas elevadas, ya que, como se verá más adelante, en los MERCADOS RELEVANTES se observan barreras a la entrada considerables.

Ahora bien, esta autoridad no omite señalar que algunos de los MERCADOS RELEVANTES han sido afectados por comportamientos colusorios de fijación de precios, previamente sancionados por esta COMISIÓN, por lo que es probable que las tarifas observadas durante el PERIODO reflejen los comportamientos antes señalados. En consecuencia, no se considera apropiado realizar un análisis de las tarifas establecidas del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. No obstante, con la finalidad de realizar un análisis exhaustivo de la fracción I del artículo 59 de la LFCE en lo correspondiente a la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES, esta autoridad estimó un margen de ganancia con la mejor información disponible en el EXPEDIENTE, la cual corresponde a información sobre ingresos y costos por la provisión del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, y con ello, una aproximación de la capacidad de fijar precios por parte de los AGENTES ECONÓMICOS.

No obstante, en su estructura contable, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE no realizan un registro de costos por MODALIDAD, por ello no es posible estimar indicadores de ganancia a nivel de cada MERCADO RELEVANTE. Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA cuenta con la información de los ingresos en distintas RUTAS en que los AGENTES ECONÓMICOS prestaron el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE durante el PERIODO, con lo cual se estimaron márgenes de ganancia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES.

En virtud de lo anterior, a continuación, se muestra el comportamiento agregado de los márgenes de ganancia de los AGENTES ECONÓMICOS para los que se cuenta con información de este indicador. El análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA muestra que, a nivel agregado, los AGENTES ECONÓMICOS mantuvieron márgenes de ganancia elevados durante el PERIODO. Sin embargo, es importante resaltar que este análisis se hizo con la mejor información disponible en el EXPEDIENTE y que dicho análisis debe analizarse de manera integral con el resto de las fracciones que componen el artículo 59 de la LFCE en la determinación de las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES y no de manera aislada.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la transparencia de información entre competidores con relación a las tarifas y a la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES representa una característica del mercado que facilita la coordinación, lo que impacta en la capacidad de los competidores de fijar precios en los mercados en los que participan.

6.1.2.1 Análisis de márgenes de ganancia

Para estimar los márgenes de utilidad bruta,[438] se utilizaron los ingresos totales generados por los AGENTES ECONÓMICOS[439] y el número de pasajeros transportados en cada RUTA operada dentro de cada MERCADO RELEVANTE según la MODALIDAD del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE atendida. Además, se consideraron los costos totales reportados por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, así como de sus estados financieros.[440] Para mitigar el impacto que la pandemia de COVID-19 pudo haber tenido en los márgenes de utilidad, esta autoridad analizará únicamente los datos a partir del año dos mil veintiuno, utilizando la mejor información disponible.

Entre los años dos mil veintiuno a dos mil veintitrés, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el margen de utilidad bruta por pasajero es positivo en todos los casos, independientemente del MERCADO RELEVANTE que se analice. Esto indica que los AGENTES ECONÓMICOS tienen la capacidad de fijar precios superiores a sus costos totales promedio por pasajero, dado que, aún después del periodo de pandemia, operaron con márgenes elevados.

Al analizar los datos de los últimos años del periodo, se destaca aún más la tendencia rentable de la industria.

---

[438] El margen de utilidad bruta se calculó restando el costo total de venta por pasajero del ingreso total por ventas por pasajero y luego dividiendo el resultado por el ingreso total por ventas por pasajero. Para expresar estas cantidades en términos porcentuales, se multiplicó este resultado por 100.

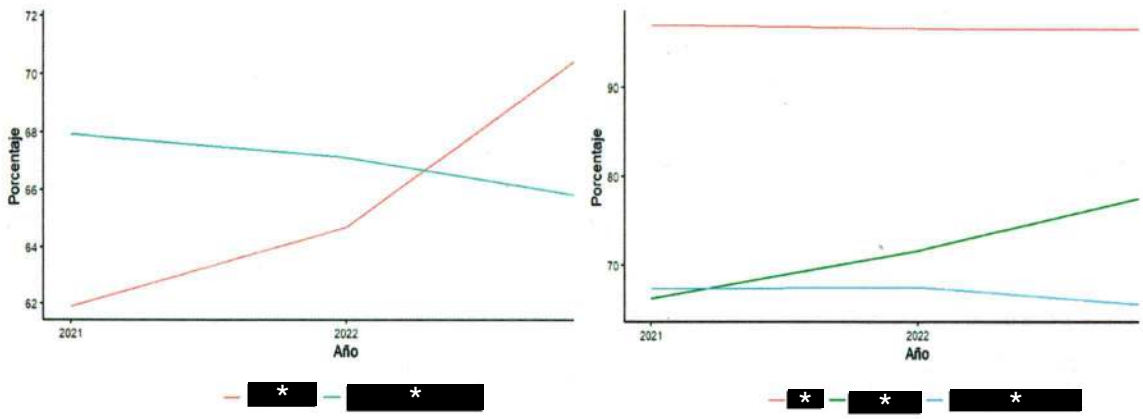
[439] Incluyendo * y diversas sociedades de * * *. Cuyo procesamiento se explica a detalle en la sección "*9.9.2 Costos, Ingresos y Tarifas*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[440] El costo total se dividió entre el número total de pasajeros transportados anualmente, sin hacer distinción por MODALIDAD o RUTA, utilizando la mejor información disponible. En cuanto a los ingresos, se sumaron los ingresos totales reportados por cada RUTA y MODALIDAD, luego se dividieron por la cantidad de pasajeros transportados en dicha ruta. Posteriormente, se agruparon las rutas según los MERCADOS RELEVANTES.

En el caso de los MERCADOS RELEVANTES MR DP-CENTRO OCCIDENTE y MR DP-SUR SURESTE, este margen se mantuvo por encima del 60% (sesenta por ciento) consistentemente durante los últimos años para * llegando a alcanzar niveles superiores al 90% (noventa por ciento) en el MR DP-SUR SURESTE, lo que sugiere un mayor potencial de rentabilidad.

Gráfico 8. Margen entre ingreso y costo promedio por pasajero: De Primera (%)[441]

MR DP-CENTRO OCCIDENTE **MR DP-SUR SURESTE**

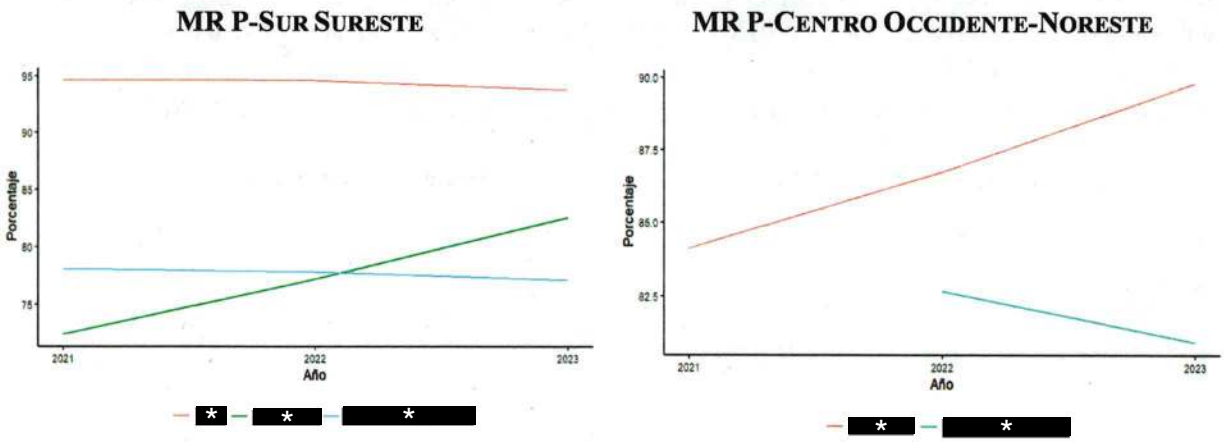


Por último, en el MERCADO RELEVANTE MR P-SUR SURESTE y el MERCADO RELEVANTE MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE, el margen de ganancia alcanza niveles superiores al 70% (setenta por ciento) para * consistentemente en todos los años analizados, lo que refleja su capacidad de establecer precios por encima de sus costos de manera sostenible. Esto es posible, además por su posicionamiento y por los niveles de concentración en este MERCADO RELEVANTE.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[441] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "***9.9.2 Costos, Ingresos y Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfico 9. Margen entre ingreso y costo promedio por pasajero: SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM (%)[442]



6.1.2.2 Transparencia en el mercado

Transparencia en precios

La teoría económica indica que una mayor transparencia de precios en el mercado facilita la coordinación (incluso de forma tácita) entre las empresas.[443] De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe una alta transparencia entre los competidores en las tarifas del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, toda vez que: **i)** existen plataformas digitales que concentran la información de las tarifas de las distintas RUTAS de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y, **ii)** el USUARIO accede al servicio principalmente a través de las TERMINALES DE PASAJEROS, en las cuales los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores publican los horarios de salida y las tarifas de las RUTAS disponibles.

Respecto de las plataformas digitales se observa que existen diversos sitios donde los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE publican sus tarifas, horarios y RUTAS, ya sea mediante plataformas *web*, aplicaciones móviles o páginas electrónicas propias.

Sobre las plataformas digitales se identificaron los sitios https://www.clickbus.com.mx/, https://www.reservamos.mx/ y https://busolinea.com.mx/, dichas plataformas ofrecen "(…) *más de 16 mil rutas en diferentes ciudades de la República, como Monterrey, Puebla, San Luis Potosí, Poza Rica y Ciudad de México*".[444] Si bien estas plataformas ayudan al USUARIO a "*buscar,*

---

[442] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE y generado mediante el procedimiento descrito en la subsección "*9.9.2 Costos, Ingresos y Tarifas*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[443] Motta (2018). Política de Competencia. Fondo de Cultura Económica, páginas 191 y 192.
[444] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*124. Artículo_plataformasdigitales*", página 1.

comparar y comprar las mejores ofertas de boletos de autobús en México",[445] también permiten a los AGENTES ECONÓMICOS identificar los destinos y tarifas que sus competidores establecen.

Por lo que hace a las TERMINALES DE PASAJEROS, se observa que los precios son información pública y de fácil acceso para cualquier AGENTE ECONÓMICO. Al respecto, CENTRAL DE GUADALAJARA manifestó que las taquillas "(…) *funcionan como puntos de información y asesoramientos para pasajeros. El personal de taquillas puede responder a preguntas relacionadas con horarios, rutas* ***de todos los permisionarios,*** *tarifas y servicios complementarios* [Énfasis añadido]."[446] Además, de acuerdo con el artículo 63 del RAFSA, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE "*deberán tener a la vista del público las tarifas que aplicarán y dar a conocer las diversas opciones por ruta, así como las promociones correspondientes.*" Al disponerse públicamente, esta información tarifaria es de fácil acceso para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores dentro de la TERMINAL DE PASAJEROS.

En suma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la regulación existente y la forma de operar de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE permite una alta transparencia en las tarifas que los competidores cobran a los USUARIOS, lo que podría facilitar comportamientos paralelos que se traduzcan en la fijación de precios o en la restricción de abasto en los MERCADOS RELEVANTES.

Frecuencia y Regularidad del Servicio

La teoría económica sugiere que, a mayor frecuencia y regularidad de las órdenes de compra, se facilita la coordinación entre las empresas, incluso de forma tácita.[447] De acuerdo con la LEY DE AUTOTRANSPORTE, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES "*se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.*"[448] Esta frecuencia en la prestación del servicio podría aumentar la transparencia en la operación de los competidores y ser utilizada como un mecanismo de monitoreo a posibles desviaciones en comportamientos coordinados.

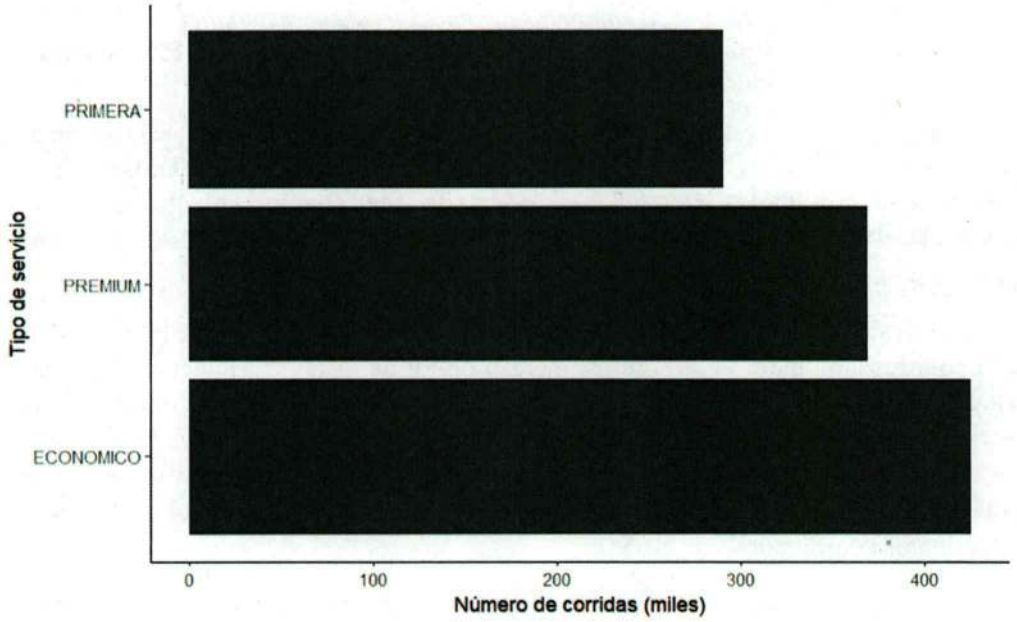
El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES se presta con frecuencia y alta regularidad, principalmente en los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, donde es utilizado de manera más frecuente por los USUARIOS para el desempeño de actividades que se realizan con mayor regularidad. Por ejemplo, educativas o laborales. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO registró un promedio de alrededor de 425,000 (cuatrocientos veinticinco mil) viajes por mes.[449]

---

[445] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*123. Busolinea_sobre nosotros*".
[446] Folio 21239 del EXPEDIENTE.
[447] Motta (2018). Política de Competencia. Fondo de Cultura Económica, páginas 185 y 186.
[448] Fracción IX, artículo 2 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[449] Véase "***Gráfico 10. Frecuencia de viajes por modalidades de servicio durante el PERIODO***".

Los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA y PREMIUM se utilizan con menor frecuencia que los ECONÓMICOS, pues son servicios de mayor recorrido. Durante el PERIODO analizado, el servicio DE PRIMERA registró un promedio de alrededor de 290,000 (dos cientos noventa mil) de viajes por mes, mientras que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM un promedio de alrededor de 370,000 (trescientos setenta mil) viajes por mes.[450] El "***Gráfico 10. Frecuencia de viajes por modalidades de servicio durante el PERIODO***" muestra el número de viajes promedio por mes para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, DE PRIMERA y ECONÓMICO durante el PERIODO.

Gráfico 10. Frecuencia de viajes por modalidades de servicio durante el PERIODO[451]



Es importante señalar que los principales GIE prestan diversas MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo que coinciden en diversos MERCADOS RELEVANTES.

Así pues, la manera en que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES incrementa la transparencia y permite observar la frecuencia y regularidad en la operación del servicio entre competidores. Esto podría permitirles crear mecanismos de monitoreo a posibles desviaciones en comportamientos coordinados y con ello, facilitar la coordinación en los MERCADOS RELEVANTES.

---

[450] Véase "***Gráfico 10. Frecuencia de viajes por modalidades de servicio durante el PERIODO***".
[451] Elaboración propia conforme a la subsección "***9.9.2 Costos, Ingresos y Tarifas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

6.1.2.3 Conclusión sobre la capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES

En virtud de los elementos antes referidos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la existencia de barreras a la entrada (sección "***6.2 Barreras a la entrada y a la expansión: artículo 59, fracción II, de la LFCE***"), los elevados niveles de concentración, la presencia de AGENTES ECONÓMICOS con alta participación de mercado y los elevados márgenes de ganancia observados son indicios de la existencia de AGENTES ECONÓMICOS que tienen la capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM y DE PRIMERA. En los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no cuenta con elementos suficientes que permitan concluir sobre la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS de fijar los precios.

6.2 Barreras a la entrada y a la expansión: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59**. Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
>
> (…)
>
> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (…) [Énfasis de origen]".

Adicionalmente, el artículo 7 de las DISPOSICIONES establece los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis de barreras a la entrada descritas en el artículo 59 de la LFCE.

Una barrera a la entrada es un obstáculo o impedimento que dificulta a un AGENTE ECONÓMICO entrar a un mercado a ofrecer sus productos o servicios y que, como consecuencia, permite a los ya establecidos obtener beneficios económicos por encima de lo normal. Las barreras a la entrada dificultan el ingreso de nuevas empresas en un mercado concreto, incluso cuando las empresas ya establecidas obtienen beneficios excesivos.[452]

El análisis de barreras a la entrada consiste en examinar si un AGENTE ECONÓMICO, atraído por ganancias extranormales de un mercado, puede reaccionar de manera oportuna y entrar al mercado para disfrutar de dichas ganancias. En este contexto, el tiempo que necesita un AGENTE ECONÓMICO para entrar a un mercado es importante ya que, si no puede hacerlo en un periodo razonablemente corto, los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos no lo perciben como una competencia potencial.

---

[452] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*104. Exámenes de mercado en Mexico OCDE*", páginas 54 y 55.

En esta sección, se analizan 3 (tres) tipos de barreras a la entrada:[453] **i)** primero, las barreras económicas, en términos del artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES; **ii)** posteriormente, las barreras regulatorias o normativas, en términos del artículo 7, fracciones III y VII, de las DISPOSICIONES, y **iii)** por último, barreras de estrategia o conductuales de los AGENTES ECONÓMICOS, en términos del artículo 7, fracciones V y VI, de las DISPOSICIONES.

6.2.1 Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

El artículo 7 de las DISPOSICIONES considera como barreras a la entrada, entre otras, los costos financieros y el acceso al financiamiento; los montos, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo, y la inversión en publicidad requerida para que un nuevo entrante adquiera una presencia en el mercado que le permite competir con marcas o nombres establecidos.

Dado que estas barreras afectan en la misma medida a los MERCADOS RELEVANTES, el análisis que se presenta a continuación para cada barrera es aplicable a cada uno de los MERCADOS RELEVANTES definidos por esta autoridad.

6.2.1.1 Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y acceso limitado a financiamiento

El artículo 7, fracción I, 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:
>
> (...)
>
> **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; (...) [Énfasis de origen]".

Los costos financieros son aquellos en que incurrirían los AGENTES ECONÓMICOS para financiar las actividades o equipo necesario para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, no se observa la existencia de costos financieros ni acceso limitado a financiamiento que pudiera representar una barrera de entrada a nuevos competidores.

Los autobuses de pasajeros son el equipo principal para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Y se observa que la adquisición de estos vehículos puede realizarse mediante recursos propios, financiamiento o por medio de arrendamiento. De acuerdo con la información

---

[453] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*104. Exámenes de mercado en Mexico OCDE*", páginas 55 a 57.

que obra en el EXPEDIENTE, los AGENTES ECONÓMICOS utilizan principalmente recursos propios o financiamiento.

Sin embargo, ninguno de los AGENTES ECONÓMICOS que recurrieron a créditos o arrendamiento para la adquisición de autobuses, identificó como significativo los costos financieros. Por ejemplo, * reportaron que sus gastos financieros no superaron el * * respecto del total de gastos operativos durante todo el PERIODO.[454]

Además, esta autoridad tiene conocimiento que, durante el PERIODO, la SICT y Nacional Financiera han operado un programa orientado al financiamiento de micro y pequeños transportistas con el objetivo de reemplazar los vehículos de mayor antigüedad. Entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós el programa otorgó 1,289 (mil doscientos ochenta y nueve) créditos equivalentes a $2'478,930,092.00 (dos mil cuatrocientos setenta y ocho millones novecientos treinta mil noventa y dos pesos 00/100 M.N.).[455] El programa estuvo "(…) *orientado al financiamiento de micro y pequeños transportistas, el cual garantiza hasta un 50% de la pérdida esperada, lo que contrarresta el riesgo que representan los sujetos con pocas referencias crediticias* (…)".[456]

En virtud de lo anterior, no se observan costos financieros ni limitaciones o restricciones de financiamiento que se constituyan como barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, por las características del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES, no resulta aplicable el análisis de acceso a tecnología o canales alternativos de distribución eficientes.

6.2.1.2 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

El artículo 7, fracción II, 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:
>
> (…)
>
> **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; (…) [Énfasis de origen]".

Con base en los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que un nuevo entrante no podría comenzar a prestar el SERVICIO DE

---

[454] Folio 27772 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 65 Bis*". Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 65. Bis*"
[455] Se enuncian los años de dos mil diecisiete a dos mil diecinueve, siendo la totalidad de información que proporcionó la SICT sobre dicho programa. Folio 6188 del EXPEDIENTE.
[456] Folio 6187 del EXPEDIENTE.

AUTOTRANSPORTE de manera oportuna y suficiente, pues requiere destinar tiempo e inversión de montos significativos en la adquisición de autobuses, así como en la construcción y puesta en operación de TERMINALES DE PASAJEROS.[457] Además de que dicha infraestructura tiene plazos de recuperación largos y escasos usos alternativos.

De conformidad con la sección "***4 MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, para poder ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, un AGENTE ECONÓMICO requiere contar con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y acreditar que cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino. Sin embargo, cumplir con estos requisitos requiere tiempo y recursos monetarios que podrían afectar el tiempo de entrada, como se expone a continuación.

Para obtener el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, los AGENTES ECONÓMICOS deben cumplir, entre otras cosas, con lo siguiente:

> **"ARTICULO 7o.-** Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente: (…)
>
> VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; (…)
>
> XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo; (…) [Énfasis de origen]".[458]

Para cumplir con el requisito VII anterior, un AGENTE ECONÓMICO debe destinar recursos a la adquisición o arrendamiento de los vehículos. En el caso del arrendamiento de vehículos, esta identificó que [redacted] han utilizado la figura de arrendamiento de autobuses durante el PERIODO.[459] No obstante, no se cuenta con información adicional en el EXPEDIENTE que permita identificar la relevancia y facilidad de un AGENTE ECONÓMICO para recurrir a este mecanismo.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, durante el PERIODO, un autobús nuevo tenía un costo promedio de entre 4 (cuatro) y 5.7 (cinco punto siete) millones de pesos (Véase "***Gráfico 11. Costo promedio de un autobús nuevo durante el PERIODO***"). No obstante, para que la entrada al mercado sea rentable y en efecto genere presión competitiva, un nuevo entrante debe generar economías de densidad. Estas economías aparecen cuando los costos disminuyen a medida que se incrementa la escala y frecuencia del servicio de transporte ofrecido.[460] Las economías de escala y densidad se pueden alcanzar con un uso más intensivo de la red de transporte al aumentar la

---

[457] Existe la posibilidad de que un AGENTE ECONÓMICO solicite el acceso a TERMINALES DE PASAJEROS ya establecidas. No obstante, como se desarrollará en la sección "***6.5.1.2 Solicitar acceso a una TPC establecida***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR las posibilidades de acceder a dicho insumo son pocas o nulas.

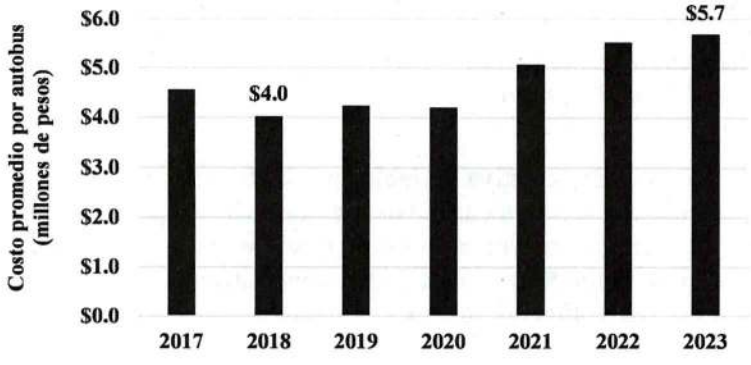
[458] De conformidad con el artículo 7 del RAFSA.

[459] Folios [redacted] del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos denominados [redacted], página 1.

[460] De Rus., et. al. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch (capítulo 9), página 110.

frecuencia de viajes para captar más USUARIOS y reducir el costo unitario por pasajero. Estas economías difícilmente se alcanzarían con un solo autobús.

Gráfico 11. Costo promedio de un autobús nuevo durante el PERIODO[461]



Nota:1/ No se consideró la información de vehículos tipo *sprinter*, *Crafter* ni vehículos demo. 2/ Únicamente se consideró el gasto por vehículos nuevos. 3/ Sólo se consideraron vehículos cuyo valor superó el millón de pesos. 4/ Cifras expresadas en precios corrientes.

Asimismo, en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se observa que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE son categorizados por la SICT como empresas si cuentan con una flota vehicular superior a 6 (seis) vehículos o como AGENTES ECONÓMICOS "*hombre-camión*" si su flota es inferior o igual a 5 (cinco) vehículos. De la información del EXPEDIENTE, se observa que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE poseen una flota vehicular que va desde 23 (veintitrés) hasta 1,966 (mil novecientos sesenta y seis) autobuses.[462] Por lo tanto, si bien la entrada al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE puede darse a partir de contar con un autobús, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, para que un nuevo AGENTE ECONÓMICO pudiera ejercer presión competitiva, debe poseer una flota vehicular de al menos 6 (seis) autobuses para ser categorizado como empresa, dado que todos los participantes significativos de los MERCADOS RELEVANTES operan en esta categoría.[463] Si se supone que un nuevo oferente entra con al menos 6 (seis)

---

[461] Elaboración propia con base en la información de los folios 37780 y 38467, 37704, 38504 y 39897, 40219 y 40894, 39049, 22357, 27251, 26844, 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo XIII*", "*Anexo XI_BIS*", "*Anexo XV BIS CG*", "*Anexo IX BIS*", "*Anexo IX BIS LV*", "*Anexo 43*", "*Anexo 79. Inversión de unidades desglose*", "*Anexo 64*", "*Apéndice 64*" y "*Anexo 64*", respectivamente.

[462] Información visible en el archivo electrónico denominado "*X2. Flota de grupos top*" y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la sección "***9.8.2. Presencia y cobertura***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[463] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*116. Estadísticas Autotransporte 2022*".

autobuses nuevos, el costo de su adquisición ascendería a montos superiores a los $24'000,000.00 (veinticuatro millones de pesos 00/100 M.N.).[464]

Un AGENTE ECONÓMICO también podría adquirir vehículos usados con montos promedio que oscilan entre [redacted] y [redacted].[465] Aunque, por sus características y antigüedad, este tipo de vehículos únicamente son utilizables en las modalidades De Primera,[466] Mixto y Económico del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo cual la entrada del AGENTE ECONÓMICO estaría limitada a este tipo de mercados.[467,468]

Además, para competir de manera efectiva y viable en los MERCADOS RELEVANTES, un AGENTE ECONÓMICO requiere contar con acceso a una red de terminales que le permitan conectar una mayor cantidad de ciudades y ofrecer una mayor cantidad de destinos. No obstante, los costos en tiempo y dinero por hacerse de una TERMINAL DE PASAJEROS son sustanciales y podrían representar una barrera a la entrada a nuevos competidores. Los obstáculos para crear o acceder a una red de terminales se desarrollan en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

De acuerdo con lo antes señalado, la fracción XII del artículo 7 del RAFSA, para la obtención del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE un nuevo entrante debe acreditar que cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino en los que pretende prestar el servicio. Para ello, puede construir y poner en operación una terminal propia o puede conseguir acceso a una existente a través de contratos, convenios de participación accionaria o arrendamiento.

En caso de que el nuevo entrante decida construir su propia TERMINAL DE PASAJEROS, tendría que realizar erogaciones promedio de entre $2'100,000 (dos millones cien mil pesos 00/100 M.N) y $9'300,000 (nueve millones trescientos mil pesos 00/100 M.N.) para una central y de entre $600,000 (seiscientos mil pesos 00/100 M.N.) y $1'200,000 (un millón doscientos mil pesos

---

[464] El precio promedio del vehículo se estimó sin diferencial la MODALIDAD a la que se destinaría dicho vehículo, por lo que estos costos podrían ser superiores, dependiendo de la MODALIDAD y el grado de posicionamiento en que decida entrar un nuevo AGENTE ECONÓMICO.

[465] Elaboración propia con base en la información del folio 39049 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 43*".

[466] Solo en el caso en que, al año de entrar el mercado, el autobús no tenga más de 10 (diez) años de antigüedad.

[467] De conformidad con el artículo 19 del RAFSA.

[468] Por ejemplo, a dos mil veintiuno, "*IAMSA*" ofrecía autobuses usados de modelos 2006 a 2012. Es decir, vehículos con antigüedad de entre 15 (quince) y 9 (nueve) años. Folio 41467 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*67. Usados IAMSA*".

00/100 M.N.) para una individual.[469] Dado que el entrante requiere terminales tanto en el origen como en el destino de la ruta que pretende ofrecer, estos montos podrían incrementarse considerablemente si el AGENTE ECONÓMICO debe construir más de una TERMINAL DE PASAJEROS.

Además, aun cuando el nuevo entrante tuviera los recursos para construir y finalmente operar una TERMINAL DE PASAJEROS, el tiempo requerido puede superar el plazo de un año, lo que impediría que su entrada fuera oportuna. Además de los trámites para la construcción y operación, la puesta en función de una TERMINAL DE PASAJEROS puede tener requerimientos de índole estatal o municipal adicionales que incrementan aún más los tiempos de entrada. En este sentido, TUFESA señaló que:

> "(…) el procedimiento para obtener una autorización para una TERMINAL DE PASAJEROS comienza con la elaboración y presentación del proyecto de construcción y solicitud de autorización ante la SICT. Posteriormente, se agotan trámites municipales ante ayuntamientos para empezar la obra en base al proyecto autorizado (…)
>
> (…) concluida la obra se anuncia a la SICT, para solicitar el permiso de operación (…) El procedimiento se concluye con el otorgamiento del permiso para la operación por parte de la SICT.".[470]

El tiempo que requiere cada uno de los requisitos referidos por TUFESA se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 40. Requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS[471]

Procedimiento	Autoridad ante la cual se realiza	Tiempo estimado
"*Licencia de uso de suelo municipal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Permiso para construir y operar una terminal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Licencia de construcción municipal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Permiso de ecología e impacto ambiental*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Dictamen de Protección Civil*"	Protección civil municipal	1 a 3 semanas
"*Plan Interno de Protección Civil*"	Protección estatal civil	1 a 6 meses
"*Presentación de proyecto de Construcción*"	SICT	1 a 6 meses
"*Solicitud de Autorización*"	SICT	1 a 8 meses
"*Permiso de Construcción*"	SICT	1 a 8 meses
"*Aviso de conclusión de obra*"	SICT	1 a 4 semanas

[469] Estos montos varían dependiendo de la superficie de la terminal que se decida construir. Estimaciones propias a partir de la información contenida en los folios 22357, 24881, 34112, 33205, 33206, 33284-33287, 31113, 35977 y 19671 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 33*", "*Anexo 15*", "*Anexo 16*", "*Anexo Confidencial 15.1*", "*Anexo 16.1-Terminales de Pasajeros Individuales*", "*ANEXO 14*", "*Punto 15*", "*ANEXO_REQUERIMIENTO_COFECE (Hoja 15.TERMINALES CENTRALES)*", "Anexo 3 (Tampico)", "Anexo 15" y "*Numeral 30 correccion ABRIL*", respectivamente.

[470] Folio 27509 del EXPEDIENTE.

[471] Elaboración propia con base en la información de los folios 27509 y 27510 del EXPEDIENTE.

Procedimiento	Autoridad ante la cual se realiza	Tiempo estimado
"*Inspección de la autoridad para confirmar cumplimiento en base al proyecto autorizado*"	SICT	1 a 4 semanas
"*Permiso de Operación*"[472]	SICT	1 a 8 meses

De la "***Tabla 40. Requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS***", se desprende que los trámites municipales podrían tomar entre 4 (cuatro) meses y 1 (una semana) y 1 (un) año con 3 (tres) semanas.[473] Los estatales de 1 (uno) a 6 (seis) meses[474] y los trámites ante la SICT, entre 4 (cuatro) meses y 2 (dos) semanas y más de 2 (dos) años con 10 (diez) meses. Es decir, un nuevo entrante podría demorar en construir y operar una TERMINAL DE PASAJEROS, desde el cumplimiento de los requisitos municipales hasta la operación de la TERMINAL DE PASAJEROS, más de tres años. En este sentido, TTP manifestó que "[e]*l proceso de desarrollo y construcción de la terminal siguió un cronograma en el cual el proyecto arquitectónico, desde su concepción inicial hasta su aprobación y planificación completa, tomo* [sic] *alrededor de 3 a 4 años* (…)."[475] De igual manera, SENDA refirió que:

> "(…) **la instalación y operación de terminales de pasajeros** individuales **está sujeta a una serie de requisitos legales y regulaciones que puede ser sumamente complejos y costosos de cumplir**. Estos requisitos incluyen normativas de seguridad, construcción, accesibilidad, y permisos gubernamentales que pueden requerir inversiones significativas en infraestructura y recursos técnicos. **Las demoras en el cumplimiento de estos requisitos pueden retrasar el inicio de la prestación del servicio** [Énfasis añadido].".[476]

En virtud de lo anterior, además del tiempo de entrada, un nuevo entrante podría requerir inversiones superiores a los 22 (veintidós) millones de pesos para adquirir una flota de 5 (cinco) autobuses nuevos y 2 (dos) TERMINALES DE PASAJEROS individuales para prestar el servicio únicamente entre un origen y un destino específicos.

Además de los montos en inversión, entre los elementos principales que un entrante considera para entrar a un mercado, se encuentran el plazo de recuperación de su inversión y los usos alternativos de la infraestructura y equipo que se utilizan para operar en los MERCADOS RELEVANTES.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, el plazo de recuperación de la inversión en la construcción y puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS va de los 15 (quince) a los 20 (veinte) años mientras que, para el caso de los autobuses, este plazo oscila entre los 4 (cuatro) y 10 (diez) años. Lo anterior, como se muestra en la "***Tabla 41. Plazos de recuperación de la inversión***".

---

[472] IAMSA, manifestó que el tiempo transcurrido entre la solicitud realizada para poder operar una TERMINAL DE PASAJEROS individual y la emisión de la autorización fue de 10 (diez) meses. Folio 1173 del EXPEDIENTE.
[473] Este tiempo estimado considera que cada trámite debe hacerse una vez que se termina el anterior. Es decir, que los trámites no se realizan de manera simultánea.
[474] Únicamente se considera como estatal el "*Plan Interno de Protección Civil*".
[475] Folio 35949 del EXPEDIENTE.
[476] Folio 30732 del EXPEDIENTE.

Tabla 41. Plazos de recuperación de la inversión[477]

AGENTE ECONÓMICO	TERMINALES DE PASAJEROS	Autobuses
TUFESA	*	
ÓMNIBUS DE MÉXICO		
SENDA		*
GHO		
LA PIEDAD		*
AMPERSA	*	
AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO[478]		*
ALAS DE ORO[479]		
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO[480]		
CAMIONERA DEL GOLFO[481]		
COORDINADOS DE CÓRDOBA		
TTP	*	
FLECHA ROJA		*
ATAH		

Por lo que hace a los usos alternativos de la infraestructura y equipo, los AGENTES ECONÓMICOS refirieron que "(…) *los terrenos en los que se encuentran ubicadas las terminales pueden ser utilizados para cualquier otro tipo de actividad. Esto, de acuerdo con los usos de suelo y regulación correspondiente*.".[482] De acuerdo con los elementos del EXPEDIENTE, los autobuses tienen una mayor variedad de usos alternativos, entre estos se encuentran destinarlos a "(…) *propósitos educativos, de capacitación o para fines comunitarios* (…) *cuando un autobús ha alcanzado el final de su vida útil y no es viable operarlo ni donarlo, suele venderse como chatarra*".[483] Asimismo, los AGENTES ECONÓMICOS manifestaron que un uso alternativo puede ser utilizarlos "(…) *como medio de transporte particular, para prestar servicios de pasajero de turismo o para prestar otros servicios de autotransporte federal de pasajeros en modalidades*

---

[477] Elaboración propia con base en la información de los folios 22787, 27251, 27527, 30730, 31304, 32609, 33462, 33764, 35207, 35253, 35310, 35383 y 35977 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo Confidencial 41-Información Financiera Tufesa*", "*Anexo Confidencial 79- Montos de adquisición*", "*Anexo 32*" y "*Anexo 64*", "*Anexo 32 Inversiones Agosto 2018 a Agosto 2023*", "*Anexo 10*", "*ANEXO XIII*", "*ANEXO XI*", "*ANEXO XV_CAMIONERA*", "*ANEXO IX*", "*Anexo 23*", "*Anexo 64*", "*64 ATAH EJECUTIVO ADQUISICIÓN AUTOBUSES*" y "*64 ATAH ADQUISICIÓN AUTOBUSES*", respectivamente, y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en la subsección "***6.2.1.2 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***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[478] Según una tasa de depreciación del *

[479] Según una tasa de depreciación del

[480] Según una tasa de depreciación del

[481] Según una tasa de depreciación del

[482] Folio 35971 del EXPEDIENTE.

[483] Folio 32424 del EXPEDIENTE.

distintas (...)"[484] o que pueden destinarse a la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en otra clase o tipo de servicio, siempre que se cuente con el permiso respectivo.[485]

Si bien se identifican usos alternativos de la infraestructura y equipo utilizado para operar en los MERCADOS RELEVANTES, la recuperación de la inversión es a largo plazo, tanto en TERMINALES DE PASAJEROS como en la compra de vehículos, lo que podría inhibir la entrada de un nuevo competidor.

Finalmente, es importante que, por las características de los autobuses, la entrada a los MERCADOS RELEVANTES de los servicios de primera y económico del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE podría ser menos costoso en términos de la flota vehicular. No obstante, el AGENTE ECONÓMICO aún debe conseguir TERMINALES DE PASAJEROS, las cuales tienen costos y tiempo de construcción y operación elevados, así como plazos de recuperación de la inversión de largo plazo.

En virtud de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que los altos montos de inversión destinados a la adquisición de vehículos y a la construcción y puesta en operación de TERMINALES DE PASAJEROS, el tiempo que toma operar finalmente en el mercado y los largos plazos para recuperar la inversión realizada, constituyen una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES por parte de un nuevo competidor.

6.2.1.3 La inversión en publicidad

El artículo 7, fracción IV, 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:
>
> (...)
>
> **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; (...) [Énfasis de origen]".

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, esta autoridad concluye que, si bien el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no requiere de inversiones sustanciales en publicidad para operar en el mercado, para un nuevo entrante la inversión en publicidad podría representar costos considerables en posicionarse como un competidor viable.

La publicidad es un factor que podría incidir en el interés de nuevos AGENTES ECONÓMICOS para entrar a los MERCADOS RELEVANTES, ya que, en principio, se requiere para darse a conocer y crear confianza entre los USUARIOS. Sin embargo, de la información del EXPEDIENTE no se identifica que la inversión en publicidad sea una variable decisiva para comenzar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

---

[484] Folio 22228 del EXPEDIENTE.
[485] Folios 33726, 35275, 35240, 35167, 35225, 35971 del EXPEDIENTE.

El SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, como fue señalado en la sección "***4 MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se utiliza para movilizar pasajeros entre dos áreas geográficamente separadas. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, "(…) ***el uso de servicios de autotransporte es realizado por la mayoría de los usuarios para cubrir una necesidad (…) para su movilización*** (...) *las personas que lo requieren buscan las opciones que mejor les acomodan dependiendo del punto geográfico en el que están ubicadas,* ***sin que,*** (…) ***la publicidad que sea realizada sea un factor relevante en la decisión del consumidor*** [Énfasis añadido]".[486]

Ahora bien, entre los AGENTES ECONÓMICOS que realizaron inversión en publicidad, los montos destinados a este rubro representaron, en la mayoría de los casos, menos del 1% (uno por ciento) de los ingresos anuales obtenidos por prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE (ver "***Tabla 42. Inversión en publicidad en relación con los ingresos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE***"). Solo en el caso de * esta cifra se mantuvo consistentemente entre el 1% (uno por ciento) y el 2% (dos por ciento).

Tabla 42. Inversión en publicidad en relación con los ingresos del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[487]

PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
*	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.5%	0.7%
	0.5%	1.0%	0.7%	0.8%	0.0%	0.9%	0.0%
	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.7%	0.7%
	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
	1.7%	1.9%	1.7%	1.7%	1.4%	1.6%	1.8%
	0.4%	0.3%	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%
	0.0%	3.4%	1.7%	0.9%	0.2%	0.5%	0.4%
	0.0%	2.9%	1.3%	0.5%	0.2%	0.2%	0.2%
	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%

Es importante considerar que los USUARIOS eligen entre las opciones que conocen y que se encuentran disponibles en donde se ubican. Es decir, reconocen las marcas que ya participan en los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos, gozan de reconocimiento de sus marcas por lo que, para nuevos entrantes las marcas ya establecidas representan una desventaja significativa que tendrían que compensar con recursos para

[486] Folio 32599 del EXPEDIENTE.
[487] Folios 22357 BIS, 22787, 26844, 27192, 27251, 31842, 33462, 35310, 33764, 35383, 35383,35908, 37274 y 33838 del EXPEDIENTE, así como el archivo electrónico denominado "*base_pasajeros.rds*" generado mediante el procedimiento señalado en la subsección "***9.6 Base de pasajeros movilizados***", y cuyo procesamiento se realizó en virtud del análisis expuesto en el anexo "***9.27 Análisis del gasto en publicidad***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

promocionar y publicitar sus marcas, además del tiempo requerido para lograr la aceptación de los USUARIOS.

Sin embargo, aun cuando los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos pudieran tener una ventaja en el reconocimiento de sus marcas por el tiempo que tienen en operación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no considera que la inversión en publicidad sea una barrera a la entrada de nuevos competidores en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES identificados.

6.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III y VII, de las DISPOSICIONES

6.2.2.1 La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier otra autorización gubernamental, así como derechos de uso o explotación

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante de tipo normativo, el artículo 7, fracción III, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
>
> (…)
>
> **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 de origen]".

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se requiere contar con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE.[488] Por lo tanto, la fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES se actualiza al tratarse de un permiso otorgado por una autoridad gubernamental para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

A continuación, se procede a explicar de manera general la autoridad encargada de otorgar dicho permiso, los requisitos que se deben cumplir para su otorgamiento, el plazo en el cual se otorga a partir de la solicitud y los costos asociados a este.

6.2.2.1.1 PERMISO DE AUTOTRANSPORTE

El PERMISO DE AUTOTRANSPORTE es otorgado por la SICT[489] a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.[490] Además, los interesados deben cumplir con los siguientes requisitos:[491]

i) Presentar la solicitud de PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, la cual puede tramitarse de manera presencial en las oficinas de la Dirección General de Autotransporte Federal de

---

[488] De conformidad con los artículos 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, y 6, fracción I, del RAFSA.
[489] De conformidad con los artículos 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, y 6, fracción I, del RAFSA.
[490] De conformidad con el artículo 23, fracción XXXII, inciso a), del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, publicado en el DOF el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro.
[491] De conformidad con el artículo 7 del RAFSA.

la SICT o en los Departamentos de Autotransporte Federal adscritos a los Centros SICT (anteriormente Centros SCT) disponibles en el territorio nacional; o en línea.[492]

ii) Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física y documento que ampare la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes.

iii) Acreditar la representación legal del promovente.

iv) Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos.

v) Presentar la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente.

vi) Presentar póliza del seguro de viaje o en su caso, la constancia del fondo de garantía.

vii) Presentar declaración de características del vehículo.

viii) Horarios mínimos.

ix) Acreditar que dispone de TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo.

x) Descripción de la ruta solicitada.

xi) Presentar certificado de baja emisión de contaminantes.

xii) Tratándose de personas morales, presentar el acta constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

De conformidad con el artículo 15 del RAFSA, el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE se otorgará en un plazo no mayor a treinta días naturales, contados a partir de la presentación de la solicitud debidamente requisita; en caso de que la SICT no resuelva sobre el permiso solicitado durante el plazo señalado aplica la *afirmativa ficta*, ergo el permiso es otorgado.[493]

Finalmente, para obtener dicho permiso es necesario realizar el pago de derechos conforme a la cuota prevista en el artículo 148, apartado A, fracción I, inciso a), subinciso 1, de la Ley Federal de Derechos de $4,858.24 (cuatro mil ochocientos cincuenta y ocho pesos 24/100 M.N.) o de $3,705.20 (tres mil setecientos cinco pesos 20/100 M.N.) en caso de solicitar el permiso a través de medios electrónicos.[494]

---

[492] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*128. Permiso de autotransporte_SICT*", páginas 1 y 4.
[493] De conformidad con el artículo 15 del RAFSA.
[494] Publicada en el DOF el treinta y uno de diciembre de mil novecientos ochenta y uno, cuya última reforma se publicó en el DOF el trece de noviembre de dos mil veintitrés.

Según lo dispuesto por el artículo 7, fracción XII, del RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE deben acreditar que disponen de TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En este contexto, se observa que la TERMINAL DE PASAJEROS es un insumo relevante para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Para contar con una TERMINAL DE PASAJEROS es posible solicitar el acceso a una TPC ya establecida o construir una nueva.[495] En caso de que se quiera construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS también se requiere de un permiso otorgado por la SICT. Bajo esta última circunstancia, es decir, tener la necesidad de construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS, antes de solicitar el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, se debe acreditar que se dispone de una TERMINAL DE PASAJEROS, puesto que es un requisito previo para otorgar el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, de conformidad con el artículo 7, fracción XII, del RAFSA.

Dada la relevancia de la TERMINAL DE PASAJEROS como un insumo necesario a nivel regulatorio para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, se procede a explicar las generalidades de dicho permiso.

6.2.2.1.2 PERMISO DE TERMINALES

El PERMISO DE TERMINALES es otorgado por la SICT[496] a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.[497] Además, los interesados deben cumplir con la documentación señalada en las fracciones I, III y V, y penúltimo párrafo, del artículo 7 del RAFSA, así como con los siguientes requisitos:[498]

i) El croquis que indique la ubicación y superficie del terreno en donde se pretende construir y operar la TERMINAL DE PASAJEROS, en el que se señale las dimensiones del terreno, superficie, colindancias y orientación.

ii) La copia certificada del documento que acredite la legal posesión del inmueble en el que se pretenda construir, operar y explotar terminales.

iii) El permiso o autorización sobre uso de suelo del predio en donde se pretenda construir la terminal, expedido por autoridad competente.

iv) El proyecto arquitectónico de la terminal que se pretende construir, que contenga el listado de las áreas que conformarán las instalaciones, descripción del equipo, señalización y servicios para la operación de la terminal.

---

[495] Artículo 42 del RAFSA.
[496] De conformidad con los artículos 8, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, y 6, fracción IV, del RAFSA.
[497] De conformidad con el artículo 23, fracción V, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, publicado en el DOF el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro.
[498] De conformidad con el artículo 10A del RAFSA.

v) El reglamento interno de operación de la TERMINAL DE PASAJEROS, elaborado por el solicitante.

Adicionalmente, el artículo 10A, último párrafo, del RAFSA, señala que en los casos en que se solicite el establecimiento de una terminal en poblaciones donde existan en operación terminales centrales, la SICT al resolver el otorgamiento del permiso, tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad, los antecedentes de reubicaciones de terminales que se hubieren realizado como consecuencia de dichos programas, la distancia entre la terminal propuesta y la existente, los núcleos de población, los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso, así como los medios de transporte para los USUARIOS.

De conformidad con el artículo 15 del RAFSA, el PERMISO DE TERMINAL se otorgará en un plazo no mayor a treinta días naturales contados a partir de la presentación de la solicitud debidamente requisitada. En caso de que la SICT no se pronuncie transcurrido el plazo de respuesta, se aplica la *afirmativa ficta, es decir, la solicitud se entenderá resuelta en sentido afirmativo.*

Sin embargo, de manera adicional, el artículo 42C del RAFSA señala que la SICT autorizará el inicio de operaciones de la terminal en un plazo máximo de veintidós días hábiles, una vez que el PERMISIONARIO DE TERMINAL presente la solicitud correspondiente en la que señale que ha concluido la obra. Una vez que la SICT reciba dicha solicitud y dentro de los veintidós días hábiles señalados, llevará a cabo una visita de verificación con el objeto de comprobar que la terminal cuenta con las instalaciones y equipo descritos en el permiso correspondiente y, en el caso de TPC, que se hayan asignado las áreas para la operación de las empresas de autotransporte federal.

No obstante, como se expuso en la sección "***6.2.1.2 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***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, el tiempo que requiere cumplir con cada uno de los requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS, desde el cumplimiento de los requisitos municipales hasta la operación de la TERMINAL DE PASAJEROS, podría ser de más de tres años.

Finalmente, para obtener dicho permiso es necesario realizar el pago de derechos conforme a la cuota prevista en el artículo 148, apartado A, fracción I, inciso b), de la Ley Federal de Derechos de $2,882.24 (dos mil ochocientos ochenta y dos pesos 24/100).[499]

De lo expuesto anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS que han entrado o deseen entrar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO DE TERMINALES necesitan el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISO DE TERMINAL o, en su caso, contar con autorización de acceso a TERMINALES DE PASAJEROS centrales de un tercero. Así, los MERCADOS RELEVANTES se encuentran altamente regulados.

---

[499] Publicada en el DOF el treinta y uno de diciembre de mil novecientos ochenta y uno, cuya última reforma se publicó en el DOF el trece de noviembre de dos mil veintitrés.

Esta regulación y requisitos representa una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES, toda vez que existen circunstancias específicas en su otorgamiento que dificultan la entrada de los AGENTES ECONÓMICOS y les impiden competir de manera más efectiva. Estos requisitos, a su vez, generan una barrera a la competencia como se explica en las secciones "***7.1 B-1. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES***" y "***7.2 B-2. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con un permiso limitado a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO***".

6.2.2.2 Discriminación en estímulos, subsidios o apoyos por parte de cualquier autoridad

El artículo 7, fracción VII, 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:
>
> (...)
>
> **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 [Énfasis de origen]".

De acuerdo con la Ley de Ingresos de la Federación[500] para los ejercicios fiscales correspondientes a cada uno de los años del PERIODO, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que prestan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE disponen de estímulos fiscales por la adquisición de diésel y por el uso de la red nacional de autopistas de cuota carretera.

No obstante, en el EXPEDIENTE no existe evidencia de que dichos estímulos fiscales se otorguen de manera discriminatoria. Asimismo, en el EXPEDIENTE no hay evidencia de otros actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier autoridad que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES definidos.

6.2.3 Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracciones V y VI

6.2.3.1 Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales

El artículo 7, fracción V, de las DISPOSICIONES, establece que:

---

[500] Fracciones IV y V del artículo 16. Información contenida en la Ley de Ingresos de la Federación para los años 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023. Publicadas en el DOF el quince de noviembre de dos mil dieciséis, quince de noviembre de dos mil diecisiete, veintiocho de diciembre de dos mil dieciocho, veinticinco de noviembre de dos mil diecinueve, veinticinco de noviembre de dos mil veinte, doce de noviembre de dos mil veintiuno y catorce de noviembre de dos mil veintidós, respectivamente.

> "**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; (…) [Énfasis de origen]".

Por lo que respecta al artículo 7, fracción V, de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no advierte elementos en el EXPEDIENTE que corroboren que existan limitaciones a la competencia en los mercados internacionales.

6.2.3.2 Las restricciones por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos

El artículo 7, fracción VI, 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:
>
> (…)
>
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; (…) [Énfasis de origen]."

Al respecto, para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE requieren contar con acceso a TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino, ya sea a través de una TERMINAL DE PASAJEROS individual o una central.[501] En las TERMINALES DE PASAJEROS centrales operan PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de diversos GIE, mientras que en las TERMINALES DE PASAJEROS individuales solo participan sociedades de un mismo GIE.[502]

Para tener acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central es necesario realizar la solicitud a los administradores u operadores de dichas terminales,[503] lo cual, como se expondrá más adelante, ha desencadenado comportamientos por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE consistentes en opacidad en la operación, ausencia de acceso a terceros y trato diferenciado.

6.2.3.2.1 Opacidad en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS

En principio, para que un nuevo o potencial AGENTE ECONÓMICO sea capaz de realizar una solicitud de acceso a cualquier TERMINAL DE PASAJEROS ya establecida, es necesario que conozca si dicha TERMINAL DE PASAJEROS tiene capacidad disponible y los términos de su operación.

---

[501] Artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; 7, fracción XII, y 24 del RAFSA.
[502] Artículo 42, penúltimo párrafo, del RAFSA.
[503] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo XIII*".

De información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA únicamente identificó una solicitud de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS en los MERCADOS RELEVANTES.[504] Lo anterior, puede deberse a que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES no hacen de conocimiento la capacidad disponible existente en las TERMINALES DE PASAJEROS que operan, administran o explotan.

Al respecto, la CENTRAL DE MONTERREY manifestó que "[n]*o existe una obligación legal específica para que nuestra representada en su carácter de PERMISIONARIO DE TERMINALES, de dar a conocer a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE la capacidad disponible en sus TERMINALES DE PASAJEROS*".[505] Por su parte, la CENTRAL OBSERVATORIO manifestó que "[l]*a capacidad disponible no se promociona porque no existe alguna disposición que imponga esta obligación*".[506]

Sin embargo, también se observa que el PERMISIONARIO DE TERMINAL, aun administrando la infraestructura de la TERMINAL DE PASAJEROS, no tiene una intervención directa en la asignación de las rutas u horarios y estas decisiones son tomadas por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ya operan en la TERMINAL DE PASAJEROS.

En ese sentido, la CENTRAL OBSERVATORIO manifestó que:

> "(…) no cuenta con alguna documentación relacionada con la asignación de horarios de rutas de autotransporte que se ofrece en la terminal, pues los responsables de ofrecer dichos servicios son los permisionarios del servicio de autotransporte y a ellos corresponde decidir las rutas y asignar los horarios respectivos, sin la participación u opinión de Terminal Poniente".[507]

De igual forma, la CENTRAL DEL NORTE y la CENTRAL DE MONTERREY señalaron que:

> "(…) no cuenta[n] con la información requerida ni la documentación relacionada con la asignación de horarios de las rutas en las Terminales de Pasajeros, ya que esta recae en los permisionarios de autotransporte y no en la administración de la terminal".[508]

6.2.3.2.2 Ausencia de acceso a terceros

Por otro lado, respecto de las solicitudes recibidas por los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales, existe evidencia en el EXPEDIENTE de que solamente un AGENTE ECONÓMICO realizó una solicitud de entrada y arrendamiento de una taquilla y andén a la TAPO el tres de octubre de dos mil veintidós y, al ocho de mayo de dos mil veintitrés, no obtuvo respuesta, en virtud de que el PERMISIONARIO DE TERMINAL manifestó que el asunto "*debe abordarse en la asamblea de socios*".[509]

---

[504] Esta autoridad únicamente identificó una solicitud de acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central. El tres de octubre de dos mil veintidós, la TAPO recibió una solicitud de entrada y arrendamiento de una taquilla y andén. Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo XIII*".
[505] Folio 21135 del EXPEDIENTE.
[506] Folio 20847 del EXPEDIENTE.
[507] Folio 20852 del EXPEDIENTE.
[508] Folio 21138 del EXPEDIENTE.
[509] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo XIII*".

Del caso anterior, es posible observar que el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central podría quedar sujeto a la decisión y discrecionalidad de los propios socios de la sociedad que opera, explota y administra dicha terminal. En este caso, se observa que los accionistas de la TAPO son PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y que dicha sociedad pertenece al GRUPO ADO, por lo que, aunque la respuesta la de la sociedad que opera, administra o explota la TERMINAL DE PASAJEROS, la decisión la toman los socios de dicha terminal que son PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.[510] Esto trae como consecuencia incentivos para no brindar el acceso en condiciones abiertas y no discriminatorias, ya que, en caso contrario, sería permitir la entrada a la TERMINAL DE PASAJEROS a uno de sus competidores en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

6.2.3.2.3 Trato diferenciado

Adicionalmente, aun cuando un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE tenga acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central establecida, corre el riesgo de recibir un trato discriminatorio en el cobro de tarifas, de no ser accionista. Tal es el caso de la TAPO, la cual, al aplicar [redacted][511]

De lo anterior, se observa que existen restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en los MERCADOS RELEVANTES, las cuales se considera que pueden constituir una barrera a la entrada, pues impiden que un nuevo AGENTE ECONÓMICO preste el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por disuadírsele el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central o ser receptor de un trato discriminatorio. Estas circunstancias se retomarán en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***".

6.3 Elementos que alteren la oferta de otros competidores: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59**. Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos: (…)
>
> **II.** La existencia de barreras a la entrada **y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores**; (…) [énfasis añadido]".

De acuerdo con los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la dificultad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para acceder a las TERMINALES DE PASAJEROS, así como la poca claridad en los procedimientos por los cuales se

---

[510] Ver información en el apartado "*Grupo ADO*" de la sección "*I. Criterios de GIE*".
[511] Folio 21073 del EXPEDIENTE, información visible el archivo electrónico denominado "*2022_98,295*", página 3.

puede acceder a estas y la ausencia de directrices en la legislación aplicable, podrían afectar la oferta del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en sus distintas MODALIDADES en los MERCADOS RELEVANTES, lo cual se abordará con mayor detalle en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***".

Toda vez que los elementos identificados en la presente sección no dependen de la MODALIDAD, el análisis que se presenta a continuación es aplicable a todos los MERCADOS RELEVANTES.

De acuerdo con lo expuesto en la sección "***6.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III y VII, de las DISPOSICIONES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, para solicitar su permiso, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE requieren acreditar que se cuenta con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por ello, el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES es un elemento indispensable para operar una RUTA y, por lo tanto, el acceso a este servicio determina la cantidad de RUTAS que puede ofrecer a los USUARIOS.

De información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE pueden acceder a TERMINALES DE PASAJEROS a través de los siguientes mecanismos: **i)** en el caso de TERMINALES DE PASAJEROS centrales, contar con participación accionaria en la TERMINAL DE PASAJEROS o contar con un convenio de acceso a esta, o **ii)** construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS.

Cuando los AGENTES ECONÓMICOS son accionistas de las TERMINALES DE PASAJEROS, pueden utilizar las instalaciones de la terminal y ofrecer servicios adicionales haciendo uso de los espacios que su participación accionaria les otorga. Por otro lado, cuando los AGENTES ECONÓMICOS optan por construir o solicitar acceso a TERMINALES DE PASAJEROS centrales para incrementar su oferta comercial en los MERCADOS RELEVANTES, podrían enfrentar condiciones que afecten la variedad de servicios que pueden ofrecer, ya sean nuevas rutas o MODALIDADES adicionales.

Aquellos casos en los que el AGENTE ECONÓMICO optó por construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS, el análisis de la sección "***6.2.1 Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR demostró que los montos de inversión, el tiempo de construcción y puesta en operación y los plazos de recuperación de la inversión representan una barrera de entrada a los MERCADOS RELEVANTES.

Finalmente, un AGENTE ECONÓMICO podría incrementar su oferta de servicios a través de una solicitud de acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS ya establecida. Sin embargo, de acuerdo con lo señalado en el apartado "***6.5.1.2 Solicitar acceso a una TPC ESTABLECIDA***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, algunos de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE tienen participación accionaria a su vez en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINAL, por lo que se observan procedimientos nulos o con falta de claridad que hacen poco probable que se otorgue el acceso a AGENTES ECONÓMICOS que soliciten acceso a la terminal.

Además, el procedimiento para conseguir acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS centrales carece de regulación. De acuerdo con el análisis mostrado en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, esta falta de regulación genera opacidad y poca transparencia. Así, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que buscan ofrecer nuevas RUTAS o servicios desde o hacia una región especifica desconocen la existencia de andenes disponibles en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales. Al respecto, diversas de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales con mayor traslado de pasajeros, como CAPU, TAPO y TERMINAL DE OBSERVATORIO manifestaron que no dan a conocer la existencia de infraestructura disponible de sus TERMINALES DE PASAJEROS.

6.4 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos: (…)
>
> **III.** La existencia y poder de sus competidores;
>
> (…) [Énfasis de origen]".

La existencia de los competidores en los MERCADOS RELEVANTES, así como la presión competitiva que estos ejercen en el mercado, son elementos relevantes a tener en cuenta para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. Se entiende como poder de los competidores a la capacidad que estos tienen para ejercer presión competitiva. Es decir, ante un comportamiento unilateral por parte de uno o varios de los participantes del mercado, estos tengan la capacidad y el poder para limitar dicho comportamiento.

En la medida en que los competidores de un AGENTE ECONÓMICO tengan la capacidad para responder a un incremento de precios, la capacidad de este último para ejercer poder de mercado queda limitada.

Para el análisis de la presente fracción, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró el nivel de concentración, la existencia y número de competidores que concurren en cada MERCADO RELEVANTE y el tamaño de su flota vehicular como indicadores de su capacidad para ejercerse presión competitiva.

6.4.1 MERCADOS RELEVANTES PREMIUM

6.4.1.1 MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE

Por lo que hace al MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE, esta autoridad concluye preliminarmente que no existen competidores que puedan contrarrestar el comportamiento de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados, debido a los elevados niveles de concentración observados y a que la flota vehicular de los competidores más pequeños no sería suficiente para reaccionar de manera oportuna.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, el mercado MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE se encuentra altamente concentrado, toda vez que los niveles del IHH se encuentran en el rango de 4,222 (cuatro mil doscientos veintidós) y 4,812 (cuatro mil ochocientos diez) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Asimismo, esta autoridad observa que GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA han mantenido, en conjunto, más del 90% (noventa por ciento) de la participación de mercado durante el PERIODO.

En términos de la flota vehicular, en promedio, durante los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós los GIE con mayor participación en el MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA, poseen el 64% (sesenta y cuatro por ciento) y 13.5% (trece punto cinco por ciento) del parque vehicular existente, respectivamente. Su competidor más cercano, GRUPO ADO tiene el 8.7% (ocho punto siete por ciento) de autobuses para la prestación del servicio en dicho mercado.[512] La flota del resto de los competidores corresponde al 13.8% (trece punto ocho por ciento) del mercado, lo que supone que estos se encuentran limitados para responder a comportamientos de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

Es importante señalar que, como se indica en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, GRUPO IAMSA es una coinversión entre GRUPO LA PIEDAD y sociedades del GRUPO TOLUCA, por lo que se reduce de forma importante la rivalidad entre ellos y podría facilitar la coordinación.

De esta manera, el MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE es un mercado altamente concentrado en el que GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA han mantenido más del 90% (noventa por ciento) de participación de mercado. En términos de flota vehicular, solo GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA poseen el 77.5% (setenta y siete punto cinco por ciento) de los autobuses activos en el mercado. En consecuencia, es posible concluir que en este mercado es poco probable que existan competidores que pudieran contrarrestar el comportamiento de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

---

[512] Información visible en la subsección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***".

6.4.1.2 MR P-SUR SURESTE

De acuerdo con el análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, es posible concluir que en el **MR P-SUR SURESTE** no existen AGENTES ECONÓMICOS que puedan contrarrestar el comportamiento del competidor mejor posicionado.

Como se indicó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes***", el mercado se encuentra altamente concentrado con niveles del IHH entre 3,797 (tres mil setecientos noventa y siete) y 5,774 (cinco mil setecientos setenta y cuatro) puntos entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Asimismo, se observó la presencia de un GIE que mantuvo una participación de mercado superior al 59% (cincuenta y nueve por ciento) durante todos los años analizados, llegando a un nivel máximo del 75.3% (setenta y cinco punto tres por ciento) en el año dos mil dieciocho.

Si bien, en el MR P-SUR SURESTE concurren GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA ROJA, GRUPO LA PIEDAD y GRUPO PULLMAN, entre otros competidores que ostentan participaciones de mercado significativas en otros mercados, en este MERCADO RELEVANTE GRUPO ADO se encuentra fuertemente posicionado.[513]

En términos de la flota vehicular, GRUPO ADO se posiciona como el competidor más importante, pues concentra el 63.3% (sesenta y tres punto tres por ciento) del total de la flota vehicular activa del mercado, mientras que, el segundo competidor más grande cuenta con el 15.8% (quince punto ocho por ciento) de la flota vehicular activa.[514]

Además, de conformidad con el análisis referido en la fracción VI del artículo 59 de la LFCE, GRUPO ADO participa en esta región con 5 (cinco) marcas comerciales que le han permitido posicionarse con gran reconocimiento entre los USUARIOS.

Aunado a lo anterior, no se observa la presencia de competidores fuertes que puedan hacer frente a los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

Esta configuración del mercado da cuenta de la capacidad limitada que tendría el resto de los competidores para reaccionar ante comportamientos de GRUPO ADO y, por tanto, es posible concluir que en el MR P-SUR SURESTE, GRUPO ADO no enfrenta competencia significativa.

6.4.1.3 MR P-NOROESTE

Para el MR P-NOROESTE, esta autoridad observa que, entre el periodo comprendido entre los años de dos mil veinte y dos mil veintidós, solo GRUPO IAMSA ha ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM. Si bien se observa que, en términos de flota vehicular concurren GRUPO ADO y GRUPO MAR DE CORTEZ (porque tienen algunas RUTAS AUTORIZADAS), se observa

---

[513] Elaboración propia. Información visible en el archivo electrónico denominado "participaciones" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[514] Información visible en la subsección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***".

que estos no han operado el servicio en este MERCADO RELEVANTE. En suma, no se observa la presencia de competidores que pudieran disciplinar el comportamiento de GRUPO IAMSA.

6.4.1.4 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM

De los elementos mostrados en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen competidores que pudieran contrarrestar o responder al comportamiento de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en virtud de lo siguiente:

Tabla 43. Conclusiones de los MERCADOS RELEVANTE PREMIUM

MERCADOS RELEVANTES	Características
MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH se encuentra en un rango entre los 4,222 (cuatro mil doscientos veintidós) y los 4,812 (cuatro mil ochocientos doce) puntos. • GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA poseen el 77.5% (setenta y siete punto cinco por ciento) de la flota vehicular existente y, • GRUPO IAMSA Y GRUPO TOLUCA mantuvieron una participación de mercado conjunta superior al 90% (noventa por ciento) durante el PERIODO.
MR P-SUR SURESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH es superior a los 3,797 (tres mil setecientos noventa y siete) puntos durante dos mil diecisiete a dos mil veintidós. • GRUPO ADO concentra el 63.3% (sesenta y tres punto tres por ciento) de la flota vehicular existente y, • 4 (cuatro) AGENTES ECONÓMICOS concentran, en promedio, cerca del 80% (ochenta por ciento) de la participación de mercado.
MR P-NOROESTE	• GRUPO IAMSA es el único AGENTE ECONÓMICO que, de acuerdo con la información del EXPEDIENTE, prestó el servicio en estas modalidades en este MERCADO RELEVANTE durante dos mil veinte a dos mil veintidós. • El resto de GIE importantes no han ofrecido el servicio durante el PERIODO, a pesar de tener RUTAS AUTORIZADAS.

6.4.2 MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA

6.4.2.1 MR DP-CENTRO OCCIDENTE

En el MR DP-CENTRO OCCIDENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen participantes que puedan reaccionar y contrarrestar comportamientos de los competidores mejor posicionados.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", este mercado se encuentra altamente concentrado, toda vez que los niveles del IHH

se encuentra en el rango de 2,045 (dos mil cuarenta y cinco) y 4,108 (cuatro mil ciento ocho) puntos, en los años de dos mil diecisiete a dos mil veintidós. Lo anterior, ya que 5 (cinco) competidores concentran más del 90% (noventa por ciento) del mercado y cerca de 40 (cuarenta) competidores participan conjuntamente con menos del 10% (cinco por ciento) restante, cuya capacidad para ejercer presión competitiva es reducida.

En términos de la flota vehicular activa del mercado, GRUPO LA PIEDAD y GRUPO ESTRELLA BLANCA tienen el 29.0% (veintinueve por ciento) y 29.3% (veintinueve punto tres por ciento) del total de la flota, cada uno. Por su parte, GRUPO IAMSA posee el 14.3% (catorce punto tres por ciento) y GRUPO ADO el 7.2% (siete punto dos por ciento) de la flota total.[515] Además, en este mercado 2 (dos) de los competidores mejor posicionados (GRUPO LA PIEDAD y GRUPO IAMSA) mantienen vínculos mantienen vínculos societarios que reducen la rivalidad entre ellos y podrían facilitar la coordinación en el mercado.

La configuración del MR DP-CENTRO OCCIDENTE facilita que los GIE que ostentan las mayores participaciones de mercado puedan contrarrestar cualquier comportamiento del resto de los competidores, toda vez que la capacidad instalada, medida en términos de la flota vehicular, es mucho mayor que el resto de los participantes. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que es poco probable que los competidores más pequeños puedan reaccionar y contrarrestar los comportamientos de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

6.4.2.2 MR DP-NORESTE

De acuerdo con el análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, es posible concluir que en el MR DP-NORESTE no existen AGENTES ECONÓMICOS capaces de reaccionar a comportamientos de los competidores mejor posicionados.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, el mercado se encuentra altamente concentrado, toda vez que los niveles del IHH se encuentra en el rango de 3,361 (tres mil trescientos sesenta y uno) y 4,490 (cuatro mil cuatrocientos noventa) puntos durante dos mil diecisiete a dos mil veintidós.

Si bien en el mercado concurrieron entre 14 (catorce) y 18 (dieciocho) AGENTES ECONÓMICOS, las participaciones de mercado de los competidores mejor posicionados no variaron sustancialmente, pues los 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS competidores mejor posicionados acumularon una participación conjunta en promedio de 92% (noventa y dos por ciento) en todos los años analizados.

En términos de la flota vehicular activa, GRUPO IAMSA participó con 37.8% (treinta y siete punto ocho por ciento), GRUPO ESTRELLA BLANCA 27.1% (veintisiete punto uno por ciento) y GRUPO SENDA 16.6% (dieciséis punto seis por ciento), por lo que en total acumulan el 81.5% (ochenta y

---

[515] Información visible en la subsección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante De Primera*".

uno punto cinco por ciento) del total del parque vehicular.[516] Por lo cual, en términos de capacidad instalada, estos GIE se posicionan como los más importantes del MR DP-NORESTE.

Además, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS mantienen vínculos societarios que reducen su rivalidad como se detalla más adelante.[517]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen participantes que puedan contrarrestar comportamientos de los competidores mejor posicionados en este MERCADO RELEVANTE.

6.4.2.3 MR DP-NOROESTE

De acuerdo con el análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, es posible concluir preliminarmente que en el MR DP-NOROESTE no existen competidores que puedan contrarrestar comportamientos de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", este MERCADO RELEVANTE se encuentra altamente concentrado, con niveles de IHH entre 3,175 (tres mil ciento setenta y cinco) y 5,597 (cinco mil quinientos noventa y siete) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA también observa que en este mercado concurren pocos participantes (entre diez y trece), de los cuales solo uno ha alcanzado participaciones de mercado por arriba del 70% (setenta por ciento).

Respecto a la flota vehicular activa del mercado, GRUPO ESTRELLA BLANCA cuenta con el 43.7% (cuarenta y tres punto siete por ciento) de la flota vehicular activa, GRUPO ADO con 7.3% (siete punto tres por ciento), GRUPO IAMSA con 6.9% (seis punto nueve por ciento) y GRUPO LA PIEDAD con 1.6 (uno punto seis por ciento).[518] La flota vehicular del resto de los participantes es menor al 6.9% (seis punto nueve por ciento), por lo cual, tendrían poca capacidad de reaccionar ante comportamientos de los competidores mejor posicionados en el mercado.

Además, entre los GIE mejor posicionados (GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO IAMSA y GRUPO LA PIEDAD), existen vínculos societarios que reducen su rivalidad.[519]

Por lo tanto, esta autoridad concluye preliminarmente que en el MR DP-NOROESTE es un mercado altamente concentrado, en donde la mayor parte de la capacidad para movilizar pasajeros se

---

[516] Información visible en la subsección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante De Primera*".
[517] De acuerdo con la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[518] Información visible en la sección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante De Primera*".
[519] De acuerdo con la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

encuentra en posesión de AGENTES ECONÓMICOS, los cuales son los mismos que poseen las participaciones de mercado más altas.

6.4.2.4 MR DP-SUR SURESTE

De conformidad con el presente análisis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen participantes en el MR DP SUR SURESTE que puedan contrarrestar el comportamiento de los competidores mejor posicionados.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", el mercado se encuentra altamente concentrado, toda vez que, en promedio, el IHH es de 3,937 (tres mil novecientos treinta y siete) durante los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós. Asimismo, aunque concurrieron más de 30 (treinta) competidores, el GIE GRUPO ADO logró acumular, en promedio, el 53.1% (cincuenta y tres punto uno por ciento) del mercado en los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós.

En términos del parque vehicular, este GIE posee el 57.8% (cincuenta y siete punto ocho por ciento) de la flota activa del mercado. Su competidor más cercano es GRUPO ESTRELLA BLANCA con el 13.5% (trece punto cinco por ciento) de la flota vehicular, el resto de los participantes tienen menos del 5% (cinco por ciento) cada uno.[520]

Adicionalmente, como se observa en la subsección "***5.2.2.2 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, GRUPO ADO es el AGENTE ECONÓMICO que cuenta con mayor cobertura en el MR DP-SUR SURESTE.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que en el MR DP-SUR SURESTE no existen competidores que puedan contrarrestar comportamientos del competidor mejor posicionado.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[520] Información visible en la sección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante De Primera*".

6.4.2.5 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA

De los elementos mostrados en los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen competidores que pudieran contrarrestar o responder al comportamiento de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en virtud de lo siguiente:

Tabla 44. Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA

MERCADOS RELEVANTES	Características
MR DP-CENTRO OCCIDENTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH es superior a los 3,000 (tres mil) puntos durante dos mil diecinueve a dos mil veintidós. • Los participantes relevantes son: GRUPO LA PIEDAD, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO IAMSA y GRUPO ADO, quienes tienen el 29.0% (veintinueve por ciento), 29.3% (veintinueve punto tres por ciento), 14.3% (catorce punto tres por ciento) y 7.2% (siete punto dos por ciento), respectivamente, de la flota vehicular activa del mercado.
MR DP- NORESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH es superior a los 3,361 (tres mil trescientos sesenta y un) puntos en los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós. • GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO SENDA tienen el 37.8% (treinta y siete punto ocho por ciento), 27.1% (veintisiete punto uno por ciento) y 16.6% (dieciséis punto seis por ciento), respectivamente, de la flota vehicular activa total del mercado. • Los GIE que poseen mayor capacidad instalada, en términos de flota, son los mismos que ostentan las participaciones de mercado más altas.
MR DP-NOROESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH es superior a los 3,175 (tres mil ciento setenta y cinco) puntos en dos mil diecisiete a dos mil veintidós, llegando a ser superior de los 5,000 (cinco mil) puntos en dos mil diecisiete. • GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO ADO y GRUPO IAMSA tienen el 43.7% (cuarenta y tres punto siete por ciento), 7.3% (siete punto tres por ciento) y 6.9% (seis punto nueve por ciento), respectivamente, del total de la flota vehicular.
MR DP-SUR SURESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH en promedio es de 3,937 (tres mil novecientos treinta y siete) durante los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós. • El mercado se encuentra concentrado en un GIE, el cual ha concentrado en promedio el 53.1% (cincuenta y tres punto uno por ciento) de la participación de mercado para el periodo analizado. • En términos de la flota vehicular activa, el mismo GIE tiene el 57.8% (cincuenta y siete punto ocho por ciento) de la flota vehicular activa del mercado.

6.4.3 MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS

6.4.3.1 MR E-CENTRO OCCIDENTE

De acuerdo con el análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, en el MR E-CENTRO OCCIDENTE no es posible concluir que existan AGENTES ECONÓMICOS con la capacidad de actuar unilateralmente sin que sus competidores puedan reaccionar a dicho comportamiento.

Como fue indicado en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", el MR E-CENTRO OCCIDENTE es un mercado poco concentrado,[521] toda vez que los niveles de IHH oscilaron entre 798 (setecientos noventa y ocho) y 992 (novecientos noventa y dos) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós; no obstante que GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TOLUCA concentran cerca del 50% (cincuenta por ciento) del mercado, así como el 41.9% (cuarenta y uno punto nueve por ciento) de la flota vehicular total.[522] Se observa que el resto del mercado posee el 58.1% (cincuenta y ocho punto uno por ciento) del total de flota vehicular y que el 53.3% (cincuenta y tres punto tres por ciento) del mercado está repartido entre más de 200 (doscientos) competidores.

Sin embargo, es importante considerar que en este MERCADO RELEVANTE concurren GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TOLUCA quienes además de concentrar partes significativas tanto de las participaciones de mercado, así como de la flota vehicular, de acuerdo con la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, mantienen vínculos accionarios que facilitan un comportamiento alineado y que podrían incidir en la capacidad de reacción de los competidores más pequeños.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

---

[521] Conforme al documento "*Criterios Técnicos para el Cálculo y Aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado*" publicado por la COMISIÓN, se considera que un mercado tiene pocas probabilidades de presentar problema de competencia económica cuando su IHH no supere los 2, 000 (dos mil puntos).
[522] Información visible en la sección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante Económico*".

6.4.3.2 MR E-CENTRO PAÍS

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determina que en el MR E-CENTRO PAÍS no es posible concluir que existan AGENTES ECONÓMICOS con la capacidad de actuar unilateralmente sin que sus competidores puedan reaccionar a dicho comportamiento.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", el MR E-CENTRO PAÍS es un mercado poco concentrado, toda vez que los niveles del IHH se ubicaron entre 956 (novecientos cincuenta y seis) y 1,932 (mil novecientos treinta y dos) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, aun y cuando los dos participantes con mayor participación, GRUPO TOLUCA y GRUPO VMZ ostentan 39.4% (treinta y nueve punto cuatro por ciento) del total del mercado, pues a este mercado concurren más de 100 (cien) competidores.

En términos del parque vehicular, los 2 (dos) principales competidores tienen, de manera conjunta, el 22.6% (veintidós punto seis por ciento) de la flota activa del mercado, mientras que el competidor más cercano posee solo 7% (siete por ciento).[523]

Es importante considerar que en este MERCADO RELEVANTE concurren GRUPO TOLUCA y GRUPO VMZ quienes, además de ser los dos AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación y flota vehicular del mercado, de acuerdo con la sección "***7.5 B-5. Barrera a la competencia por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en el MERCADO INVESTIGADO***" comparten personas físicas en sus consejos de administración que facilitan un comportamiento alineado y que podrían incidir en la capacidad de reacción de los competidores más pequeños.

6.4.3.3 MR E-NORESTE

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determina que en el MR E-NORESTE no es posible concluir que existan AGENTES ECONÓMICOS con la capacidad de actuar unilateralmente sin que sus competidores puedan reaccionar a dicho comportamiento.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", los niveles del IHH del MR E-NORESTE se ubicaron entre 1,050 (mil cincuenta) y 1,861 (mil ochocientos sesenta y uno) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós, aun y cuando se observa la existencia de 3 (tres) principales AGENTES ECONÓMICOS competidores (GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO SENDA y GRUPO ESTRELLA BLANCA) que acumularon entre el 40 % (cuarenta por ciento) y 60% (cincuenta por ciento) de participación de mercado durante dos mil diecinueve a dos mil veintidós.

---

[523] Información visible en la subsección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "Mercado Relevante Económico" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

En términos de flota vehicular, los 3 (tres) competidores mejor posicionados entre dos mil veinte y dos mil veintitrés, cuentan con el 32.5% (treinta y dos punto cinco por ciento) de la flota vehicular activa en el mercado. Además, en este MERCADO RELEVANTE concurren más de 70 (setenta) competidores donde, su competidor más cercano posee 5.8% (cinco punto ocho por ciento) de la flota vehicular, es decir, una flota 5.8 veces menor a la de los tres competidores mejor posicionados.

Es importante notar que en este MERCADO RELEVANTE los competidores mejor posicionados en cada año no son los mismos, lo que sugiere un mayor grado de competencia entre ellos y, por tanto, da cuenta de que ningún competidor puede actuar unilateralmente.

6.4.3.4 MR E-NOROESTE

De acuerdo con el análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, en el MR E-NOROESTE no se observa la existencia de AGENTES ECONÓMICOS que puedan contrarrestar el comportamiento del competidor mejor posicionado.

Lo anterior, toda vez que en este mercado se observan índices de concentración de hasta 3,985 (tres mil novecientos ochenta y cinco) puntos y la presencia de un competidor que alcanzó participaciones del 60.1% (sesenta punto uno por ciento) en dos mil veintidós. Respecto a la flota vehicular activa, TUFESA como el competidor mejor posicionado tenía el 20.7% (veinte punto siete por ciento) de la flota activa, y su competidor más cercano, GRUPO IAMSA, tenía el 11.2% (once punto dos por ciento) del parque vehicular.[524] Por lo cual, la capacidad de actuar unilateralmente por parte de TUFESA podría no ser contrarrestada debido a que la flota vehicular con la que cuentan sus competidores es marginal.

Por lo tanto, en el MR E-NOROESTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen competidores que puedan reaccionar a comportamientos de los competidores mejor posicionados.

6.4.3.5 MR E-SUR SURESTE

De conformidad con el análisis expuesto a continuación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determina que no es posible concluir sobre la existencia de AGENTES ECONÓMICOS que tengan la capacidad de actuar sin que sus competidores puedan reaccionar a dicho comportamiento.

Como se mencionó en la subsección "***6.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad de fijar precios en los Mercados Relevantes: artículo 59, fracción I, de la LFCE***", el MR E-SUR SURESTE es un mercado con pocas probabilidades de presentar problemas de competencia, ya que los niveles del IHH se encuentran en el rango de 555 (quinientos cincuenta y cinco) y 732 (setecientos treinta y dos) puntos, entre dos mil diecisiete y dos mil veintidós. Asimismo, se observan participaciones de mercado atomizadas, entre los más de 250 (doscientos cincuenta) participantes que han concurrido en dicho mercado.

---

[524] Información visible en la sección "***9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular***", subsección "*Mercado Relevante Económico*".

En términos de flota vehicular, se observa que GRUPO ADO tiene una flota vehicular mayor al 20% (veinte por ciento) y que dicha flota supera 8 (ocho) veces la segunda flota vehicular más extensa del mercado.

Sin embargo, dados los niveles de concentración y la concurrencia de un gran número de competidores dificultan que los participantes puedan actuar de manera unilateral sin que sus competidores puedan reaccionar a dicho comportamiento.

6.4.3.6 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS

De los análisis realizados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que, de los 5 (cinco) MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS, sólo en el MR E- NOROESTE se concluye preliminarmente que no se identificaron competidores que puedan disciplinar el comportamiento de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados de conformidad con lo siguiente:

Dicha conclusión, deriva de los siguientes elementos estudiados:

Tabla 45. Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS

MERCADOS RELEVANTES	Características
MR E-CENTRO-OCCIDENTE	• Se observa bajos niveles de concentración, pues el IHH es inferior a los 992 (novecientos noventa y dos) puntos en los años analizados. • Aunque 4(cuatro) GIE concentran 41.9% (cuarenta y uno punto nueve por ciento) de la flota vehicular, sólo un GIE cuenta con una flota vehicular mayor al 20% (veinte por ciento), respecto de la flota total del mercado.
MR E-CENTRO PAÍS	• Se observa bajos niveles de concentración, pues el IHH máximo fue de 1,932 (mil novecientos treinta y dos) puntos en los años analizados. • Los dos principales participantes tienen de manera conjunta el 22.6% (veintidós punto seis por ciento) de la flota vehicular activa del mercado.
MR E-NORESTE	• Se observa bajos niveles de concentración, pues el IHH máximo fue de 1,861 (mil ochocientos sesenta y uno) puntos en los años analizados. • Aunque los 3 (tres) competidores mejor posicionados cuentan con el 32.5% (treinta y dos punto cinco por ciento) de la flota vehicular, no existen participantes que posean más del 17.6% (diecisiete punto seis por ciento) de la flota vehicular activa del mercado.
MR E-NOROESTE	• Existe una elevada concentración de mercado, pues el IHH ha sido superior a los 3,000 (tres mil) puntos durante los años dos mil diecinueve a dos mil veintidós. • TUFESA es el AGENTE ECONÓMICO con mayor flota vehicular y, además, duplica la del competidor más cercano.
MR E-SUR SURESTE	• Se observa bajos niveles de concentración, pues el IHH es inferior a los 732 (setecientos treinta y dos) puntos durante los años dos mil diecisiete a dos mil veintidós.

MERCADOS RELEVANTES	Características
	• Participaciones de mercado atomizadas, solo un participante supera más del 20% (veinte por ciento) de participación, los demás competidores ostentan menos del 5% (cinco por ciento). • Sólo un participante supera más del 20% (veinte por ciento) de la flota vehicular activa del mercado.

6.4.4 Conclusión de la existencia y poder de competidores en los MERCADOS RELEVANTES

En virtud de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que, tanto en el MERCADO RELEVANTE PREMIUM, MERCADO RELEVANTE DE PRIMERA como en el MR E-NOROESTE no existen competidores que puedan contrarrestar comportamientos unilaterales de los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados.

6.5 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fraccion IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (…) deberán considerarse los siguientes elementos:
>
> (…)
>
> **IV.** Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
>
> (…). [Énfasis de origen]".

Para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se requiere de diversos insumos; sin embargo, se considera que un insumo relevante es el contar con la infraestructura física para realizar las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en los puntos de origen y destino, respectivamente. Por lo tanto, se requiere contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino.

6.5.1 Obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y formas de acceso a estas

De conformidad con los artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; 7, fracción XII, y 24 del RAFSA, para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es necesario contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada.

En relación con lo anterior, la manera de contar con una TERMINALES DE PASAJEROS es construir una nueva (con carácter de central o individual)[525] o solicitar el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central. En este último caso, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE tienen que

[525] En términos del artículo 42 del RAFSA.

contratar o convenir con cualquiera de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES ya establecidos el uso de los espacios necesarios para prestar sus servicios, de conformidad con el artículo 42, párrafo último, del RAFSA.

Al analizar ambos casos se observa lo siguiente:

6.5.1.1 Construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS

En el primer caso, como se expuso en la sección "***6.2.1.2 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***", en caso de que se quiera construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS se deben considerar montos promedio de entre $2'100,000.00 (dos millones cien mil pesos 00/100 M.N.) y $9'300,000.00 (nueve millones trescientos mil pesos 00/100 M.N.) para una central y de entre $600,000.00 (seiscientos mil pesos 00/100 M.N.) y $1'200,000.00 (un millón doscientos mil pesos 00/100 M.N.) para una individual. Además, el plazo de recuperación de la inversión en la construcción y puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS va de los 15 (quince) a los 20 (veinte) años y el tiempo para su construcción y operación podría demorar más de tres años.

Adicionalmente, aunque el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE construya una nueva TERMINAL DE PASAJEROS, existen ventajas para los PERMISIONARIOS DE TERMINALES ya establecidos, ya que las principales terminales se encuentran ubicadas en zonas donde el acceso y localización son estratégicos, por lo que construir una terminal muy alejada de los principales accesos, dificulta el arribo de USUARIOS a estas, lo cual a su vez se traduce en una disminución de la rentabilidad de una nueva terminal.

Para corroborar lo anterior, se pueden analizar las primeras concesiones otorgadas por la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes de conformidad con la LEY DE VÍAS GENERALES. En estas concesiones, en sus considerandos se establecía que, dado el gran flujo de pasajeros y corridas diarias de salida y entrada en dichos puntos, existía la necesidad de establecer terminales en puntos específicos.[526]

Por ejemplo, en el caso de la Ciudad de México, se estableció que existía la necesidad de establecer una TERMINAL DE PASAJEROS en el Oriente (TAPO), otra en el Norte (CENTRAL DEL NORTE), una en el Sur (TERMINAL TAXQUEÑA) y otra más en el Poniente (TERMINAL DE OBSERVATORIO).[527] Lo anterior, toda vez que concurrían numerosos SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE y que los estudios indicaron un movimiento del orden de 500,000 (quinientos mil) pasajeros diarios de entrada y salida que se movilizaban en 13,200 (trece mil doscientos) vehículos.[528]

---

[526] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*126. Concesión Central del Norte DF*", considerandos II, III y IV, página 1.
[527] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*126. Concesión Central del Norte DF*", considerandos II, III y IV, página 1.
[528] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*126. Concesión Central del Norte DF*", considerando II, página 1.

Esta situación es la que desencadenó que se establecieran TERMINALES DE PASAJEROS centrales que cobran una gran relevancia en el país en términos de los pasajeros que ascienden o llegan a estas de las diversas rutas ofertadas por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Lo anterior, se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 46. Porcentaje de pasajeros movilizados a nivel nacional en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales, 2018-2021[529,530]

TERMINAL DE PASAJEROS	Porcentaje de pasajeros movilizados a nivel nacional
CENTRAL DEL NORTE	19.25
TAPO	9.88
TERMINAL DE OBSERVATORIO	7.70
CAPU	6.78
CENTRAL DE GUADALAJARA	6.60
Terminal de Autobuses de Querétaro, S.A. de C.V.	2.83

Como se observa, tan solo 6 (seis) TERMINALES DE PASAJEROS centrales representan a nivel nacional un 53.04% (cincuenta y tres punto cero cuatro por ciento) en términos de los pasajeros que ascienden o descienden en dichos puntos de las rutas que ofrecen los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

6.5.1.2 Solicitar acceso a una TPC establecida

Visto lo anterior, la segunda opción es solicitar acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS central ya establecida. Sin embargo, como se mostrará en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES*B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES", existe una ausencia de regulación económica en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES y no se regulan las relaciones que puedan surgir entre el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y el PERMISIONARIO

---

[529] De acuerdo con la información contenida en el archivo electrónico denominado "*567. Terminales de pasajeros SICT 2023*", las TERMINALES DE PASAJEROS son centrales. Folio 42107 del EXPEDIENTE. No se cuenta con información sobre la TERMINAL TAXQUEÑA.

[530] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*terminales_pasajeros*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "*9.17 Flujos de pasajeros por terminal*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

DE TERMINAL a quien se le dirija la solicitud de acceso de una TERMINAL DE PASAJEROS central determinada.

En dicha sección, se expone cómo las principales TERMINALES DE PASAJEROS centrales del país son controladas u operadas por PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos, existiendo una acentuada integración vertical que reduce considerablemente los incentivos a otorgar acceso a competidores en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Adicionalmente, se muestra la opacidad con la que operan los PERMISIONARIOS DE TERMINAL ya establecidos, quienes operan sin la celebración de contratos por escrito, sin dar a conocer su capacidad disponible ni las tarifas o contraprestaciones por el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, entre otros. También se expone la libertad que tienen de no permitir que otros PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE operen en su TERMINAL DE PASAJEROS distintos a los que ya lo hacen, así como el riesgo de tratos no igualitarios.

Lo expuesto permite concluir que: **i)** hay un insumo importante, el cual es la TERMINAL DE PASAJEROS, toda vez que existe una obligación regulatoria a cargo de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de contar con ellas en los puntos de origen y destino de las rutas que ofrecen, y **ii)** las posibilidades de acceso a este insumo relevante son pocas o nulas, toda vez que se puede acceder a ellas de dos maneras. La primera es construyendo una nueva, en cuyo caso existen altos costos monetarios y de tiempo para su construcción y una desventaja respecto de las ya establecidas que fueron construidas en lugares estratégicos. La segunda es solicitando acceso a una TPC ya establecida, en cuyo caso las posibilidades son pocas dada la alta integración vertical observada en los MERCADOS RELEVANTES y la ausencia de regulación económica en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales que regule las relaciones entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL. Lo anterior provoca que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL actúen con discrecionalidad absoluta para permitir o no el acceso a nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que así lo soliciten en su TERMINAL DE PASAJEROS. Estos elementos se expondrán en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES".

6.6 Comportamiento reciente: articulo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (…) en el mercado relevante (…), deberán considerarse los siguientes elementos: (…)
>
> **V.** El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y
>
> (…) [Énfasis de origen]".

Un factor que debe analizarse en cuanto al comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS es la existencia de prácticas anticompetitivas o determinados comportamientos en el mercado que pudieran afectar o mostrar las condiciones de competencia efectiva. Estos comportamientos pueden consistir en prácticas monopólicas absolutas[531] y relativas[532] o en cualquier otro comportamiento relevante. Dichas prácticas afectan el proceso de competencia y libre concurrencia, por lo que su análisis resulta necesario para determinar si existen condiciones de competencia efectiva o no en un mercado determinado.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que diversos AGENTES ECONÓMICOS, empresas y personas físicas fueron emplazadas por esta COMISIÓN por su probable responsabilidad en la realización de prácticas monopólicas absolutas y relativas en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

6.6.1 Expediente IO-003-2017

El quince de noviembre de dos mil diecisiete, dentro del expediente IO-003-2017, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el acuerdo de inicio por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas contempladas en el artículo 53 de la LFCE y el artículo 9 de la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, cuya última reforma fue publicada en el DOF el nueve de abril de dos mil doce.[533] Al final de la investigación, en marzo de dos mil veintiuno, se emplazó a diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores entre sí, por la comisión de las siguientes conductas:[534]

i) Fijar, elevar, concertar o manipular la tarifa del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en determinadas rutas.

ii) Dividir, distribuir o asignar porciones o segmentos de un mercado actual o potencial, mediante la coordinación de la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y/o la división de ingresos obtenidos por la prestación de este en determinadas rutas.

Posteriormente, en octubre de dos mil veintidós, el Pleno de la COMISIÓN determinó multar a 18 (dieciocho) empresas y a 31 (treinta y un) personas físicas, por participar en diversas prácticas monopólicas absolutas, consistentes en seis convenios independientes y distinguibles entre sí, con vigencias en el periodo comprendido del año dos mil al dos mil veinte.[535] Entre los sancionados destacaron personas morales pertenecientes a los grupos más importantes del país: GRUPO ADO, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO ESTRELLA ROJA, GRUPO IAMSA, GRUPO SENDA y GRUPO

---

[531] En términos del artículo 53 de la LFCE.
[532] En términos de los artículos 54 y 56 de la LFCE.
[533] Dicha ley se abrogó mediante la expedición y publicación de la LFCE en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[534] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*122. La Cofece sanciona a empresas y directivos por manipular precios*".
[535] Dichos convenios consistieron en acuerdos colusorios para fijar precios y segmentar rutas en el mercado del servicio de autotransporte terrestre de pasajeros en diversas regiones.

PULLMAN. Las conductas involucraron múltiples rutas en el país, que abarcaron las zonas geográficas del Centro, Centro-Sur, y Sur-Sureste, así como el estado de Tamaulipas.[536]

6.6.2 Expediente DE-013-2018

El Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el quince de agosto de dos mil dieciocho, el acuerdo de inicio de la investigación probable comisión de prácticas monopólicas relativas identificada con número de expediente DE-013-2018, derivada de la denuncia interpuesta por Transportación Terrestre Une, S.A. de C.V. ante la negativa del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) al acceso a la infraestructura de sus terminales.

En marzo de dos mil veintidós, el Pleno de la COMISIÓN concluyó que el AICM negó unilateralmente y sin justificación sustentada el servicio de acceso a sus terminales al PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad de autobús integral y/o vagoneta, e impidió que prestara el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en la modalidad de autobús integral y/o vagoneta con origen o destino al AICM,[537] situación que estableció ventajas exclusivas en favor de 2 (dos) PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE previamente establecidos en la misma ruta, ocasionando una pérdida en el bienestar de los USUARIOS.[538]

En virtud de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, durante el PERIODO, diversos AGENTES ECONÓMICOS participantes en los MERCADOS RELEVANTES se beneficiaron de diferentes comportamientos consistentes en prácticas anticompetitivas en términos de los artículos 53 y 54 de la LFCE que han obstruido e impactado el proceso de competencia en los MERCADOS RELEVANTES.

Dichos elementos se retomarán en la exposición de las barreras a la competencia y libre concurrencia abordadas en las secciones "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***" y "***7.5 B-5. Barrera a la competencia por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en el MERCADO INVESTIGADO***".

6.7 Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción VI de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (…) deberán considerarse los siguientes elementos:
>
> (…)

---

[536] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*122. La Cofece sanciona a empresas y directivos por manipular precios*".
[537] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico *"148. COFECE multa AICM"*.
[538] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico *"148. COFECE multa AICM"*.

> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión [Énfasis de origen]".

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**ARTÍCULO 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
>
> I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
>
> II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
>
> III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores [Énfasis de origen]".

6.7.1 El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MERCADO RELEVANTE

El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en los MERCADOS RELEVANTES puede observarse a través del reconocimiento de su marca. En otras palabras, la fuerza y la presencia de la marca del bien o servicio refleja su posicionamiento entre los USUARIOS en un mercado. En este sentido, se espera que los AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con mayor reconocimiento de marca tengan un mejor posicionamiento entre los USUARIOS.

De la información del EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES son también los más reconocidos debido al tiempo que han operado en el mercado, a su cobertura y, en algunas ocasiones a su participación en actividades relacionadas al sector transporte.

GRUPO LA PIEDAD, por ejemplo, tiene presencia de más de 90 (noventa) años prestando el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Participa en servicios de paquetería, turismo y transporte de personal.[539] El grupo reconoce "(…) *estar a la altura de una empresa de clase mundial.* (…) *a 80 años de su fundación*, [GRUPO LA PIEDAD] ***continúa siendo uno de los líderes a nivel nacional en el sector autotransporte dando prioridad a la excelencia en el servicio.***".[540] Actualmente, es reconocida como "(…) *la empresa mexicana de transporte con* ***mayor presencia en el centro-occidente del país***". [Énfasis añadido][541]

GRUPO TOLUCA tiene presencia en los MERCADOS RELEVANTES a través de diversas sociedades, entre ellas, GHO, FLECHA ROJA y AUTOTRANSPORTES NGCC, entre otras.[542] GHO tiene presencia

---

[539] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*117. Grupo Flecha_historia*".
[540] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*106. Flecha amarilla_perfil*".
[541] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*106. Flecha amarilla_perfil*".
[542] Ver subsección "***9.3 Grupos de Interés Económico***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

en [redacted][543] mientras que FLECHA ROJA ofrece 62 (sesenta y dos) rutas entre cinco municipios de Ciudad de México, Estados de México, Cuernavaca, Taxco y Querétaro, principalmente.[544] Por su parte, AUTOTRANSPORTES NGCC ofrece 4 (cuatro) rutas en el centro del país en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO.[545]

Es importante señalar que GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD logran un mayor alcance en los MERCADOS RELEVANTES a través de sus coinversiones en GRUPO IAMSA. Por un lado, GRUPO IAMSA participa en los MERCADOS RELEVANTES a través de diversas marcas y servicios. También participa en la industria aérea, por lo que puede ofrecer al USUARIO servicios integrados entre distintos modos de transporte. De acuerdo con información del EXPEDIENTE, GRUPO IAMSA:

> "(…) es el conglomerado de transporte **más grande de México**, con 85 años de experiencia en la industria del autotransporte. (…) **transporta a más de 300 millones de pasajeros al año. Cuenta con una flota de más de 9,000 autobuses, lo que representa cerca del 23.7% del total de autobuses de la industria de autotransporte federal de pasajeros en México. Grupo IAMSA atiende a 24 de los 32 estados de la República Mexicana que concentran el 83% de la población nacional** (…) [Énfasis añadido]".[546]

En el transporte aéreo, participa con la marca "*Viva aerobús*",[547] que le brinda la posibilidad de realizar conexiones multimodales. Con su flota vehicular y aérea cubre "(…) *rutas terrestres y aéreas que **abarcan las regiones del Centro, Occidente, Norte, Noreste y Pacífico Norte de México*** (…) [Énfasis añadido]".[548]

Por otro lado, ÓMNIBUS DE MÉXICO perteneciente al GRUPO IAMSA, es una empresa con más de 70 (setenta) años de operación.[549] Tiene cobertura en casi todo el país, excepto en la zona sureste.[550] ÓMNIBUS DE MÉXICO "*es la primera empresa en alcanzar la certificación ISO 9001:2015 en el servicio de Transportación Foránea de Pasajeros de Primera Clase* (…) *Siendo así la única empresa del ramo en certificarse en todos y cada uno de sus procesos para mantener una mejora continua que permita ser la empresa líder en el ramo*".[551]

Así, a través de GRUPO IAMSA, GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD alcanzan una presencia fuerte en los MERCADOS RELEVANTES como se muestra en la siguiente tabla:

---

[543] Folio 35666 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Apéndice 36*", páginas 4 y 5.
[544] Folio 32609 y 36162 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 62*" y "*Anexo XXI.i*".
[545] Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 62*".
[546] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. SIPYTCB_2023_T3*", página 3.
[547] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*105. IAMSA_perfil*".
[548] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*105. IAMSA_perfil*".
[549] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*119. OdM_historia*".
[550] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*118.OdM cobertura*".
[551] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*119. OdM_historia*".

Tabla 47. Presencia de GRUPO TOLUCA, GRUPO IAMSA y GRUPO LA PIEDAD en los MERCADOS RELEVANTES[552]

MERCADO RELEVANTE		GIE	Marcas[553]
MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS	MR E-CENTRO OCCIDENTE	GRUPO IAMSA	Almealcenses y Ómnibus de México
		GRUPO LA PIEDAD	Coordinados, Metropolitano, Unebus y Flecha Amarilla.
		GRUPO TOLUCA	Flecha Roja Plus y Sur de Jalisco.
	MR E-CENTRO PAÍS	GRUPO TOLUCA	Flecha Roja Plus y Sur de Jalisco.
	MR E-NORESTE	GRUPO LA PIEDAD	Coordinados, Metropolitano, Unebus y Flecha Amarilla.
		GRUPO IAMSA	Almealcenses.
	MR E-NOROESTE	GRUPO IAMSA	TAP, TAP Confort y TAP Royal.[554]
MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA	MR DP-CENTRO OCCIDENTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
		GRUPO LA PIEDAD	Primera Plus.
		GRUPO TOLUCA	Pegasso.
	MR DP-NORESTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
	MR DP-NOROESTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
		GRUPO LA PIEDAD	Primera Plus.
	MR DP- SUR SURESTE	GRUPO LA PIEDAD	Primera Plus.
		GRUPO IAMSA	Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio

[552] Elaboración propia con base en la información de los folios 1270, 22357, 27251, 35666 y 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electronicos denominados "*Anexo 9*", "*Anexo 59*", "*8. Anexo 12. Listado Marcas*", "*Apéndice 36*", "*139. Características marcas comerciales GHO*", respectivamente.
La ubicación de cada participante, así como la modalidad en la que participan, en los MERCADOS RELEVANTES se obtuvo del archivo electrónico "*participacion.csv*" y las marcas de los archivos mencionados en el párrafo anterior.
[553] En algunos casos se utilizó el archivo electrónico "*pasajeros_homo.rds*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***", subsección "*Base de Datos de Pasajeros*" para ubicar el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que participa en Mercado Relevante y derivar la marca comercial con la que participa el GIE respectivo.
[554] No se cuenta con información en el EXPEDIENTE que permita distinguir cuál de las marcas de Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V. atiende el MR E-NOROESTE.

MERCADO RELEVANTE		GIE	Marcas[553]
		GRUPO TOLUCA	Pegasso.
MERCADOS RELEVANTES PREMIUM	MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
		GRUPO LA PIEDAD	Unebus y Primera Plus.
		GRUPO TOLUCA	Pegasso.
	MR P-NOROESTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
	MR P-SUR SURESTE	GRUPO IAMSA	ETN, Turistar, Omnibus de México, Omnibus Mexicanos, Exprebus, Expresso Tapatio y Expreso San Marcos.
		GRUPO LA PIEDAD	Unebus y Primera Plus.
		GRUPO TOLUCA	Autovías y La Línea.

En el norte del país, destaca la presencia de GRUPO SENDA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, GRUPO SENDA "(…) *es la principal compañía de autotransporte en el noreste de México, según el conocimiento de Senda de la Industria,* (…) *ha ofrecido sus servicios de manera exitosa* (…) *Actualmente, la Compañía opera de manera regular en 12 estados en México y 13 estados en Estados Unidos y traslada a más de 80 millones de pasajeros al año* (…).".[555] En el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se reconoce como "(…) ***líder en el noreste de México*** *con una participación de mercado del 80% según estimaciones internas de la Compañía basadas en investigaciones de mercado,* (…) *y el segmento de transporte de personal* (…) ***el segundo proveedor a nivel nacional*** (…)" [Énfasis añadido].[556]

GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, por otra parte, cuenta con más de 90 (noventa) años de operación y tiene cobertura en los estados de Nuevo León, San Luis Potosí y Tamaulipas.[557]

---

[555] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*75. Senda_2016*", página 17.
[556] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*75. Senda_2016*", página 17.
[557] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*120. Transpais_historia*".

Tabla 48. Presencia de GRUPO SENDA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO en los MERCADOS RELEVANTES[558]

MERCADO RELEVANTE		GIE	Marcas
MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICO	MR E-NORESTE	GRUPO SENDA	Senda, Transportes del Norte, Autobuses Coahuilenses y Sendor[559]
		GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO	Transpaís
MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA	MR DP-CENTRO OCCIDENTE	GRUPO SENDA	Senda, Transportes del Norte, Autobuses Coahuilenses y Sendor.[560]
	MR DP-NORESTE		
MERCADOS RELEVANTES PREMIUM	MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE		

GRUPO ESTRELLA BLANCA es otro GIE que cuenta con una gran presencia y reconocimiento en el centro y el norte del territorio nacional. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, es "(…) ***una de las marcas más representativas de transporte en México*** (…) *En estos 83 años,* ***hemos reposicionado nuestro prestigio y consolidado nuestro liderazgo,*** *siempre con el objetivo de que todos nuestros clientes vivan la mejor experiencia en cada viaje de autobús por México* [Énfasis añadido]".[561] El grupo, se reconoce como "(…) ***una de las marcas más arraigadas en México y representativa del transporte local e internacional***".[562]

De igual forma, GRUPO ESTRELLA BLANCA alcanza una cobertura en gran parte del país. En dos mil veinte, "[l]*a empresa* [contaba] *con más de 20,000 rutas distribuidas a lo largo de 24 estados de la República. Grupo Estrella Blanca es quizá la línea con mayor historia, tradición y más representativa del autotransporte mexicano*".[563]

Tabla 49. Presencia de GRUPO ESTRELLA BLANCA en los MERCADOS RELEVANTES[564]

MERCADOS RELEVANTES		GIE	Marcas
MERCADOS RELEVANTES ECONÓMICOS	MR E-CENTRO OCCIDENTE	GRUPO ESTRELLA BLANCA	Anáhuac, Aguascalientes, Poblanos del Centro, Chauffers de Calidad de
	MR E-CENTRO PAÍS		
	MR E-NORESTE		

[558] Elaboración propia con base en el folio 32425 y 18563 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 76*". y "*Anexo 28*".
[559] GRUPO SENDA reportó indistintamente sus marcas comerciales para todas sus rutas.
[560] GRUPO SENDA reportó indistintamente sus marcas comerciales para todas sus rutas.
[561] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*108. Autobuses elite*".
[562] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*109. Autobuses EB_espacio estrella*".
[563] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*110. Magazzine _GEB*".
[564] Elaboración propia con base en la información del folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*113. Mayores compañías de autobuses*".

MERCADOS RELEVANTES		GIE	Marcas
	MR E-NOROESTE		Puebla, Chihuahuenses, Crucero Internacional de Transporte, Futura, La Flecha, Línea Verde, Norte de Sonora, Rápidos Cuauhtémoc, Frontera y Elite de México.[565]
MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA	MR DP-CENTRO OCCIDENTE		
	MR DP-NORESTE		
	MR DP-NOROESTE		
	MR DP-SUR-SURESTE		

En la región sur y sureste del país GRUPO ADO es un grupo consolidado y ampliamente reconocido: "[e]*s una empresa global fundada en México experta en soluciones integrales de movilidad con presencia en dos continentes*."[566] Participa en sectores económicos como "*Transporte*", "*Turismo*", "*Restaurantes*", "*Cafeterías*", "*Terminales*" y "*Tiendas de conveniencia*".[567]

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, GRUPO ADO moviliza 390 (trescientos noventa) millones de pasajeros cada año, cuenta con 469 (cuatrocientas sesenta y nueve) estaciones de transporte y TERMINALES DE PASAJEROS y con más de 10,000 (diez mil) vehículos en servicio.[568] Los principales destinos de GRUPO ADO se encuentran en rutas que parten del centro hacia el sur y sureste del país, principalmente en los estados de Campeche, Ciudad de México, Chiapas, Estado de México, Guerrero, Hidalgo, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, San Luis Potosí, Tabasco, Tamaulipas, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz y Yucatán.[569]

Tabla 50. Presencia de GRUPO ADO en los MERCADOS RELEVANTES[570]

MERCADO RELEVANTE		GIE	MARCAS
MERCADO RELEVANTE ECONÓMICO	MR E-CENTRO OCCIDENTE	GRUPO ADO	AU, OCC, Cuenta y Ecobus
	MR E-CENTRO PAÍS		
	MR E-SUR-SURESTE		
MERCADO RELEVANTE DE PRIMERA	MR DP-CENTRO OCCIDENTE		ADO, Estrella de Oro, Texcoco Plus y OCC
	MR DP-NORESTE		
	MR DP-SUR-SURESTE		

[565] De la información disponible en el EXPEDIENTE no fue posible identificar las marcas que participan en cada MERCADO RELEVANTE.
[566] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*111. Mobility ADO*".
[567] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*111. Mobility ADO*".
[568] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*111. Mobility ADO*".
[569] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*121. ADO destinos*".
[570] Elaboración propia con información del archivo electrónico "*tabla_participacion.csv*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "*9.9.1 Participaciones de mercado*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR y con información del folio 41958 del EXPEDIENTE, archivo electrónico "*112. Mapa largo recorrido Mobility ADO*".
La ubicación de GRUPO ADO, así como la modalidad en la que participan, en los MERCADOS RELEVANTES se obtuvo del archivo electrónico "*participacion.csv*" y las marcas se obtuvieron del archivo electrónico "*112. Mapa largo recorrido Mobility ADO*".

MERCADO RELEVANTE		GIE	MARCAS
MERCADO RELEVANTE PREMIUM	MR P-CENTRO OCCIDENTE-NORESTE		ADO GL, Estrella de Oro Plus y ADO Aeropuerto
	MR P-SUR-SURESTE		ADO GL, Estrella de Oro Plus, ADO Platino, Diamante y ADO aeropuerto.

En el noroeste del país, TUFESA [redacted] (…)."[571] En [redacted]." [572]

Tabla 51. Presencia de TUFESA en los MERCADOS RELEVANTES[573]

MERCADO RELEVANTE		GIE	MARCAS
MERCADO RELEVANTE ECONÓMICO	MR E-NOROESTE	TUFESA	Tufesa

En el Centro Occidente del país, participa GHO, otro de los competidores mejor posicionados. Cuenta con cobertura en los estados de [redacted].[574]

Con base en lo anterior, es posible concluir que los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES son también los de mayor reconocimiento de marca en virtud del tiempo de operación en los MERCADOS RELEVANTES y de que participan a través de distintas MODALIDADES y marcas.

6.7.2 La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación

Esta fracción no resulta aplicable en virtud de que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es un servicio que se demanda en rutas de jurisdicción federal. Además, se trata de un servicio y no de un bien físico, por lo que no es susceptible de ser importado.

---

[571] Folio 22787 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo Confidencial 24-Estudio de mercado 1*", página 183.
[572] Folio 22787 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo Confidencial 24-Estudio de mercado 1*", página 51.
[573] Elaboración propia con información del archivo electrónico "*tabla_participacion.csv*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR y con información del folio 22742 del EXPEDIENTE. La ubicación de TUFESA, así como la modalidad en la que participan, en los MERCADOS RELEVANTES se obtuvo del archivo electrónico "*tabla_participacion.csv*" y la marca, del folio 22742.
[574] Folio 35666 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado, "Apéndice 36", página 4.

6.7.3 La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores

Si bien algunos AGENTES ECONÓMICOS ofrecen programas de descuentos,[575] los USUARIOS pueden comparar precios y MODALIDADES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE al momento de adquirir un boleto. Es decir, pueden comparar los precios y modalidades existentes entre los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ofrecen los destinos que el USUARIOS desea.

Esta comparación no es costosa para los USUARIOS, toda vez que la compra de boletos se realiza principalmente en las taquillas dentro de las TERMINALES DE PASAJEROS. TUFESA, por ejemplo, refirió que el [*] de los USUARIOS adquieren sus boletos en taquilla.[576] En el caso de AMPERSA, este porcentaje es del [*][577]

Por lo anterior, los USUARIOS pueden comparar la oferta de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que pueden trasladarlos hasta donde desean dentro de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales y, por tanto, no se considera que existan diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. Esto no es así en las TERMINALES DE PASAJEROS individuales donde por lo general únicamente opera un solo PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE o, en su caso, distintos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, pero del mismo GIE.

6.8 Conclusión sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES

De acuerdo con los elementos mostrados a lo largo de la presente sección "***6 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES***", es posible concluir que en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA y el MR E-NOROESTE no existen condiciones de competencia y libre concurrencia en virtud de que:

- Se encuentran altamente concentrados y se observan índices de concentración elevados con una considerable acumulación de mercado en unos cuantos competidores;
- Existen barreras a la entrada de tipo económico derivadas de los altos montos de inversión destinados a la adquisición de autobuses: la necesidad de una flota de vehículos para generar economías de escala y densidad; y, en su caso, el acceso a una red de Terminales de Pasajeros o, en su caso, la construcción y puesta en operación de estas;

---

[575] Por ejemplo, descuentos por los conceptos de "*Viajero anticipado*", "*Estudiante*", "*Maestros/Profesores*", "*INAPAM/Adultos mayores*", "*En Línea*" y "*Boleto Redondo*". Folio 22787 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo Confidencial 24-Estudio de mercado 1*", páginas 158 a 160.
[576] Folio 22787 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo Confidencial 24-Estudio de mercado 1*", página 98.
[577] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ADN PRIMERA CLASE*", página 17.

- Existen barreras a la entrada de tipo normativo derivadas de la regulación y requisitos para la obtención de los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE y los PERMISOS DE TERMINAL;
- Existen restricciones constituidas por las prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en los MERCADOS RELEVANTES consistentes en la opacidad en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS y la disuasión de acceso a las mismas. Pues se observa que los accionistas de dicha infraestructura son AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTES, lo que reduce los incentivos de otorgar acceso a AGENTES ECONÓMICOS distintos a los socios y accionistas;
- En los MERCADOS RELEVANTES no se observa competidores que pudieran ejercer presión competitiva a los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados;
- Los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados han incurrido en prácticas ilegales en términos de la LFCE en los MERCADOS RELEVANTES, lo que muestra su capacidad para fijar precios y la poca rivalidad.
- Los AGENTES ECONÓMICOS mejor posicionados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se encuentran integrados verticalmente en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, por lo que las posibilidades de acceso a dicha infraestructura por parte de nuevos entrantes son pocas o nulas.

7 Barreras a la competencia y libre concurrencia

De conformidad con el artículo 94, párrafo primero, de la LFCE, la finalidad del procedimiento de investigación contenida en el EXPEDIENTE es determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

A lo largo de este DICTAMEN PRELIMINAR, ha quedado demostrado que en los MERCADOS RELEVANTES existe una importante ausencia de condiciones de competencia efectiva, ya que se observan elevados índices de concentración, en un contexto de elevadas barreras a la entrada. También se ha demostrado que los MERCADOS RELEVANTES presentan múltiples características que los hacen proclives a la coordinación y que, en efecto, la coordinación entre los principales competidores ha sido una realidad en el pasado.

De hecho, en el MERCADO INVESTIGADO se observa que los GIE más importantes han enfocado sus actividades en zonas geográficas determinadas. Salvo GRUPO ESTRELLA BLANCA, que sí tiene presencia en buena parte del país, el resto de los grupos ha enfocado su presencia y sus redes de SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, principalmente, en zonas geográficas determinadas. Es decir, no se observa un amplio dinamismo en el mercado que permita a sus competidores entrar y disputar la operación en áreas geográficas y rutas nuevas, a pesar de ser técnicamente factible mediante el empleo de sus mismos autobuses.

En el presente DICTAMEN PRELIMINAR también se mostró que existen barreras regulatorias conformadas por los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISOS DE TERMINALES que imponen restricciones a nuevos y potenciales AGENTES ECONÓMICOS para ingresar a competir en los

MERCADOS RELEVANTES. Además, un gran número de autobuses que, por el tipo de permiso con el que cuentan -para operar el SERVICIO DE TURISMO-, no han ingresado a los MERCADOS RELEVANTES del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, pues su permiso se los impide. Es decir, tienen un impedimento regulatorio para competir formalmente en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Esto ha conducido, a decir de diversos AGENTES ECONÓMICOS, a la creación de mercados informales (que, en teoría económica, también se conocen como mercados negros) en su intento por satisfacer una demanda no atendida.

En las siguientes subsecciones, se exponen **seis barreras a la competencia y libre concurrencia** que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica, de conformidad con el artículo 3, fracción IV, de la LFCE, en el MERCADO INVESTIGADO. Estas barreras a la competencia son las que distorsionan la competencia, reducen la concurrencia y generan restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES, por lo **que explican lo señalado en párrafos previos, así como en este DICTAMEN PRELIMINAR.**

En específico, en consideración de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, estas barreras a la competencia y libre concurrencia han incidido en la formación de redes regionales que muestran poco dinamismo, pocos incentivos en sus participantes para expandirse a nuevas rutas y zonas, y elementos que se han erigido como importantes limitantes a la competencia y a la libre concurrencia. Estas barreras también han tenido un papel importante en el favorecimiento de conductas coordinadas.

Con lo anterior, han contribuido a que el comportamiento de sus participantes lleve a una competencia regional y poco vigorosa (en contraste con una competencia más amplia y vigorosa a nivel nacional por parte de todos los AGENTES ECONÓMICOS) en los MERCADOS RELEVANTES, a pesar de ser algo técnicamente factible. En este contexto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, de eliminarse las barreras a la competencia identificadas, las empresas que participan en los mercados podrían tener mayores incentivos a expandirse a nuevas rutas y regiones, de manera que se generaría una mayor competencia a nivel nacional entre todos los GIE que hoy enfocan su presencia y compiten solo en ciertas áreas geográficas. Esto también les daría a estos AGENTES ECONÓMICOS mayores incentivos para expandirse con mayor dinamismo a nuevas MODALIDADES.

De igual manera, la eliminación de las barreras identificadas facilitaría de forma importante el ingreso de nuevos modelos de negocio y la entrada de un gran número de autobuses que actualmente cuentan con una restricción legal para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE (es decir, los autobuses que cuentan con un permiso de SERVICIO DE TURISMO). Así, permitiría una mayor concurrencia en los mercados y abriría la posibilidad para que este tipo de empresas participen también en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

De eliminarse las barreras que a continuación se describen, diferentes tipos de autobuses y vehículos que actualmente operan en nuestro país tendrían la posibilidad de participar y competir en todo el territorio nacional y satisfacer la demanda de transporte de un gran número de USUARIOS, principalmente los de menores ingresos.

En cada una de las barreras, se indica la condición estructural, el hecho o acto de los AGENTES ECONÓMICOS o la disposición jurídica y los efectos anticompetitivos que generan. Posteriormente, se proponen las medidas correctivas que esta autoridad considera precisas para eliminarlas y reestablecer las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, pues eliminan las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas.

Asimismo, se lleva a cabo el análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de las medidas correctivas propuestas y se presenta al PLENO de esta COMISIÓN un calendario para su aplicación. Lo anterior, de conformidad con los artículos 26, 27 y 28, fracción XI, 94, fracción III y último párrafo, de la LFCE, y 12 de las DISPOSICIONES.

En relación con lo anterior, mediante el Oficio COFECE-AI-2024-015 de catorce de febrero de dos mil veinticuatro, se solicitó una opinión técnica no vinculatoria a la SICT, de conformidad con lo establecido en el artículo 94, fracción III, párrafo segundo, de la LFCE, en la que se señalaron las posibles medidas correctivas identificadas en ese momento y que recogen gran parte de las medidas correctivas propuestas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR para que emitiera su opinión. Al respecto, se observa que dicha dependencia señaló, con relación a las medidas correctivas propuestas para la B-1, que:

> "(…) toda vez que la Ley Federal sustantiva [en referencia a la LEY DE AUTOTRANSPORTE] contempla la regulación de la explotación, tema respecto del cual versan las observaciones efectuadas por COFECE, efectivamente se considera la creación de un ordenamiento reglamentario que regule y delimite todas y cada una de las consecuencias jurídicas referentes a la explotación del servicio (…)".[578]

Asimismo, en general, indicó que:

> "(…) esta Secretaría de conformidad con su marco competencial está dispuesta a implementar las acciones encaminadas a efecto de normar las consideraciones expuestas por ese Órgano Constitucional Autónomo y así generar medidas que beneficien a los permisionarios de autotransporte federal y a su vez a los usuarios de dichos servicios."[579]

7.1 B-1. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que la obligación regulatoria de contar con una TERMINAL DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE representa una barrera a la competencia y libre concurrencia en los MERCADOS RELEVANTES.

Al respecto, en el presente apartado se presentan las disposiciones jurídicas que contemplan la obligación de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE deban contar con una TERMINAL DE

---

[578] Folios 41933 y 41934 del EXPEDIENTE.
[579] Folio 41934 del EXPEDIENTE.

PASAJEROS en los puntos de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Es decir, se explica de manera concisa la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada por esta autoridad. Posteriormente, se determinan los efectos anticompetitivos generados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que derivan de estas obligaciones. Por último, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos generados por la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada.

7.1.1 Disposiciones jurídicas que contemplan la obligación a cargo de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de las rutas que ofrecen

De conformidad con los artículos 2o, fracción XII, 8o, fracción V, 52, fracción I, y 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y, 6o, fracción IV, 7 o, fracción XII, 10-A, 24, 42-B y 42-C del RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en una región o ruta determinada deben acreditar que disponen de una TERMINAL DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino.

El artículo 2o, fracción XII, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, establece que una TERMINAL DE PASAJEROS es una instalación auxiliar al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros. Además, los artículos 8o, fracción V, y 52, fracción I, de dicha ley señalan en su conjunto que, para la construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS se requiere de permiso otorgado por la SICT.

A su vez, en el artículo 53, párrafo primero, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE se establece que, para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE deberán contar con terminales de origen y destino conforme al RAFSA, para el ascenso y descenso de pasajeros.

En concordancia con la LEY DE AUTOTRANSPORTE, el RAFSA, en su artículo 24, establece que la operación de los servicios[580] requiere de TERMINALES DE PASAJEROS para el ascenso o descenso de viajeros en las poblaciones donde inicien o terminen su recorrido. Asimismo, el artículo 7o, fracción XII, del RAFSA señala como un requisito para obtener el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE acreditar que se dispone de TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada.

Por su parte, el artículo 6o, fracción IV, del RAFSA establece que la construcción, operación y explotación de la TERMINAL DE PASAJEROS se encuentra sujeta a un permiso expedido por la SICT. Para la obtención del PERMISO DE TERMINAL relacionada con el lugar en el que se pretende establecer la TERMINAL DE PASAJEROS, en el artículo 10A del RAFSA se solicita la siguiente documentación: **i)** el croquis que indica la ubicación y superficie del terreno en donde se pretende construir y operar la terminal, **ii)** la copia certificada del documento que acredite la legal posesión

[580] En referencia a las modalidades del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE señaladas en el artículo 18 del RAFSA.

del inmueble, **iii)** el permiso o autorización sobre uso de suelo del predio en donde se pretenda construir la terminal, expedido por autoridad competente, entre otros.

Asimismo, el citado artículo señala, en el último párrafo, que en aquellos casos en que se solicite el establecimiento de una TERMINAL DE PASAJEROS donde exista en operación una TPC, al resolver sobre el otorgamiento del PERMISO DE TERMINAL, la SICT tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad, los antecedentes de reubicaciones de terminales realizados como consecuencia de dichos programas, la distancia entre la terminal propuesta y la existente, los núcleos de población, los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso y medios de transporte para los usuarios.

Aunado a lo anterior, el artículo 42B del RAFSA establece la infraestructura mínima con la que debe contar una TERMINAL DE PASAJEROS. Entre las instalaciones y equipo que se enlistan en dicho artículo, se encuentran: **i)** las taquillas para venta de boletos, **ii)** instalaciones sanitarias, equipos y sistemas contra incendios, **iii)** equipo de comunicación para el anuncio de llegada y salida de autobuses y localización de personas, **iv)** instalaciones y alumbrado adecuados para el trabajo nocturno, **v)** andenes para llevar a cabo las maniobras de ascenso, descenso y circulación de peatones o pasajeros, **vi)** cajones de estacionamiento para la salida y llegada de los vehículos de autotransporte federal de pasajeros, **vii)** patio de maniobras destinado, exclusivamente, al manejo de vehículos, **viii)** salas de espera, **ix)** instalaciones para personas con discapacidad, **x)** áreas destinadas para salidas y llegadas de pasajeros, **xi)** área exclusiva para la entrega y recepción de equipaje; y, **xii)** tratándose de una TPC, que cuente con espacios adecuados para exámenes médicos a los conductores.

Finalmente, una vez que se otorga al AGENTE ECONÓMICO el PERMISO DE TERMINAL, el artículo 42 C del RAFSA indica que la SICT autorizará el inicio de operaciones de la TERMINAL DE PASAJEROS después de realizar una visita de verificación que tiene por objeto comprobar que la terminal cuenta con las instalaciones y equipo descritos en el permiso correspondiente.

De lo expuesto anteriormente, se observa que tanto la LEY DE AUTOTRANSPORTE como el RAFSA contienen diversas disposiciones jurídicas que: **i)** establecen que para el otorgamiento del permiso como para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se debe contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino, y **ii)** sujetan la construcción, operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS a un régimen de permisos otorgados por la SICT. Adicionalmente, el RAFSA contiene diversas disposiciones jurídicas que: **i)** señalan la documentación que se debe entregar para la obtención del PERMISO DE TERMINAL, **ii)** sujetan el inicio de operación de una TERMINAL DE PASAJEROS a una visita de verificación de la SICT, y **iii)** establecen la infraestructura mínima con la que debe contar una TERMINAL DE PASAJEROS. Además, la SICT tomará en consideración la distancia existente entre la nueva TERMINAL DE PASAJEROS y las ya existentes, entre otros factores.

Por lo anteriormente expuesto, esta autoridad concluye que los artículos señalados componen la obligación de los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de

contar con TERMINALES DE PASAJEROS para poder ofrecer el mismo, lo cual está sujeto a un régimen de permisos otorgados por la SICT.

Lo anterior es así, toda vez que dicho supuesto se encuentra contemplado en la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA como un requisito obligatorio que deben cumplir los AGENTES ECONÓMICOS que buscan ser PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, el cual, de no observarse, impide la obtención del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y, por lo tanto, la prestación de dicho servicio.

7.1.1.1 Antecedentes regulatorios del MERCADO INVESTIGADO

El artículo 50 del abrogado Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación estableció, en mil novecientos cuarenta y nueve,[581] a los antes concesionarios del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE la obligación del uso de los servicios de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales autorizadas por la SICT. Debido a esto, en los años setenta, el Gobierno Federal y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) coordinaron la reubicación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[582] que operaban en el país, [583] concentrándolos en un mismo espacio físico de acuerdo con la cobertura de las rutas que tenían concesionadas,[584] [redacted] [585]

Dichas TERMINALES DE PASAJEROS centrales fueron construidas a través de distintas concesiones otorgadas a sociedades constituidas por los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, que en ese entonces se encontraban establecidos como concesionarios en la explotación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[586] Esta situación derivó en la creación de terminales en ubicaciones estratégicas o centrales en determinados municipios del país que todo transportista local estaba obligado a utilizar. En consecuencia, actualmente los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que operan en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales, son, principalmente, quienes formaron su constitución mediante las concesiones otorgadas por la SICT.

1. Efectos anticompetitivos

---

[581] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico *denominado "172. DOF Reglamento del Capítulo de Explotación"*, página 1.

[582] En ese entonces, concesionarios dedicados a la explotación del servicio público o de primera y segunda clase y mixto de autotransporte de pasajeros que en sus caminos ocuparan los caminos federales del país.

[583] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*126. Concesión Central del Norte DF*" y en la página de internet https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=205385&pagina=25&seccion=0.

[584] En mil novecientos noventa, con la expedición del extinto Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, se produjo el cambio de concesiones para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE. Folio 41958 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado *"174. DOF Reglamento para el Servicio de Autotransporte"*.

[585] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-183-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", páginas 19 y 20.

[586] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico *denominado "172. DOF Reglamento del Capítulo de Explotación"*, página 1.

El punto **B-1,** es decir, la obligación regulatoria de contar con una TERMINAL DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ya que genera los siguientes efectos anticompetitivos:

I. Los nuevos AGENTES ECONÓMICOS que deseen obtener un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE cuentan con dos opciones:

a. Destinar recursos a la construcción de su propia TERMINAL DE PASAJEROS, en cuyo caso, como se mencionó en la sección "***6.2.1.2 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***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se deben realizar inversiones cuantiosas para la construcción y operación de la propia terminal, aunado a la implicación de sujetarse a la aprobación de diversos permisos y requisitos mediante distintos procedimientos administrativos, lo cual genera ineficiencias en la asignación de recursos en los MERCADOS RELEVANTES, ya que puede duplicarse infraestructura al no utilizarse de forma eficiente la ya existente. Además, no resultará eficiente ni viable construir una terminal para iniciar operaciones con pocas frecuencias.

b. Solicitar acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS centrales ya establecidas, en cuyo caso, como se mencionó en la sección "***6.5.1 Obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y formas de acceso a estas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, tanto el procedimiento para solicitar el acceso como el tiempo de resolución es incierto para el solicitante, pues la determinación queda sujeta a los propietarios o administradores de las TPC; lo cual genera dificultad, incertidumbre e ineficiencia en la asignación de recursos en los MERCADOS RELEVANTES.

II. Limita la implementación de otros modelos de negocio, ya que restringe la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE desde infraestructura diferente a las TERMINALES DE PASAJEROS, tales como plazas, centros comerciales, estacionamientos, estadios u hoteles, entre otras, que no estén sujetos a las características específicas determinadas por la SICT ni sujetas a su permiso, y que pueden generar eficiencias a los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, además de ofrecer condiciones de seguridad y múltiples servicios. Lo anterior, considerando que actualmente ya se permiten como estaciones de paso.

III. Genera ventajas en favor de los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos, ya que algunos de estos participan como socios accionistas en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES y son quienes tienen el control de las principales TERMINALES DE PASAJEROS centrales del país, como se detalla en la sección "***7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

A continuación, se explica cada efecto anticompetitivo de manera particular.

I. Los AGENTES ECONÓMICOS que deseen obtener un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE deben construir una TERMINAL DE PASAJEROS o solicitar el acceso a una TPC ya establecida

Como se ha explicado previamente en este DICTAMEN PRELIMINAR, el AGENTE ECONÓMICO que busca tener acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, tiene dos opciones: **i)** construir su propia TERMINAL DE PASAJEROS o **ii)** solicitar el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS ya establecida. La primera opción implica, entre otros, realizar inversiones cuantiosas para la obtención o arrendamiento del terreno, destinar recursos a su construcción y operación, aunado a la implicación de sujetarse a la aprobación de la SICT en el otorgamiento de los permisos necesarios para su construcción, operación y explotación, lo que eleva sus costos de entrada considerablemente.

Como se mencionó anteriormente, las TERMINALES DE PASAJEROS individuales y centrales cuentan con los mismos requerimientos regulatorios en términos de infraestructura, con excepción de un módulo de medicina preventiva con el que deben contar todas las TPC, por lo que conllevan básicamente las mismas implicaciones para su construcción, explotación y operación. Lo anterior se sostiene así, de conformidad con la infraestructura prevista en el artículo 42-B del RAFSA.

Como evidencia de lo anterior, la TERMINAL TAXQUEÑA, manifestó que "(…) *(i) los costos de construcción de ambos tipos de terminales, y (ii) los costos de operación y mantenimiento* ***deberían ser relativamente similares.*** (…) *ambos tipos de terminales utilizan y tienen que contar con el mismo tipo de infraestructura necesaria para su operación, como sanitarios, taquillas, andenes para maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, salas de espera, entre otros.* (…). [Énfasis añadido]"[587]

Por su parte, CAPU manifestó que "(…) *es factible operar una TERMINAL DE PASAJEROS central como una TERMINAL DE PASAJEROS individual, sin necesidad de hacer cambios en su infraestructura.*".[588] Finalmente, TAPO manifestó que "**[l]*a única diferencia estructural* *entre una TERMINAL DE PASAJEROS individual y una TERMINAL DE PASAJEROS central, estriba en que esta última debe de contar con un módulo de medicina preventiva****, tal y como lo establece el artículo 42-B fracción XIV. En lo demás son idénticas en requerimientos estructurales*** [Énfasis añadido]".[589]

En ese sentido, al analizar las implicaciones de construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS, ya sea TERMINAL DE PASAJEROS individual o TPC, esta autoridad observa que tienen las mismas implicaciones al abarcar los mismos requerimientos estructurales.

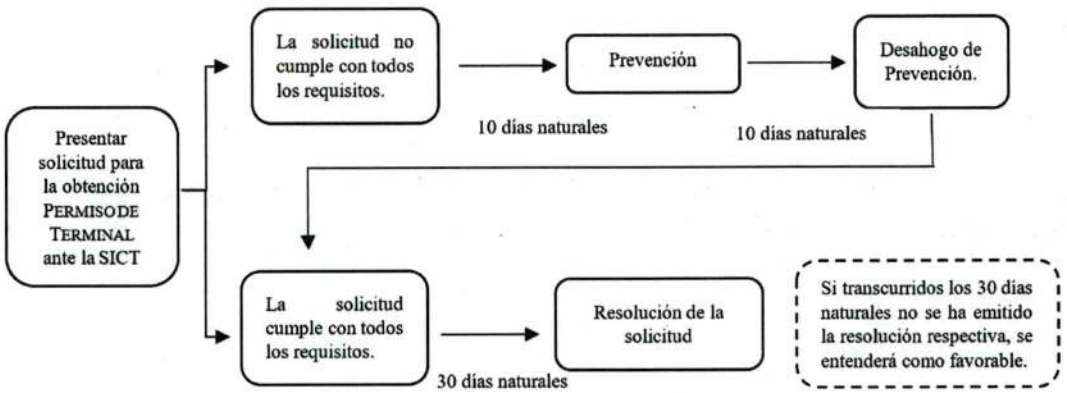
A continuación, se observan cada uno de los pasos y plazos que un AGENTE ECONÓMICO debe considerar en la tramitación del PERMISO DE TERMINAL y el permiso para el inicio de operación y explotación de las TERMINALES DE PASAJEROS, en caso de optar por el desarrollo de su propia

---

[587] Folio 20532 del EXPEDIENTE.
[588] Folio 21532 del EXPEDIENTE.
[589] Folio 20989 del EXPEDIENTE.

infraestructura de TERMINAL DE PASAJEROS. En ese sentido, la "***Figura 8. Procedimiento para solicitar el PERMISO DE TERMINAL***" y "***Figura 9. Procedimiento para solicitar el inicio de operaciones de una TERMINAL DE PASAJEROS***Figura 9" desarrollan los procedimientos administrativos que se deben seguir para presentar las solicitudes correspondientes y la "***Tabla 52. Requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS***" señala otros requisitos adicionales que se deben acatar para su operación.

Figura 8. Procedimiento para solicitar el PERMISO DE TERMINAL[590]



Como se observa, para la construcción de una TERMINAL DE PASAJEROS es necesario solicitar, en primer lugar, un PERMISO DE TERMINAL otorgado por la SICT, para lo cual dicho trámite puede conllevar un mínimo de 30 (treinta) días naturales y un máximo de 50 (cincuenta), los cuales una vez finalizados, se entenderá como resolución favorable en caso de que la autoridad no se haya pronunciado sobre dicha solicitud.

Figura 9. Procedimiento para solicitar el inicio de operaciones de una TERMINAL DE PASAJEROS[591]

[590] Elaboración propia con información de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y el RAFSA.
[591] Elaboración propia con información de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y el RAFSA.

Adicional a esto, una vez que el AGENTE ECONÓMICO cuenta con el PERMISO DE TERMINAL, podrá proceder a la construcción de la TERMINAL DE PASAJEROS. Cuando esta haya finalizado, es necesario solicitar a la SICT que autorice el inicio de operación y explotación de la TERMINAL DE PASAJEROS, para lo cual es necesaria una visita de verificación por parte de la autoridad. El plazo de estos dos procedimientos administrativos conllevaría al menos 50 (cincuenta días naturales, más 22 (veintidós) días hábiles, además de la inversión económica, lo cual debe cumplimentarse en su totalidad previo a la solicitud del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE. Esta circunstancia podría generar incertidumbre en los AGENTES ECONÓMICOS con interés, ya que se ven en la necesidad de gestionar la construcción y operación de una TERMINALES DE PASAJEROS sin tener certeza sobre la obtención del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, lo que puede reducir sus incentivos para buscar la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Tabla 52. Requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS[592]

Procedimiento	Autoridad ante la cual se realiza	Tiempo estimado
"*Licencia de uso de suelo municipal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Permiso para construir y operar una terminal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Licencia de construcción municipal*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Permiso de ecología e impacto ambiental*"	Ayuntamiento municipal	1 a 3 meses
"*Dictamen de Protección Civil*"	Protección civil municipal	1 a 3 semanas
"*Plan Interno de Protección Civil*"	Protección estatal civil	1 a 6 meses
"*Presentación de proyecto de Construcción*"	SICT	1 a 6 meses
"*Solicitud de Autorización*"	SICT	1 a 8 meses
"*Permiso de Construcción*"	SICT	1 a 8 meses
"*Aviso de conclusión de obra*"	SICT	1 a 4 semanas
"*Inspección de la autoridad para confirmar cumplimiento en base al proyecto autorizado*"	SICT	1 a 4 semanas

[592] Elaboración propia con base en la información de los folios 27509 y 27510 del EXPEDIENTE.

Procedimiento	Autoridad ante la cual se realiza	Tiempo estimado
"*Permiso de Operación*"[593]	SICT	1 a 8 meses

Finalmente, de la "***Tabla 50 Requisitos adicionales para la puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS***", se observan los trámites municipales que también son necesarios para la puesta en marcha y operación de una TERMINAL DE PASAJEROS, los cuales podrían tomar entre 4 (cuatro) meses y 1 (una) semana y 1 (un) año con 3 (tres) semanas. Los trámites estatales de 1 (uno) a 6 (seis) meses y los trámites ante la SICT, entre 4 (cuatro) meses y 2 (dos) semanas y 2 (dos) años con 8 (ocho) meses. Es decir, un nuevo entrante podría demorar en construir y operar una TERMINAL DE PASAJEROS, desde el cumplimiento de los requisitos municipales hasta la operación de la TERMINAL DE PASAJEROS, más de tres años, como se señaló en el apartado ***"6.2.1.2 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"*** del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Cabe señalar que dentro de las consideraciones que puede utilizar la SICT para determinar el sentido de su resolución para la solicitud de un PERMISO DE TERMINAL, se encuentra el criterio previsto en el artículo 10-A, último párrafo del RAFSA, el cual establece que en los casos en que se solicite el establecimiento de una TERMINAL DE PASAJEROS en poblaciones donde existan en operación TPC, tomará en cuenta, entre otros, la distancia entre la terminal propuesta y la existente.

Sin embargo, establecer como criterio para otorgar un PERMISO DE TERMINAL la distancia entre la TERMINAL DE PASAJEROS propuesta y la existente, por sí mismo, podría inhibir o reducir la entrada de nuevos competidores, ya que se puede limitar la oferta al generar ventajas exclusivas a favor de los AGENTES ECONÓMICOS previamente establecidos al protegerlos de la competencia que podrían representar nuevos agentes que deseen operar en una población determinada.

Aunado a lo anterior, dado que la legislación no prevé el margen de influencia o la ponderación que el factor antes señalado tiene en el sentido de la resolución, trae como consecuencia un alto margen de discrecionalidad por parte del SICT al emitir o denegar un PERMISO DE TERMINAL en aquellos lugares en donde ya existen TERMINALES DE PASAJEROS en operación. Esta condición permite que aquel AGENTE ECONÓMICO que busque establecerse como PERMISIONARIO DE TERMINAL para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en una población que tenga en operación una TPC previamente establecida, se encuentre ante la incertidumbre jurídica sobre la ponderación de factores que influyen en el sentido de la resolución derivada de su solicitud.

Ahora bien, respecto del requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de la RUTA solicitada para obtener un nuevo PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, KOLORS

[593] IAMSA, manifestó que el tiempo transcurrido entre la solicitud realizada para poder operar una TERMINAL DE PASAJEROS individual y la emisión de la autorización fue de 10 (diez) meses. Folio 1173 del EXPEDIENTE.

manifestó que, "(…) **[s]*i no se cuenta con convenio o contrato con alguna terminal registrada, los permisionarios NO pueden obtener nuevos permisos* o concesiones del autotransporte federal de pasajeros** (…)"[594] y que "(…)[c]*onforme al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares el requisito para contar con un* ***permiso único de ruta*** *para el servicio de autotransporte federal de pasajeros en todas las modalidades* ***obliga a los Permisionarios a contar con una terminal de origen y destino ya sea una terminal central o individual.*** [Énfasis añadido]" [595]

Así también ESTRELLA ROJA manifestó que: "(…) *es un requisito para la obtención de los permisos para prestar el servicio de autotransporte, contar con una terminal que sirva de origen y de destino*".[596] Finalmente, PULLMAN DE MORELOS manifestó que contar con el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS es determinante para ofrecer rutas adicionales:

> "(…) Los criterios que se utilizan **para decidir ofrecer rutas adicionales**, atiende a diversos factores, tales como la demanda del servicio de autotransporte terrestre en la zona, oferta de otros competidores regulares o irregulares, número de habitantes de las poblaciones entre las cuales se prestara la nueva ruta. **La posibilidad de operar una terminal de pasajeros en la población en la cual se ofrecerá la ruta adicional representa un factor para la determinación del servicio en dicha nueva ruta** (…) [Énfasis añadido]".[597]

Entre las principales categorías de gasto o inversión para establecer una TERMINAL DE PASAJEROS, se encuentran: **i)** la adquisición del terreno, **ii)** construcción, **iii)** implementación de la infraestructura complementaria, **iv)** instalación y mantenimiento de servicios públicos, y **v)** servicio de telecomunicaciones. Una vez construida la TERMINAL DE PASAJEROS, son necesarias inversiones económicas adicionales para hacer viable su operación, por ejemplo, los gastos administrativos, sueldos y salarios de personal, servicios de limpieza y aquellos gastos que impliquen su mantenimiento.[598]

Como se ha señalado, construir y operar una TERMINAL DE PASAJEROS requiere de inversiones económicas significativas en diversas categorías. En caso de que un nuevo entrante decida construir su propia TERMINAL DE PASAJEROS, tendría que realizar erogaciones promedio de entre $2'100,000.00 (dos millones cien mil pesos 00/100 M.N.) y $9'300,000.00 (nueve millones trescientos mil pesos 00/100 M.N.) para una TPC y de entre $600,000.00 (seiscientos mil pesos 00/100 M.N.) y $1'200,000.00 (un millón doscientos mil pesos 00/100 M.N.) para una TERMINAL DE PASAJEROS individual. Asimismo, el AGENTE ECONÓMICO que decida entrar al mercado con una flota vehicular y mediante la construcción y puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS debe considerar que la recuperación de su inversión será de largo plazo, lo que puede ser de hasta 20 (veinte) años, de acuerdo con el apartado "***6.2.1.2 El monto, indivisibilidad y plazo de***

---

[594] Folio 30048 del EXPEDIENTE.
[595] Folio 36474 del EXPEDIENTE.
[596] Folio 33441 del EXPEDIENTE.
[597] Folio 931 del EXPEDIENTE.
[598] Folios 24578, 26423 y 24668 del EXPEDIENTE.

recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Es ese sentido, diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE consideran que no es viable la construcción de una nueva TERMINAL DE PASAJEROS para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, tal como lo señaló AUTOCAMIONES DEL PACÍFICO, quien manifestó que "(…) *para poder realizar la construcción de una terminal, se requiere medios técnicos e instalaciones que requieren amplio Capital, el cual mi REPRESENTADA no se encuentra interesada en realizar dicha actividad* (…)",[599] mientras que AUTOBUSES TITANIUM señaló como motivos por los cuales optó por contratar los SERVICIOS DE TERMINALES en lugar de construir, operar y/o explotar una TERMINAL DE PASAJEROS, los siguientes:

> "Motivos económicos: Costos operativos para la construcción de la Terminal (mano de obra especializada y no especializada, materiales, administración y gestión de recursos y residuos, etc.). Adicionalmente, costos relacionados con la tramitología de los permisos de construcción y, posteriormente, de uso de la terminal (SICT).
>
> Motivos operativos: (i) Dificultad para encontrar bienes inmuebles en los lugares que operativamente sean convenientes para mi Representada, en donde el ingreso y salida de los autobuses no representen un problema para la vialidad, (ii) Encontrar inmuebles que se encuentren técnicamente factibles para albergar cierta cantidad de usuarios y estén cercanos a los núcleos poblacionales o vías principales, para facilitar el ingreso de los usuarios a la terminal, y (ii) aumento en la gestión de recursos humanos, toda vez que, la construcción de una terminal y su operación conllevarían el aumento de la plantilla de trabajadores y la reorganización de la estructura actual.
>
> Motivos Normativos: Para la construcción de una terminal, de manera genérica es necesario (1) dictamen de factibilidad urbanística, (ii) dictamen de factibilidad de movilidad, (iii) licencia de uso de suelo, (iv) permiso de construcción, (v) licencia de funcionamiento, (vi) permisos de gestión de residuos sólidos urbanos, (vii) permisos de operación otorgados por la SICT (i.e., permiso de operación y explotación de terminales) y (viii) los permisos adicionales que puedan ser requeridos por las autoridades dependiendo la jurisdicción en la cual se plantea la construcción de la terminal".[600]

Como se ha expuesto, construir y operar una TERMINAL DE PASAJEROS impone altas barreras técnicas y económicas a aquellos AGENTES ECONÓMICOS que deseen entrar a prestar o expandir el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, debido a los recursos requeridos y necesarios para hacer factible su operación, una vez que previamente se han realizado los trámites, requisitos y costos administrativos que la LEY DE AUTOTRANSPORTE y el RAFSA establecen, para obtener los permisos correspondientes. De ahí que está opción no sea atractiva para un nuevo entrante o un AGENTE ECONÓMICO que desee expandir su operación.

---

[599] Folio 19330 del EXPEDIENTE.
[600] Folio 18939 del EXPEDIENTE.

Además, esta autoridad considera que la dedicación de recursos por parte de los AGENTES ECONÓMICOS a la construcción de TERMINALES DE PASAJEROS, cuando existe infraestructura con capacidad suficiente, se traduce en el uso ineficiente de dichas inversiones.

La segunda opción con la que cuentan los AGENTES ECONÓMICOS interesados en prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es solicitar el acceso a la infraestructura de una terminal que ya se encuentre establecida, en particular, una TPC. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES ya establecidos no dan a conocer la información necesaria para poder solicitar el acceso a nuevos o potenciales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTES. Es decir, no informan a los AGENTES ECONÓMICOS si cuentan o no con infraestructura disponible, o sobre el procedimiento que se debe seguir para tramitar una solicitud de acceso. Además, establecen requisitos en sus disposiciones internas que dificultan el acceso a PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no sean parte de sus socios, accionistas o grupo económico, tal como se expone en la sección ***"7.3.1 Discrecionalidad, opacidad y poca transparencia en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES***B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES" del presente DICTAMEN.

Algunos PERMISIONARIOS DE TERMINAL manifestaron que la razón por la cual no publican información para que nuevos AGENTES ECONÓMICOS utilicen la infraestructura que ellos gestionan se debe a que no existen disposiciones jurídicas que los obliguen a proporcionar la misma, regulen el proceso de entrada a una TERMINAL DE PASAJEROS previamente establecida, ni sobre la información que pueden dar a conocer un PERMISIONARIO DE TERMINAL sobre la infraestructura disponible en una TERMINAL DE PASAJEROS. Al respecto CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA y CENTRAL DEL NORTE manifestaron que "[n]***o existe una obligación legal específica*** *para que nuestra REPRESENTADA, en su carácter de PERMISIONARIO DE TERMINALES, de dar a conocer a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE la capacidad disponible en SUS TERMINALES DE PASAJEROS. (...)* [Énfasis añadido]".[601]

Por su parte CAPU manifestó que "(...) *no da a conocer la capacidad disponible a los permisionarios, de igual manera* (...) ***que no tiene ninguna obligación legal o contractual para dar a conocer la capacidad disponible en sus instalaciones***".[602] Por su parte, TERMINAL TAXQUEÑA señaló que "(...) ***no tiene la obligación legal*** *de dar a conocer a permisionarios de autotransporte que cuenta con 'capacidad disponible' de ningún tipo y respecto de ningún servicio.".*[603] TAPO señaló que " (...) ***no tiene la obligación*** *de dar a conocer la disponibilidad de la Terminal, por lo que al no solicitar los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ese dato, no se les ha informado la disponibilidad"* [604] y TERMINAL DE OBSERVATORIO manifestó que

---

[601] Folios 21135, 21280 y 21135 del EXPEDIENTE.
[602] Folio 21553 del EXPEDIENTE.
[603] Folio 20588 del EXPEDIENTE.
[604] Folio 21014 del EXPEDIENTE.

" (…) *los permisionarios de Terminales* ***no tienen la obligación legal de dar a conocer a los 'permisionarios de Autotransporte' la existencia de capacidad disponible*** *(de ningún tipo de servicio o infraestructura) en las Terminales de Pasajeros. Terminal Poniente no da a conocer a los "Permisionarios de Autotransporte" si cuenta con capacidad disponible en la Terminal* [Énfasis añadido]".[605]

A pesar de que el marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO sí señala expresamente la obligación de contar con TERMINALES DE PASAJEROS para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, y a que la SICT debe valorar la distancia que existe entre las nuevas TERMINALES con las ya establecidas, no prevé la obligación a los PERMISIONARIOS DE TERMINALES actuales de dar a conocer si cuentan con capacidad disponible en la infraestructura que estos operan, tampoco el procedimiento de ingreso de nuevos AGENTES ECONÓMICOS a alguna TERMINAL DE PASAJEROS, ni los criterios que se deben considerar para determinar la resolución ante una solicitud de acceso. De ahí que, ante la ausencia jurídica de dichas obligaciones, los PERMISIONARIOS DE TERMINAL opten por no dar a conocer esa información. Lo anterior, trae como consecuencia que el AGENTE ECONÓMICO que pudiera tener interés de realizar una solicitud de acceso no tenga certeza jurídica alguna sobre cómo realizar la solicitud ni del procedimiento al que se someterá la consideración de ser aceptado o rechazado, e incluso que discrecionalmente se les deniegue dicho acceso, debido a que la determinación queda sujeta al arbitrio del órgano de administración de la TERMINAL DE PASAJEROS.

Asimismo, existen TERMINALES DE PASAJEROS que restringen cualquier modalidad de acceso a PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no sean accionistas, o integrantes de su grupo o coordinado fiscal, tal como TERMINAL TAXQUEÑA, quien prevé en sus estatutos sociales, lo siguiente:

> "5 No le estará permitido a ninguno de los accionistas convenir, expresa o tácitamente mediante la firma o en cualquier forma celebración de contratos, acuerdos o convenios, respecto del arrendamiento, subarrendamiento, dar en uso, posesión, disfrute, usufructo comodato, las taquillas, andenes o cualquier otro espacio necesario para la explotación y/o prestación del servicio de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades a terceras personas físicas o morales incluyendo cualesquiera subsidiarias y filiales de las personas morales accionistas de la sociedad, **que no sean accionistas de esta sociedad, sin el previo consentimiento que por escrito otorgue el Administrador Único o el propio Consejo de administración de la sociedad habiendo sesionado expresamente para resolver sobre el asunto** (…) [Énfasis añadido]".[606]

Por su parte, CENTRAL HUICHAPAN, prevé en sus estatutos sociales que los accionistas se encuentran obligados:

---

[605] Folio 20846 del EXPEDIENTE.
[606] Folio 20718 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 4. EP 24,586 Reforma estatutos*", página 33.

> "6.- [a] no celebrar, con otros accionistas de esta Sociedad o con personas extrañas a la misma, contrato, convenio, u operación alguna, mediante el cual transmita, ceda, otorgue en arrendamiento, subarrendamiento, comodato, uso o de cualquier forma y por cualquier título, transmita el uso, la posesión y disfrute de las áreas y espacios que les hubieren sido asignadas, en los términos del punto número 7 (siete) de la cláusula que antecede, **salvo que se trate de accionistas del mismo grupo o coordinado fiscal, pero contando siempre y previamente con la autorización expresa y por escrito que al respecto otorgue el Consejo de Administración de la Sociedad.** [Énfasis añadido]".[607]

Como se observa, solo los accionistas, en el caso de TERMINAL TAXQUEÑA y los accionistas o integrantes del grupo o coordinado fiscal de CENTRAL HUICHAPAN tienen la posibilidad de utilizar la infraestructura de esas TERMINALES DE PASAJEROS, lo cual impide que nuevos competidores tengan acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS señaladas.

Por ello, el acceso de nuevos entrantes no ha sido dinámico. Esto se refleja en la información proporcionada por diversas TPC, ya que la cantidad de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que se han incorporado después de la fecha en que cada TERMINAL DE PASAJEROS inició sus operaciones es mínima, como se muestra en la ***"Tabla 53. Ingreso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a diversas TPC***Tabla 53. Ingreso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a diversas TPC".[608]

Tabla 53. Ingreso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a diversas TPC[609]

TERMINAL DE PASAJEROS	¿Ingresó un nuevo PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE después de que la TERMINAL DE PASAJEROS inició operaciones?	Año de acceso del nuevo PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Número de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ingresaron.
CENTRAL DE MONTERREY	SI[610]	1994	1
		1995	1
		1999	1
		2007	1
		2020	2
CENTRAL DE GUADALAJARA	Únicamente presentó información correspondiente al PERIODO, y no hubo ingresos de ningún	No aplica	No aplica

[607] Folio 27138 del EXPEDIENTE, Información visible en el archivo electrónico denominado "*3.2 protocolización*".
[608] Las TERMINALES DE PASAJEROS señaladas representan a nivel nacional un 53.46% (cincuenta y tres punto cuarenta y seis por ciento) en términos de los pasajeros que ascienden o descienden en dichos puntos de las rutas que ofrecen los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*terminales_pasajeros*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "*9.17 Flujos de pasajeros por terminal*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[609] Elaborada con información que obra en el EXPEDIENTE.
[610] Elaboración propia con información del folio 24734 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 21 y 36 Anexo 5*".

TERMINAL DE PASAJEROS	¿Ingresó un nuevo PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE después de que la TERMINAL DE PASAJEROS inició operaciones?	Año de acceso del nuevo PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	Número de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ingresaron.
	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE[611]		
CENTRAL DEL NORTE	Sí[612]	*	1
			1
			2
			1
			4
			1
TERMINAL DE OBSERVATORIO	Sí[613]	1991	1
		2005	1
CAPU	Sí[614]	*	1
			1
TERMINAL TAXQUEÑA	Señaló que cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE comenzó a operar en una fecha posterior y cercana a la fecha en que comenzó sus operaciones[615]	No aplica.	No aplica.
TAPO	Señaló que cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE comenzó a operar antes de 2017[616]	No aplica.	No aplica.
TERMINAL HUICHAPAN	No[617]	No aplica.	No aplica.

De la información presentada en la "***Tabla 53. Ingreso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a diversas TPC***", se puede observar que en la CENTRAL DE MONTERREY únicamente ingresaron 6 (seis) PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTES en un lapso de 26 (veintiséis) años. Por lo que corresponde a la CENTRAL DEL NORTE, una de las TERMINALES DE PASAJEROS más relevantes en el país, se observa que esta le ha dado acceso a la terminal tan solo a 10 (diez) nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTES en un periodo de 41 (cuarenta y un) años, es decir, aproximadamente 1 (un) operador del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en promedio, cada 4 años. La TERMINAL OBSERVATORIO dio acceso a 2 (dos) PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTES durante un periodo de 14 (catorce) años, siendo la última vez en el año dos mil cinco. La terminal CAPU dio acceso por última vez a un nuevo PERMISIONARIO DE

[611] Folio 24656 del EXPEDIENTE.
[612] Folio 24492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 5*".
[613] Folio 23061 del EXPEDIENTE.
[614] Folio 21562 del EXPEDIENTE.
[615] Folio 22989 y 20587 del EXPEDIENTE.
[616] Folio 25064 del EXPEDIENTE.
[617] Folio 27138 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 17 Anexo 5*".

AUTOTRANSPORTE en el año [redacted] y previo a eso, solo por una ocasión en [redacted]

Como se observa, la mayor parte de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que accedieron después de que cada TERMINAL DE PASAJEROS inició sus operaciones, lo hicieron durante los años noventa o a principios de los años dos mil. Sin embargo, durante el PERIODO o en años previos, no se visualiza el ingreso dinámico de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en ninguna TERMINAL DE PASAJEROS,[618] lo que denota la falta de acceso a nuevos competidores en la actualidad, ya que son los mismos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE previamente establecidos, quienes tienen el único acceso a las TERMINAL DE PASAJEROS señaladas.

Es importante señalar que aun cuando algunos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE han tenido acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS establecida, pueden recibir un trato diferenciado, en cuanto al uso de las instalaciones y al cobro de tarifas, en comparación con los autotransportistas que participan como accionistas en estas.

Por lo que hace al uso de instalaciones, hay TPC, que especifican en sus estatutos sociales que los accionistas tienen derecho al uso de la infraestructura de las TERMINALES DE PASAJEROS en proporción a su porcentaje accionario, como es el caso de CENTRAL DE MONTERREY,[619] TAPO,[620] CENTRAL DEL NORTE[621] y CENTRAL HUICHAPAN.[622] Esta situación posiciona a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en una situación diferenciada frente a quienes no son accionistas, ya que aquellos con una mayor tenencia accionaria, pueden utilizar un mayor espacio de la capacidad de infraestructura de la TPC.

En cuanto al cobro de tarifas, las TERMINALES DE PASAJEROS carecen de criterios establecidos para la determinación de tarifas por el uso de los SERVICIOS DE TERMINALES,[623] lo que resulta en un alto grado de discrecionalidad. Esto brinda la oportunidad a los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de aplicar diferentes tarifas a cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE dependiendo si son accionistas de esta, un ejemplo de esto es el caso de TAPO, quien ha acordado en sus actas de

---

[618] Con excepción de TERMINAL DE MONTERREY que en dos mil veinte dos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE comenzaron sus operaciones.
[619] Folio 21141 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"MONTERREY - 14-Jul-2010 - EXT. Esc. 27,475"*.
[620] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Reforma de Estatutos_ 65399"*.
[621] Folio 24458 del EXPEDIENTE.
[622] Folio 27138 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"3.2 Protocolizacion"*.
[623] Folios 20434 y 21815 del EXPEDIENTE.

asamblea una [redacted][624] [redacted][625]

Otra opción que podrían tener los AGENTES ECONÓMICOS que buscan prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, es utilizar puntos para el ascenso y descenso de USUARIOS que sean alternativos a las TERMINALES DE PASAJEROS. Sin embargo, las disposiciones previstas en la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA no permiten la posibilidad de que otro tipo de infraestructura puedan sustituirlas, ya que prevén como requisito obligatorio contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de sus RUTAS, sin permitir el uso de distintos tipos de infraestructura.

En ese sentido, pese a que algunos AGENTES ECONÓMICOS consideran viable que otros puntos diferentes a los señalados por la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA, pueden ser considerados para al ascenso y descenso de los USUARIOS, prevalece el requisito normativo establecido por la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA que les impide implementar dichos espacios como alternativa a las TERMINALES DE PASAJEROS.

II. Limitación a la implementación de otros modelos de negocio

La falta de condiciones de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS ha llevado a la búsqueda y desarrollo de modelos distintos de negocio en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Para entender esto, es necesario retomar que la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE opera en un modo tradicional en el que se prevé como requisito obligatorio contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de sus RUTAS, esto derivado de las disposiciones previstas en la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA. No obstante, las disposiciones normativas que prevén esta obligación no se han reformado desde su expedición, pese a que los factores sociales, técnicos y económicos actuales del MERCADO INVESTIGADO han cambiado en las últimas décadas.

Al respecto, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA y CENTRAL DEL NORTE manifestaron que "*[e]s importante mencionar que tomando en cuenta la fecha en que se constituyó e inicio operaciones mi representada no existía regulación en materia de desarrollo urbano, competencia económica y la legislación en materia de autotransporte era distinta a la que se encuentra en vigor.* (…).".[626] Asimismo, señalaron que desde la construcción de las TERMINALES

---

[624] La cuota de salida incluye instalaciones de baños, patio de maniobras, equipo para voceo, instalaciones para personas con discapacidad, señalizaciones, alumbrado, oficina de medicina preventiva, taquillas, andenes de salida y de llegadas, salas de espera, oficina administrativa, equipo de cómputo y venta de boletos. Información visible en el Folio 23182 del EXPEDIENTE.

[625] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*2022_ 98,295*". "*2021_95419*", *2020_93,029.*" "*2019_ 91007*", "*2018_ 89920*" y "*2017_ 89916*".

[626] Folio 21109, 21255 y 20423 del EXPEDIENTE.

DE PASAJEROS "(…) *las condiciones del transporte, económicas, jurídicas y de cualquier otra índole han cambiado sustancialmente, incluyendo la administración.*"[627]

Como se mencionó a inicios del presente apartado, las principales TERMINALES DE PASAJEROS centrales surgieron a principios de los años setenta mediante un programa nacional de terminales centrales del autotransporte federal emitido por el Gobierno Federal, el cual "(…) * * (…)".[628] A raíz de este programa fueron construidas la CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA, CENTRAL DEL NORTE y CAPU, entre otras. Lo anterior con "(…) * * * (…)",[629] ya que anteriormente los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ofrecían sus servicios de manera aislada y en distintos puntos.

Al respecto, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA, CENTRAL DEL NORTE, y TERMINAL DE OBSERVATORIO destacaron que, * * * * [630]

Es menester señalar que la CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA, CENTRAL DEL NORTE, CAPU y TERMINAL DE OBSERVATORIO manifestaron que durante el PERIODO no se ha proporcionado por parte de alguna autoridad pública algún estímulo, subsidio o apoyo para fines relacionados con la construcción de nuevas TERMINALES DE PASAJEROS.[631]

Sumado a lo anterior, diversas TERMINALES DE PASAJEROS que se encuentran en operación señalaron que no cuentan con capacidad o infraestructura para el acceso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Esto de conformidad con lo señalado por CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA y CENTRAL DEL NORTE quienes manifestaron que estas "(…) *se encuentra*[n] *saturada*[s] *y en funcionamiento al cien por ciento de su capacidad*"[632] y, CENTRAL HUICHAPAN adujo que "*no cuenta con infraestructura disponible (salas de espera, taquillas, andenes, cajones de estacionamiento, etc.) para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE durante el PERIODO*".[633]

No obstante, estos AGENTES ECONÓMICOS también han manifestado que no cuentan con metodologías para determinar o asignar la capacidad de la infraestructura que administran. Al

---

[627] Folios 21120, 21266 y 20434 del EXPEDIENTE.
[628] Folios 20423 y 21254 del EXPEDIENTE.
[629] Folio 21107 del EXPEDIENTE.
[630] Folios 21108, 21254 y 20422 del EXPEDIENTE.
[631] Folios 20440, 21010, 21128, 21273 y 21549 del EXPEDIENTE.
[632] Folios 21135, y 21281 del EXPEDIENTE.
[633] Folio 27135 del EXPEDIENTE.

respecto, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DE GUADALAJARA y CENTRAL DEL NORTE manifestaron que "(…) *no existe un mecanismo específico para asignar la infraestructura (módulos, salas de espera, taquillas, andenes, cajones de estacionamiento, etc.) a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que tienen acceso a las terminales* (…)".[634]

Por su parte, CENTRAL HUICHAPAN adujo que "(…) *no se aplica un procedimiento establecido o específico para designar la infraestructura, como salas de espera, taquillas, andenes, cajones de estacionamiento, entre otros, a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE con acceso a la terminal*".[635] Por ello, estas afirmaciones resultan contradictorias, ya que en un principio indican que no cuentan con procedimientos específicos para asignar infraestructura, pero al mismo tiempo afirman que la capacidad e infraestructura se encuentra saturada y por ende no pueden ofrecer espacios a nuevos AGENTES ECONÓMICOS.

De lo anterior se observa que las oportunidades de contar con acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS establecidas son limitadas, pues **i)** no hay condiciones que faciliten la construcción de nuevas TERMINALES DE PASAJEROS centrales, como las que existieron en los años setenta y **ii)** la opacidad en el acceso y la presunta falta de capacidad en algunas de las TERMINALES DE PASAJEROS constituidas, limitan el acceso de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

No obstante, algunos AGENTES ECONÓMICOS manifestaron a esta autoridad que otros puntos diferentes a los señalados por la LEY DE AUTOTRANSPORTE y en el RAFSA, podrían ser consideradas para al ascenso y descenso de los USUARIOS que utilizan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, afirmación que es apoyada por TERMINAL DE OBSERVATORIO, quien con base en su experiencia considera que "(…) *no es necesario ni indispensable contar con andenes, cajones de estacionamiento, locales comerciales, taquillas para ventas de boletos y salas de espera para prestar el servicio de autotransporte de pasajeros. De hecho,* ***solo es necesario contar con un punto físico en donde se permita el ascenso y descenso de pasajeros, todo lo demás son cuestiones complementarias más no necesarias.*** "[636] Por su parte, LA PIEDAD señaló "(…) *es importante realizar* [sic] *a la Autoridad Investigadora que* ***las actividades de ascenso y descenso de pasajeros no necesariamente requieren de una Terminal Central o una Terminal Individual.*** [Énfasis añadido]".[637]

En ese sentido, se considera que las estaciones de paso que se ubican en puntos intermedios de una ruta, sin ser de origen o destino, y que no requieren de una infraestructura específica como la de las TERMINALES DE PASAJEROS, pues para su utilización solo basta con dar previo aviso a la SICT,[638] pueden fungir como puntos de ascenso y descenso de pasajeros en respuesta a la falta de condiciones para acceder a una TERMINAL DE PASAJEROS de manera tradicional.

---

[634] Folio 21136, 21282 y 21136 del EXPEDIENTE.
[635] Folio 27135 del EXPEDIENTE.
[636] Folios 20791 y 20792 del EXPEDIENTE.
[637] Folio 22154 del EXPEDIENTE.
[638] Artículo 43 del RAFSA.

Esta afirmación es coincidente con las manifestaciones realizadas por KOLORS, quien señaló que "(…) *la razón por la que se cuentan con puntos distintos a TERMINALES, es por el monopolio que se presenta actualmente en todas las TERMINALES autorizadas, donde NO se otorgan permisos ni convenios con los dueños de estas, que permitan el acceso a nuevos competidores en el MERCADO INVESTIGADO.*".[639] También es consistente con lo que señaló ÓMNIBUS DE MÉXICO, quien manifestó "(…) *pues esto* [no contar con el permiso otorgado por la SICT] *no limita a las personas que operan servicios de transporte a realizar ascenso y descenso de pasajeros para complementar el servicio de transporte ofrecido* (…)".[640]

De esta manera, se observa que determinados AGENTES ECONÓMICOS han optado por puntos de ascenso y descenso en estadios, plazas públicas, centros comerciales, entre otros, como estaciones de paso, como se observa en la "***Tabla 54. Infraestructura utilizada para el ascenso y descenso de pasajeros***". Cabe mencionar que cierto tipo de infraestructura, como los nuevos centros comerciales, que ofrecen espacios y servicios adecuados y seguros, no eran frecuentes hace décadas cuando entró en vigor la normativa en materia de autotransporte.

Tabla 54. Infraestructura utilizada para el ascenso y descenso de pasajeros[641]

AGENTE ECONÓMICO	Infraestructura utilizada para ascenso y descenso de pasajeros
KOLORS (no directamente)	Centros comerciales, gasolineras, hoteles y supermercados
AUTOBUSES ABC	180 (ciento ochenta) estaciones de paso
ESTRELLA ROJA	Aeropuertos y centros comerciales.
SENDA	Mercado, escuelas, clínicas y vialidades
JAPI	Centros comerciales y un supermercado

En la tabla anterior, se observan diversos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE quienes de manera directa o a través de una plataforma,[642] han habilitado espacios para el ascenso y descenso de pasajeros en puntos intermedios de sus RUTAS, los cuales, considerando la dificultad de acceso a TPC, podrían brindar servicios comparables a los de una TERMINAL DE PASAJEROS.

Sin embargo, a pesar de que pueden establecerse puntos alternativos de ascenso y descenso de pasajeros, el requisito normativo de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en el origen y el destino persiste. Esto, por sí mismo, incrementa los costos de entrada a las rutas, particularmente aquellas que están alejadas de la zona habitual de influencia de un AGENTE ECONÓMICO en particular.

Al respecto, en el ámbito internacional, la utilización de estaciones de paso para el ascenso y descenso de pasajeros en la operación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ha sido implementada por países como Reino Unido, Francia, Bélgica, Suecia y Estados Unidos, en ese sentido "[l]*a*

---

[639] Folio 30048 del EXPEDIENTE.
[640] Folio 27195 del EXPEDIENTE.
[641] Elaboración propia con información de los folios 22154, 33385,33446,33401 y 39622 del EXPEDIENTE y, de los folios 32425, 41492 y 41451 del EXPEDIENTE, información visible en los archivos electrónicos "*Anexo 75*", "*172. JAPI página principal*" y "*3. Ubicación puntos Kolors*", páginas 1-3, respectivamente.
[642] Como es el caso de KOLORS y JAPI.

práctica internacional sugiere la viabilidad de operar el servicio con estaciones de paso autorizadas, que garanticen la seguridad vial y el flujo de tráfico, sin necesidad de contar con terminales de origen y destino con las características que establece la regulación mexicana." . Específicamente, en Reino Unido y Estados Unidos, las estaciones de paso deben cumplir, entre otros, con requisitos de seguridad, ubicación, conectividad e información.[643]

En particular, Alemania, Francia y Reino Unido, permiten que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE realice paradas en la vía pública, ya que no es obligatorio el uso de terminales, "[e]*sto permite a los operadores de autobuses reducir los costos de entrar al mercado y ofrecer a los consumidores diversos puntos de ascenso y descenso, en especial, en ciudades o regiones donde existen restricciones de capacidad en las terminales.*".[644]

De ahí que la regulación internacional tenga una visión extensa respecto de la adaptación del uso de estaciones de paso que observen condiciones mínimas de seguridad vial como puntos de ascenso y descenso de pasajeros, como una alternativa a las TERMINALES, y en respuesta a la falta de condiciones para acceder a una TERMINAL DE PASAJEROS bajo el esquema regulatorio tradicional.

Por lo anterior, esta autoridad considera que la obligación del requisito de TERMINAL DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para los prestadores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es un requisito que reduce las oportunidades de entrada de nuevos o potenciales AGENTES ECONÓMICOS, así como el crecimiento y expansión de los ya establecidos, el desarrollo de esquemas de negocio innovadores y sus respectivos beneficios a los consumidores del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

III. Genera ventajas en favor de los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos

Debido a la configuración histórica del MERCADO INVESTIGADO, los principales accionistas de las TPC son, en su mayoría, PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, lo que les permite colocarse en una posición ventajosa frente a sus competidores, específicamente con los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no forman parte de su mismo grupo, coordinado fiscal, o que no son accionistas de las TERMINALES DE PASAJEROS.

Ser accionista de una TPC es una ventaja por sí misma, ya que, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, en el ejercicio de sus derechos, pueden hacer uso de la TERMINAL DE PASAJEROS, a diferencia de quiénes no son socios, que, como ya se ha mencionado, deben solicitar acceso.

Por otra parte, hay TPC que, si bien no imponen directamente la restricción de entrada a sus instalaciones a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no son accionistas o forman parte de su grupo o coordinado fiscal, sí colocan en una situación de ventaja a sus accionistas cuando otro accionista desea enajenar sus acciones. Un ejemplo de esto es CAPU, quien prevé en sus

---

[643] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Estudio autotransporte COFECE*", página 20.
[644] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Estudio autotransporte COFECE*", página 31.

estatutos sociales la excepción de otorgar el derecho de preferencia a otros accionistas, si el accionista que desea enajenar demuestra que con quien realizará la enajenación, es controlado de manera directa o indirecta en un 50% (cincuenta por ciento) o más por el mismo grupo de interés (filiales, subsidiarias, controladas y controladoras, y aquellas en que el accionista tenga el control patrimonial directo o indirecto) al que pertenece el enajenante.[645]

Como se observa, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que se encuentran establecidos como accionistas en una TERMINAL DE PASAJEROS cuentan con distintas ventajas en contraposición de otros PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, las cuales les han permitido mantener permanencia en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, tanto así que los accionistas de las principales TPC son los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE con mayor posición en el mercado como se describe en la sección "***7.4.2* Efectos anticompetitivos derivados de las RELACIONES HORIZONTALES identificadas**".

A continuación, se muestra en la "***Tabla 55. PERMISIONARIOS de Autotransporte que son accionistas en más DE UNA TERMINAL DE PASAJEROS***" a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE[646] que tienen participación accionaria en más de una TERMINAL DE PASAJEROS.

Tabla 55. PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que son accionistas en más de una TERMINAL DE PASAJEROS[647]

PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE	GIE	TERMINAL
ALAS DE ORO	GRUPO ADO	CENTRAL DEL NORTE
		TAPO
LA PIEDAD	GRUPO LA PIEDAD	CENTRAL DE GUADALAJARA
		TERMINAL DE OBSERVATORIO
		CENTRAL DEL NORTE
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	GRUPO ADO	CAPU
		CENTRAL DEL NORTE
		TAPO
ESTRELLA BLANCA	GRUPO ESTRELLA BLANCA	CENTRAL HUICHAPAN
AUTOS PULLMAN	GRUPO ADO	CAPU
		TAPO
FLECHA ROJA		TERMINAL DE OBSERVATORIO

[645] Folio 21562 del Expediente. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4 Modificación de estatutos 7,766*".
[646] Con excepción de CENTRAL HUICHAPAN.
[647] Elaboración propia con información el año dos mil veintitrés del archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

	GRUPO ESTRELLA BLANCA	CENTRAL DEL NORTE
CAMIONERA DEL GOLFO	**GRUPO ADO**	CAPU
		CENTRAL DEL NORTE
		TAPO
INMOBILIARIA PARA EL TRANSPORTE	**No aplica**	CENTRAL DE GUADALAJARA
		TERMINAL DE OBSERVATORIO
		CENTRAL DEL NORTE
OCC	**GRUPO ADO**	CAPU
		TAPO
ÓMNIBUS DE MEXICO	**GRUPO IAMSA**	CENTRAL DE MONTERREY
		CENTRAL DE GUADALAJARA
		CENTRAL DEL NORTE
SERVICIOS T DE N	**No aplica**	CENTRAL DE MONTERREY
		CENTRAL DE GUADALAJARA
		CENTRAL DEL NORTE
TRANSPORTES DEL PACIFICO	**No aplica**	CENTRAL DE GUADALAJARA
		CENTRAL DEL NORTE

Conclusión

Del análisis expuesto anteriormente, se concluye que la obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS de origen y destino para obtener un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y comenzar la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, representa una barrera a la competencia y libre concurrencia, ya que como se ha expuesto actualmente el acceso se obtiene únicamente a través de dos opciones: i) mediante la construcción y operación de una TERMINAL DE PASAJEROS propia o ii) solicitando acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS previamente establecida; no obstante, ambas opciones resultan complicadas.

La primera opción requiere realizar distintos trámites y erogaciones administrativas para la obtención de los permisos de construcción y autorización de las operaciones. Sin embargo, el nuevo o potencial entrante se enfrenta a procedimientos en los que la legislación le otorga a la SICT un alto grado de discrecionalidad en la ponderación de distintos factores que influyen en el sentido de su resolución, como cuando se busque construir, operar y explotar una terminal en poblaciones donde existan TPC. Aunado a esto, el nuevo entrante requiere realizar una inversión económica significativa para la construcción, operación y mantenimiento de la TERMINAL DE PASAJEROS.

Por su parte, la segunda opción, es decir, solicitar el acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS establecida, implica que el nuevo o potencial entrante se enfrente a procedimientos inciertos y discrecionalidad por parte de las TERMINALES DE PASAJEROS establecidas. En efecto, ante la ausencia jurídica de disposiciones que obliguen a cada PERMISIONARIO DE TERMINAL a dar acceso, informar sobre la capacidad de infraestructura disponible o el procedimiento de ingreso para

nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, las TERMINALES DE PASAJEROS deciden no dar a conocer esa información. Esto ha traído como consecuencia que los mismos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que han obtenido su acceso en años anteriores al PERIODO sean los únicos que operen las TPC, e incluso si un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE obtiene acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS establecida, corre el riesgo de ser tratado de forma diferenciada respecto de sus accionistas.

Ahora bien, los potenciales entrantes no pueden optar por implementar una alternativa ante la falta de condiciones de acceso a una TERMINAL DE PASAJEROS, ya que esta obligación jurídica impide una migración a un modelo de negocio distinto al tradicional, como la utilización de estaciones de paso como punto de ascenso y descenso de pasajeros de origen y destino, pese a la viabilidad técnica y operativa que esta alternativa tiene y que se ha implementado en otros países.

Finalmente, se considera que establece una posición ventajosa para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que son accionistas en las principales TERMINAL DE PASAJEROS centrales, frente a sus competidores, ya que ellos utilizan la infraestructura para la operación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y desde su posición pueden decidir si otorgan el acceso a nuevos competidores, por lo que no es claro que tengan incentivos para otorgarlo.

7.1.2 Medidas correctivas para eliminar la B-1

Esta autoridad identifica que las siguientes posibles medidas pueden corregir los problemas de competencia asociados con la B-1. En este sentido, se proponen las siguientes medidas correctivas:

M-1. Recomendaciones al Senado de la República, a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y a la SICT

7.1.2.1 Recomendación a la Cámara de Diputados y el Senado de la República

M-1.1. Eliminar del artículo 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Se recomienda que la SICT únicamente establezca condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación de los servicios, a fin de garantizar la protección de los pasajeros y que la verificación de estas condiciones sea realizada por la SICT. Estas condiciones mínimas de seguridad y regularidad podrían establecerse en el RAFSA.

M-1.2. Establecer, en la LEY DE AUTOTRANSPORTE, la posibilidad para que, previo aviso a la SICT, el ascenso y descenso de pasajeros en origen y destino pueda realizarse también en instalaciones o inmuebles distintos de las TERMINALES DE PASAJEROS, de la misma forma en la que funcionan actualmente las estaciones de paso previstas en el artículo 43 del RAFSA, así como en cualquier otro tipo de instalaciones que permita el ascenso y descenso seguro de los pasajeros, sin que esto afecte el tráfico vehicular o cualquier otra cuestión de seguridad. Lo anterior, siempre y cuando cumplan con condiciones mínimas de seguridad y regularidad, a fin de garantizar la protección de los pasajeros. Estas condiciones mínimas de seguridad y regularidad podrían establecerse en el RAFSA.

7.1.2.2 Recomendación a la SICT

M-1.3. En concordancia con la medida **M-1.1**, se elimine del RAFSA el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Se recomienda que únicamente se establezcan condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a fin de garantizar la protección de los pasajeros y que la verificación de estas condiciones sea realizada por la SICT.

M-1.4. Implemente un sistema de registro simplificado, seguimiento y monitoreo de los puntos de ascenso y descenso que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE utilicen.

7.1.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la B-1

7.1.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las Medidas correctivas para la B-1

Las medidas propuestas para abordar la B-1 son eficaces y proporcionales por las siguientes razones:

Las medidas son eficaces para evitar que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no se encuentran integrados verticalmente con los PERMISIONARIOS DE TERMINAL se encuentren en desventaja. Asimismo, para que dicho requisito no disuada la entrada o expansión de nuevos o potenciales competidores al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Aunado a lo anterior, las medidas son eficaces para mantener e impulsar nuevos modelos de negocio que atienden a las necesidades actuales de los USUARIOS y buscan distinguirse por medio de otras características, tales como la ubicación de los puntos de ascenso y descenso, y tarifas.

Las medidas son proporcionales puesto que se dirigen exclusivamente a eliminar la barrera identificada, sin ir más allá, además de que no implican costos adicionales a los AGENTES ECONÓMICOS, por tratarse de una medida de simplificación o facilitación regulatoria. Solamente requieren que se ajusten las disposiciones normativas vigentes en el MERCADO INVESTIGADO y se actualicen conforme a las nuevas dinámicas y necesidades del mercado. Las medidas se enfocan en eliminar la B-1 a la competencia desigual que representa la falta de condiciones de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS, sin prohibirlas ni restringirlas para lograr ese objetivo. Las medidas son acciones que tanto la Cámara de Diputados y el Senado de la República pueden implementar fácilmente en beneficio de los USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, así como la adopción por parte de la SICT.

7.1.3.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-1

Las medidas propuestas no son restrictivas para los actuales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ni para las autoridades responsables de realizar dichos cambios a las disposiciones jurídicas, pues la desvinculación de TERMINALES DE PASAJEROS de los SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE involucra una acción que se puede implementar fácilmente y amplía la posibilidad de brindar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por tratarse de una desregulación, no implica costos adicionales para los

PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, asimismo, los costos que llegaran a asumir las autoridades responsables al implementar la regulación de las medidas de seguridad para los puntos de ascenso y descenso, así como los registros propuestos, no son considerables, ya que derivan del ejercicio de sus funciones. Asimismo, en el caso de los autotransportistas que se encuentran operando desde y/o hacia TERMINALES DE PASAJEROS esta medida no los exime de seguir haciéndolo, por lo que no les genera costos adicionales.

El acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS se ha observado que es una restricción para aquellos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no cuentan con participación accionaria en las mismas y puede ser un elemento determinante para su ingreso y permanencia en los mercados relevantes. Por ello, estas medidas aseguran que compitan todos los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE por sus propios méritos mediante diferentes características y calidad del servicio, y no como parte de un reflejo de los beneficios de una regulación que en su momento atendió diversas necesidades y determinó la estructura del mercado actual.

En conjunto, las medidas propuestas se enfocan en desvincular el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y las TERMINALES DE PASAJEROS, de tal manera que los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ofrecer sus servicios desde dicha infraestructura puedan continuar prestándolos, pero aquellos que deseen diferenciar su servicio y ofrecer ubicaciones alternativas también puedan realizarlo. Esto, pretende igualar las oportunidades para quienes busquen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, por lo que no impone cargas desproporcionadas a algunos AGENTES ECONÓMICOS en beneficio de otro y solo involucra acciones que las autoridades y los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO ya cuentan con la capacidad de implementar.

7.1.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-1

Las medidas correctivas **M-1.1**, **M-1.2.**, **M-1.3** y **M-1.4** tienen por objeto eliminar los efectos generados por la B-1. En este sentido, la aplicación conjunta de las medidas correctivas permitirá que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE compitan por la preferencia de los USUARIOS con base en las características propias de los servicios que ofrecen en los MERCADOS RELEVANTES.

Asimismo, como se expuso en la sección "*5 Determinación del Mercado Relevante*", la aplicación conjunta de estas medidas con las medidas de las B-2, B-3, B-4 y B-5, podría aumentar la rivalidad y la concurrencia en los MERCADOS RELEVANTES, lo que puede generar eficiencias en dichos mercados por la consecuente expansión de la oferta del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE al existir la posibilidad de entrada de nuevos participantes.

7.2 B-2. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con un permiso limitado a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que la regulación que restringe a los permisionarios DE AUTOTRANSPORTE a rutas específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en el MERCADO INVESTIGADO representa una disposición normativa que distorsiona el proceso de competencia económica y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

En el presente apartado se realiza una exposición de las disposiciones jurídicas que contemplan la obligación a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de contar con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, el cual se otorga limitado a una única RUTA autorizada. Posteriormente, se explican los efectos anticompetitivos generados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que derivan del otorgamiento del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE en dichos términos. Por último, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos generados por la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada.

7.2.1 Disposiciones jurídicas que limitan los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE a RUTAS específicas.

De conformidad con los artículos 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE, así como 7, fracción XIII y 17, fracción VI del RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE requieren solicitar un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE a la SICT, el cual señala la descripción de la RUTA solicitada (RUTA AUTORIZADA), incluyendo todos los puntos, tramos o ramales que se conecten o formen parte de esta.

Al respecto, el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE otorgado por la SICT para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE establece por escrito la RUTA AUTORIZADA que ampara el mismo para la prestación del servicio. Además, la Ley de Autotransporte también señala que, "(…) *Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios* ***deberán contar con terminales de origen y destino*** *conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros* (…) [Énfasis añadido]".[648]

Por su parte, el RAFSA, en concordancia con la LEY DE AUTOTRANSPORTE, establece que, además de los requisitos de contar con un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[649] los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE que se otorguen deben cumplir con una serie de requisitos, entre los cuales se encuentra acreditar la legal posesión del vehículo con el que se pretende prestar el servicio, así como sus características, y describir **la conformación de la RUTA solicitada**, considerando los tramos o ramales que se conecten o formen parte de la misma.[650] El RAFSA también señala que, dependiendo de la naturaleza del servicio, los permisos deben contener, entre otros, la "(…) ***Ruta****, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros* (…) [Énfasis añadido]".[651]

De lo anterior se desprende que, desde la solicitud de un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, los AGENTES ECONÓMICOS deben señalar claramente la RUTA solicitada para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Además, el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE establece la RUTA

---

[648] Artículo 53, primer párrafo de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[649] Artículo 6, fracción I del RAFSA.
[650] Artículo 7, fracción VII, X, XII y XIII del RAFSA.
[651] Artículo 17, fracción VI del RAFSA.

AUTORIZADA por la SICT y esta se debe encontrar ligada a contar con TERMINALES DE PASAJEROS en sus puntos de origen y destino.

Ahora bien, el RAFSA considera que pueden existir estaciones de paso adicionales a los de la RUTA AUTORIZADA, en las cuales los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE pueden prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con solo presentar un aviso a la SICT. Sin embargo, estas estaciones de paso solo podrían ser solicitadas y utilizadas una vez que se cuenta con el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, así como la RUTA AUTORIZADA, y no pueden establecerse en sus puntos de origen o destino.

Asimismo, en ninguna de estas disposiciones se observa algún procedimiento para cambiar o añadir puntos a las RUTAS AUTORIZADAS en el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE una vez emitido por la SICT.

Por lo anteriormente expuesto, esta autoridad concluye que los artículos 7, fracción XIII y 17, fracción VI, del RAFSA, componen una barrera a la competencia y libre concurrencia para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, pues los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE han estado sujetos a una RUTA AUTORIZADA desde el otorgamiento de su PERMISO DE AUTOTRANSPORTE. Esto reduce la capacidad y velocidad de respuesta competitiva de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos que deseen migrar o expandirse a nuevas RUTAS y regiones de forma eficaz. Asimismo, limita la concurrencia de nuevos competidores a los MERCADOS RELEVANTES.

1. **Efectos anticompetitivos**

El punto **B-2** representa una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ya que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que deseen ofrecer nuevas RUTAS deben sujetarse nuevamente al procedimiento de solicitud de permiso ante la autoridad para dicho efecto, lo que resta dinamismo y contestabilidad en el MERCADO INVESTIGADO.

En efecto, estas disposiciones generan la obligación de presentar una solicitud de PERMISO DE AUTOTRANSPORTE adicional en caso de que se identifique alguna oportunidad de negocio en cualquier lugar en el que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE no cuenten con presencia en términos de la RUTA AUTORIZADA.

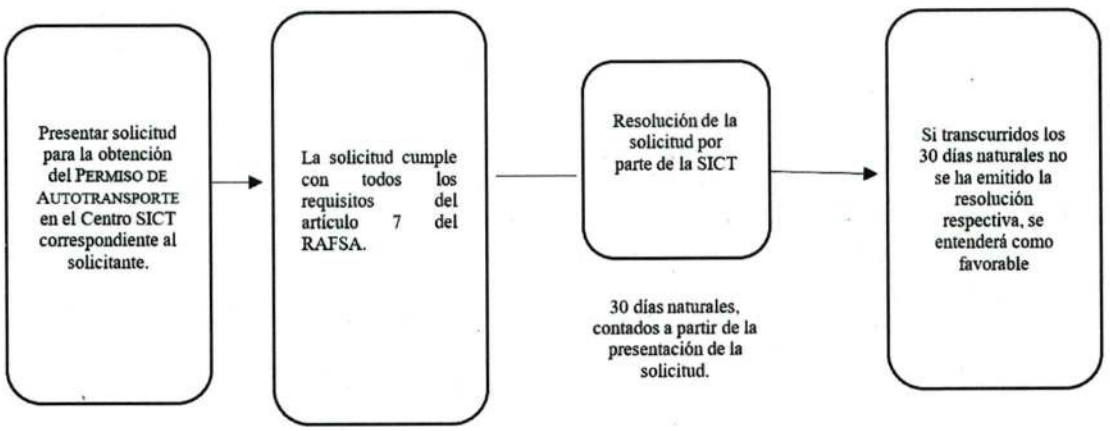
En este sentido, si los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE identifican alguna oportunidad de negocio y cuentan con flota para atender una nueva RUTA, se requeriría presentar la solicitud de un nuevo PERMISO DE AUTOTRANSPORTE que considere dicho punto. Esto último conllevaría un plazo adicional inherente a la solicitud y trámites necesarios ante la autoridad para considerar la RUTA requerida en el nuevo PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, pues no existe un procedimiento considerado para que estos puedan agregar nuevas RUTAS a sus permisos vigentes.

Así pues, los AGENTES ECONÓMICOS que busquen actualizar un permiso para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, deberán cumplir nuevamente con los requisitos que señala el artículo 7 del RAFSA, entre los que se encuentran la descripción de la ruta solicitada y acreditar que se dispone de TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino en dicha RUTA.

Al respecto, ABC PLUS refirió que "(…) *la autoridad facultada para emitir dichos permisos lo hace en virtud de la solicitud realizada por los interesados, es decir,* ***si en un permiso se requirieron cierto número de rutas, se emitirá solo un permiso mencionando las rutas requeridas*** *en dicha solicitud* [Énfasis añadido]".[652]

La "***Figura 10. Procedimiento para solicitar el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE***" desarrolla el procedimiento administrativo que deben seguir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para presentar las solicitudes correspondientes.

Figura 10. Procedimiento para solicitar el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE[653]



Como se observa, para la solicitud y otorgamiento de un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE es necesario un procedimiento administrativo que conllevaría al menos 60 (sesenta) días naturales, además de la inversión económica por el pago de derechos, cada vez que deseen ajustar la RUTA, lo cual no permite que los AGENTES ECONÓMICOS respondan a posibles cambios en la demanda del mercado. Lo anterior, al considerar que, para la expedición del PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, para que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE puedan llevar a cabo el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a nivel federal, la SICT en su página de internet pone a disposición los costos de este trámite, el cual si es de forma presencial asciende a $4,657.00 (cuatro mil seiscientos cincuenta y siete pesos 00/100 M.N.) y si es de manera electrónica a $3,552.00 (tres mil quinientos cincuenta y dos pesos 00/100 M.N.), tanto para personas físicas como morales.[654] Por lo que, cada

---

[652]Folios 32444 y 32445 del EXPEDIENTE.
[653] Elaboración propia con información del RAFSA.
[654] Folio 41442 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*120 Expedición del permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros para personas físicas*" y "*121 Expedición del permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros para personas morales*".

vez que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE desearan cambiar su RUTA AUTORIZADA en sus permisos, deben erogar dicha cantidad.

Al respecto, la SICT refirió que:

> "Dentro del manual de procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal, **no se encuentra contemplado un proceso que permita modificar o ampliar una ruta establecida** para un vehículo. No obstante, el permisionario que pretenda asignar su vehículo de una ruta a otra ruta distinta, **tendrá que solicitar un nuevo permiso**, previo cumplimiento de los requisitos legales. [Énfasis añadido]".[655]

En relación con lo anterior, como se señaló en la sección de "***7.1 B-1. Barrera a la competencia que consiste en la obligación regulatoria de contar con TERMINALES DE PASAJEROS de origen y destino para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES***", esta autoridad considera que existen PERMISIONARIOS DEL AUTOTRANSPORTE que se encuentran en una posición ventajosa respecto a otros, pues la integración vertical que tienen en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, lo que les permite tener mayor facilidad en el acceso para prestar el servicio en estas, y, por ende, pueden tener mayor facilidad para cumplir con el requisito del RAFSA en caso de que busquen la apertura de nuevas RUTAS. Es decir, tanto el requisito de solicitar un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE sujeto a una RUTA AUTORIZADA específica e inamovible, así como la necesidad de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino actúan de manera armónica como barreras a la competencia y libre concurrencia para impedir o dificultar la entrada o la expansión, así como limitar la capacidad de respuesta de los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ingresar al mercado o expandirse a nuevas RUTAS y regiones.

Por otro lado, a pesar de que el artículo 43 del RAFSA considera que "[l]*os* [PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE]*, previo aviso a la* [SICT]*,* ***podrán establecer estaciones de paso*** *en los lugares que se requieran de acuerdo con las necesidades de los* [USUARIOS]", en dicho ordenamiento también se aclara que, "(…) [s]***e entenderá por estación de paso, a la ubicada en puntos intermedios de una ruta*** *y que no sea de origen ni de destino de la propia ruta*"[Énfasis añadido], estas estaciones de paso se encuentran limitadas a lugares que se encuentren en puntos intermedios en la RUTA AUTORIZADA, lo que mantiene la restricción a la capacidad de respuesta y expansión de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a nuevas rutas y regiones que no queden de paso entre un punto y otro de la RUTA AUTORIZADA. A mayor abundamiento, KOLORS refirió que:

> "(…) **[U]na vez que el permisionario cuenta con un permiso** único **de ruta** ligado a una terminal de origen y destino, **el [RAFSA] confiere el derecho de contar con estaciones de paso** o realizar paradas intermedias mismas que no requiere de autorización de la secretaria correspondiente, por lo tanto, cualquier permisionario puede hacer uso de estas. Sin embargo,

---

[655] Folio 6192 del EXPEDIENTE.

> la **emisión de un permiso único de ruta siempre estará ligado a una terminal de origen y destino** (…) [Énfasis añadido]".[656]

De la manifestación anterior también se desprende que el establecimiento de estaciones de paso podrá realizarse únicamente si al AGENTE ECONÓMICO ya le fue otorgado el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE y, con ello, se apareja el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en su origen y destino.

Por otro lado, entre los requisitos que debe cumplir un AGENTE ECONÓMICO para conseguir un PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, se encuentra el de describir la ruta solicitada incorporando los tramos que se conecten o formen parte de esta.[657] Sin embargo, esto no quiere decir que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE deba prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en todos y cada uno de los puntos descritos en la ruta, tal como lo manifestó VALLE DEL MEZQUITAL al señalar que, "(...) ***no tiene la obligación de operar todos los puntos que se contemplan en los permisos de autotransporte*** *que le han sido otorgados, sino que tiene la libertad de operar en los puntos ahí identificados según mejor convenga a sus intereses* (…). [Énfasis añadido]"[658] No obstante, en los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE sí se señala que "**[e]*l transporte se realizará en toda la ruta especificada en el* [Permiso]** (…)".[659] Asimismo, CAMIONERA DEL GOLFO señaló que, "[d]*erivado de las distintas combinatorias que existen en el servicio, un punto que sirve como origen, igualmente funge como punto intermedio o destino* (…)".[660]

Una de las ventajas en favor de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ya cuentan con dichos permisos es que estos podrían crear una serie de RUTAS mediante cualquier combinación de los puntos que conforman la RUTA AUTORIZADA.

SAG, por ejemplo, ofrece la RUTA origen-destino Tampico-Puebla-Villahermosa-CD del Carmen-Mérida y puntos intermedios,[661] por lo que, si quiere ofrecer una ruta solo ofreciendo algunos de los puntos considerados dentro de la RUTA AUTORIZADA, podría hacerlo sin necesidad de tramitar otro permiso.

Por su parte, CAMIONERA DEL GOLFO señaló que:

> "(…) las rutas se identifican y desglosan de acuerdo al orden y puntos que conforman su trayecto, de tal manera, y a modo de ejemplo, si se considera la ruta "TPV-PRV-M2D", se entiende que "TPV" implica el origen, "M2D" el destino y cualesquiera que se presenten entre ellas conformaran los puntos intermedios.

---

[656] Folio 36474 del EXPEDIENTE.
[657] Artículo 7, fracción XIII del RAFSA.
[658] Folio 38673 y 38674 del EXPEDIENTE.
[659] Folio 33009 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 7 PERMISO DE TRANSPORTES GTB"*, página 2.
[660] Folio 37672 del EXPEDIENTE.
[661] Folio 32034 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO SCT RUTA SAG*" dentro de la carpeta denominada "*Permisos SCT Terminales ANEXO 12*".

Derivado de las distintas combinaciones que existe en el servicio, un punto que sirve como origen, igualmente funge como punto intermedio o destino (…)".[662]

Esta autoridad no omite señalar que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que se encuentren prestando el servicio en determinada ruta podrían, en el corto plazo, reasignar sus recursos para atender otra RUTA si así lo consideraran atractivo, considerando las limitaciones que se han expuesto previamente. Al respecto, ÓMNIBUS DE MÉXICO manifestó que: "(…) *si una ruta resulta atractiva, una empresa permisionaria puede perfectamente reasignar su flotilla de manera prácticamente instantánea sin necesidad de realizar inversiones relevantes para atender ese mercado. Asimismo, para una empresa que desea expandir sus operaciones, es perfectamente viable habilitar puntos de ascenso y descenso de pasajeros regulados, pues la legislación no requiere de la realización de inversiones mínimas ni establece requisitos de tamaño o capacidad. Es decir, los permisionarios tienen capacidad de adaptar sus modelos de negocios*.".[663]. Por lo anterior, el hecho de que sus PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE se encuentren limitados a los puntos de origen, destino e intermedios fijos y establecidos desde su solicitud, limita el dinamismo con el que estos AGENTES ECONÓMICOS pueden responder ante las necesidades de la demanda.

Por lo anterior, esta autoridad considera que los PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE con una RUTA AUTORIZADA única con puntos de origen y destino fijos, el hecho de que no exista procedimiento mediante el cual los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE puedan incorporar nuevas RUTAS a su PERMISO DE AUTOTRANSPORTE vigente que consideren cambios en las dinámicas del mercado, aunado a que estos tienen que seguir nuevamente los requisitos establecidos en el RAFSA para solicitar la apertura de nuevas RUTAS, se constituye preliminarmente como una barrera a la competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Finalmente, esta autoridad también considera que los CONVENIOS DE ENROLAMIENTO en la práctica no han servido para permitir a los AGENTES ECONÓMICOS aumentar su oferta de rutas en las que no cuenta con presencia, pues de información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que dichos convenios fueron realizados y operados, principalmente, por PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que pertenecen al mismo GIE y/o que operan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las mismas áreas geográficas en las que ya cuentan con presencia. Ejemplo de esto son los CONVENIOS DE ENROLAMIENTO[664] entre [redacted][665]

Conclusión

Por lo expuesto anteriormente, esta autoridad concluye que otorgar un permiso a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE limitando la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

---

[662] Folio 37672 del EXPEDIENTE.
[663] Folio 27198 del EXPEDIENTE.
[664] Folio 13819 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*convenio enrolamiento 2018*", "*convenio enrolamiento 2019*", "*convenio enrolamiento 2020*" y "*convenio enrolamiento 2022*".
[665] Folio 35383 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado [redacted].

a la RUTA AUTORIZADA señalada en dichos permisos, representa una barrera a la competencia y libre concurrencia.

Lo anterior, toda vez que genera que los AGENTES ECONÓMICOS no tengan la capacidad de atender a cambios en la demanda o dinámicas del mercado, pues al estar restringidos a una RUTA AUTORIZADA fija y específica y al no existir un procedimiento que permita ajustar dichas RUTAS, deben nuevamente realizar el procedimiento de solicitud de PERMISO DE AUTOTRANSPORTE, con lo cual deben destinar tiempo considerable y dinero para obtener dicho permiso. Lo anterior, resta dinamismo en el mercado, disminuye la capacidad de respuesta competitiva e inhibe que los AGENTES ECONÓMICOS reaccionen de manera oportuna a las necesidades de sus USUARIOS.

Además, si los AGENTES ECONÓMICOS deciden solicitar un nuevo PERMISO DE AUTOTRANSPORTE para considerar RUTAS adicionales a las autorizadas, el requisito de contar con TERMINALES DE PASAJEROS genera incertidumbre por la falta de acceso a estas, así como los vínculos accionarios entre determinados PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y los principales PERMISIONARIOS DE TERMINAL en el país. Lo anterior aunado a la ineficiente asignación de recursos en caso de que, por la carencia de dicho acceso, tengan que invertir en nuevas TERMINALES DE PASAJEROS como se explica detalladamente en la sección "***6.2.1.2 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***".

7.2.2 Medidas correctivas para eliminar la B-2

Esta autoridad identifica que las siguientes posibles medidas pueden corregir los problemas de competencia asociados con la B-2. En este sentido, se proponen las siguientes medidas correctivas:

7.2.2.1 M-2. Recomendaciones a la SICT

M-2.1. Que transite de un régimen de PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE restringidos a una RUTA específica[666] en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE a un régimen de permiso nacional para la prestación de dicho servicio. Al respecto, se recomienda que la SICT establezca y vigile únicamente las condiciones mínimas de seguridad y regularidad en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, a fin de garantizar un servicio adecuado para los pasajeros.

M-2.2. Incluir en el RAFSA un régimen de transición simplificado para que los permisionarios del servicio de autotransporte de turismo (PERMISIONARIO DE TURISMO)[667] puedan operar en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, siempre y cuando su flota vehicular cumpla con los requisitos necesarios para la modalidad del servicio que desean ofrecer en términos del artículo 18 del RAFSA y el ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de

---

[666] De conformidad con el artículo 7, fracción XIII, del RAFSA.
[667] En términos de los artículos 2, fracción X, y 8, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; y 6, fracción I, del RAFSA.

personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios.[668]

M-2.3. Implementar un sistema electrónico simplificado de aviso, seguimiento y monitoreo de las RUTAS que cada permisionario que resulte de la implementación de la **M-2.1** y **M-2.2** ofrezca a nivel nacional. Este sistema podrá considerar la recopilación de información necesaria que permita observar las mejoras o avances en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, tales como tarifas, pasajeros movilizados, mejoras en los vehículos, entre otros.

7.2.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-2

7.2.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las Medidas correctivas para la B-2

Las medidas propuestas para eliminar la barrera **B-2** son eficaces y proporcionales por las razones que se exponen a continuación.

Las medidas son eficaces para evitar que el PERMISO DE AUTOTRANSPORTE con una única RUTA AUTORIZADA se erija como una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, pues dicho criterio considerado en la emisión de los permisos no permite que los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del mismo puedan realizar ajustes inmediatos para considerar cambios en las dinámicas de mercado.

Asimismo, las medidas consideradas para eliminar los efectos anticompetitivos de esta barrera son eficaces para atender a las diferencias que esta autoridad observa en el acceso que detentan ciertos AGENTES ECONÓMICOS no integrados verticalmente con las TERMINALES DE PASAJEROS respecto de otros que no cuentan con dicho acceso, y que esta ventaja les representa poder ajustar y ampliar la variedad de las RUTAS ofrecidas con mayor facilidad que aquellos que no cuentan con acceso a dicha infraestructura.

Por otro lado, esta autoridad considera que las medidas son proporcionales a los efectos anticompetitivos observados, pues permiten que todos los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y posibles oferentes puedan prestar el servicio considerando los ajustes en la demanda del mercado, aún si estos no se encuentran integrados verticalmente con los PERMISIONARIOS DE TERMINAL.

7.2.3.2 Mínima restricción de las Medidas correctivas para la B-2

Las medidas propuestas no se consideran restrictivas, pues representan una simplificación y facilitación regulatoria, además de que el conjunto de medidas correctivas pretende ampliar la capacidad de todos los AGENTES ECONÓMICOS para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en cualquier RUTA del país. Asimismo, los costos administrativos para su implementación e incluso económicos en relación con la implementación de sistemas se considera que no superarían a los beneficios en el bienestar del consumidor al contar con más oferentes del SERVICIO DE

[668] Publicado en el DOF el treinta y uno de marzo de dos mil quince.

AUTOTRANSPORTE y mayores RUTAS, así como otros beneficios que podrían derivar de esto en términos de precios, nuevos modelos de negocio y calidad en el servicio.

Estas medidas remediales más bien aseguran que no existan ineficiencias procedimentales que disuadan a los AGENTES ECONÓMICOS de operar en nuevas rutas y/o atiendan a las necesidades de los USUARIOS.

7.2.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-2

Las MEDIDAS 2.1, 2.2. y 2.3 tienen por objeto eliminar los efectos generados por la barrera B - 2. En este sentido, la aplicación conjunta de las medidas correctivas permitirá que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ofrezcan en tiempos razonables más y mejores RUTAS considerando la demanda de sus USUARIOS.

7.3 B-3. Barrera a la competencia que consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES

Se observa la existencia de una barrera a la competencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la cual consiste en la discrecionalidad, opacidad y poca transparencia por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES.

En ese sentido, el presente apartado abordará los puntos de la siguiente manera. En primer lugar, se describirá la barrera a la competencia y la libre concurrencia. Posteriormente, se explican los efectos anticompetitivos generados por dicha barrera en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por último, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos generados por la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada.

7.3.1 Discrecionalidad, opacidad y poca transparencia en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES

De conformidad con los artículos 53 de la LEY DE AUTOTRANSPORTE; 7, fracción XII, y 24 del RAFSA, para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, los AGENTES ECONÓMICOS deben acreditar contar con TERMINALES DE PASAJEROS en los puntos de origen y destino de las rutas que pretendan ofrecer. En este sentido, se observa que es un requisito indispensable en términos regulatorios contar con dichas TERMINALES DE PASAJEROS.

Por lo anterior, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE o los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que deseen expandir su oferta deben contemplar en sus planes dos opciones con la finalidad de contar con TERMINALES DE PASAJEROS en sus puntos de origen y destino: la primera es construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS y la segunda es solicitar el acceso a una TPC ya establecida.

En el primer caso, como se expuso en la sección "***6.2.1.2 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***", en caso de que se quiera construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS se deben considerar montos promedio de entre $2'100,000.00 (dos millones cien

mil pesos 00/100 M.N.) y $9'300,000.00 (nueve millones trescientos mil pesos 00/100 M.N.) para una central y de entre $600,000.00 (seiscientos mil pesos 00/100 M.N.) y $1'200,000.00 (un millón doscientos mil pesos 00/100 M.N.) para una individual. Además, el plazo de recuperación de la inversión en la construcción y puesta en operación de una TERMINAL DE PASAJEROS va de los 15 (quince) a los 20 (veinte) años y el tiempo para su construcción y operación podría demorar más de tres años.

Dados los altos costos monetarios y de tiempo para construir una nueva TERMINAL DE PASAJEROS, para un AGENTE ECONÓMICO que desee empezar a ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE o expandir su oferta le puede resultar más atractivo solicitar el acceso a una TPC ya establecida.

En este último caso, es importante que los AGENTES ECONÓMICOS tengan conocimiento de diversas circunstancias para poder realizar una solicitud de acceso y certidumbre respecto de su relación comercial con la TERMINAL DE PASAJEROS requerida. Entre dichas circunstancias se encuentran:

i. Tener conocimiento de: **i)** las TPC existentes, **ii)** la capacidad disponible de la TERMINAL DE PASAJEROS, **iii)** los horarios disponibles, **iv)** los requisitos que deben cumplir para utilizar el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, y **v)** las contraprestaciones o tarifas de la TERMINAL DE PASAJEROS.

ii. Celebrar por escrito sus contratos para tener certeza de los términos que regirán su relación con el PERMISIONARIO DE TERMINAL.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que, en general en los MERCADOS RELEVANTES, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE están sujetos a conductas realizadas por los PERMISIONARIOS DE TERMINAL que operan de manera opaca y que les genera incertidumbre en cuanto a la prestación de servicios a terceros distintos de los accionistas de la TPC.

Lo anterior, derivado de que la operación y explotación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES no se encuentra regulada en la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni en el RAFSA, los cuales son los instrumentos legales que regulan los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, se observa que el artículo 53, párrafo segundo, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE establece que la operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el reglamento correspondiente (el RAFSA). No obstante, del análisis de la LEY DE AUTOTRANSPORTE y del RAFSA, se observa que regulan únicamente los siguientes aspectos:

i. Por lo que respecta a la LEY DE AUTOTRANSPORTE, establece únicamente la necesidad de un permiso otorgado por la SICT para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS,[669] cataloga el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINAL como auxiliar al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE,[670] señala que las TERMINALES DE PASAJEROS deben contar con, al menos, instalaciones para el ascenso, espera y descenso de pasajeros, así como con

[669] Artículo 8, fracción V, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[670] De conformidad con el Título Cuarto. De los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal, Capítulo I. Clasificación de los Servicios Auxiliares, artículo 52, fracción I, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.

instalaciones sanitarias de uso gratuito para los pasajeros[671] y establece que la operación y explotación de las TERMINALES DE PASAJEROS se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el reglamento correspondiente,[672] es decir, el RAFSA.

ii. Por lo que respecta al RAFSA, vuelve a abordar la necesidad de contar con permiso otorgado por la SICT para construir, operar y explotar una TERMINAL DE PASAJEROS,[673] señala los requisitos que se deben cumplir para obtener el PERMISO DE TERMINAL,[674] señala quiénes pueden construir, operar y explotar TERMINALES DE PASAJEROS, así como la posibilidad de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE contraten con cualquiera de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL, el uso de los espacios necesarios para prestar sus servicios,[675] los elementos que contendrán los PERMISOS DE TERMINAL,[676] las instalaciones y equipo mínimo con el que deben contar las TERMINALES DE PASAJEROS,[677] los aspectos mínimos que deben regular los reglamentos internos de operación de las TERMINALES DE PASAJEROS,[678] además de algunas otras estipulaciones.[679]

Como se observa, ni la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni el RAFSA regulan las relaciones que se establecen entre los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y tampoco prevé la transparencia en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS. Por lo tanto, existe una ausencia de regulación de dichos aspectos, entre los cuales se encuentran: **i)** la obligación por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de dar acceso no discriminatorio a nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, **ii)** publicar información relevante para que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE estén en condiciones de solicitar espacios en sus TPC disponibles, **iii)** celebrar contratos por escrito, y **iv)** que sus reglamentos internos de operación establezcan los lineamientos para la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES y que sea obligatorio contar con ellos. Lo anterior tiene como resultado que exista una operación discrecional, opaca y poco transparente por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES que genera efectos anticompetitivos, los cuales se explicarán a continuación.

1. Efectos anticompetitivos

La discrecionalidad, opacidad y poca transparencia en la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES descrita en el punto **B-3** es una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, toda vez que genera los siguientes efectos anticompetitivos:

---

[671] Artículo 53, párrafo último, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[672] Artículo 53, párrafo segundo, de la LEY DE AUTOTRANSPORTE.
[673] Artículo 6, fracción IV, del RAFSA.
[674] Artículo 10-A del RAFSA.
[675] Artículo 42 del RAFSA.
[676] Artículo 42-A del RAFSA.
[677] Artículo 42-B del RAFSA.
[678] Artículo 42-E del RAFSA.
[679] Artículos 42-C, 42-D y 42-F del RAFSA.

i. Asimetrías de información que impiden la entrada y expansión de nuevos o potenciales AGENTES ECONÓMICOS en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, toda vez que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE actuales y potenciales que requieran aumentar su oferta en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no conocen la infraestructura disponible en las TPC, y genera ventajas para los socios accionistas de las TPC que sí conocen esta información y que operan también en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

ii. Incertidumbre que desincentiva la entrada de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a las TPC, ya que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES operan de manera opaca al no existir: a) una obligación clara de que las TPC otorguen el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros; b) una obligación de las TPC de publicar información sobre capacidad disponible, horarios disponibles, requisitos que deben cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para acceder a las TPC y las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL; c) metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes;[680] d) tarifas no discriminatorias; e) contratos por escrito; y f) disposiciones de acceso en los RIO y la obligación de contar con ellos por parte de las TPC.

   Todo lo anterior incrementa los costos financieros y costos de transacción para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE actuales y potenciales, lo que les genera desincentivos para abrir nuevas RUTAS en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

iii. Además, podría generar un uso poco eficiente de la infraestructura de TPC e inclusive llevar a una innecesaria duplicación de infraestructura.

A continuación, se explica cada efecto anticompetitivo de manera particular.

i. **Asimetrías de información que impiden la entrada y expansión de nuevos AGENTE ECONÓMICOS en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE**

Como ya se señaló, no existe una obligación regulatoria en la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni en el RAFSA de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL publiquen la capacidad disponible de la infraestructura en las TERMINALES DE PASAJEROS que operan o administran. Esto impide que los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE entren o que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos expandan su oferta, toda vez que desconocen dicha información.

Al respecto, resaltan las manifestaciones de diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE respecto a que no existe la obligación de dar a conocer la información relativa a la infraestructura disponible de la TERMINAL DE PASAJEROS que operan o administran.

---

[680] De acuerdo con el funcionamiento del MERCADO INVESTIGADO, los operadores de las TPC no determinan cómo se asignarán los andenes de pasajeros, sino que esta organización se deja en manos de los propios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

Por ejemplo, CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no tiene ningún tipo de obligación de dar a conocer si cuenta con infraestructura y servicios disponibles*".[681] De igual forma, CENTRAL DE TAMPICO, CENTRAL DE TIJUANA, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TEPIC y CENTRAL DOMINGO ARRIETA manifestaron que "[n]*o existe normatividad que obligue a mi representada a dar a conocer si cuenta con infraestructura y servicios disponibles a los permisionarios de autotransporte*".[682]

Ahora bien, existe evidencia en el EXPEDIENTE de que, en la estructura del capital social de diversos PERMISIONARIOS DE TERMINAL que operan o administran TPC, participan diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, lo que genera incentivos a otorgar ventajas para los socios accionistas de las TPC que también operan en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE respecto de aquellos que no lo son. Lo anterior, toda vez que los primeros sí conocen esa información. Esto se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla 56. TPC con PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE como accionistas[683]

TPC	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE accionista de la TERMINAL DE PASAJEROS
TERMINAL ORIENTE	AMPERSA, ALAS DE ORO, ADO, FYPSA, AUTOS PULLMAN, ATAH, CAMIONERA DEL GOLFO y OCC.
CAPU	ALAS DE ORO, AUTOBUSES DE ORIENTE ADO, ERCO, Autobuses Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., AUTOS PULLMAN, CAMIONERA DEL GOLFO, LÍNEA VÍA, AMPERSA, Autobuses Surianos, S.A. de C.V., ATAH y OCC.
TERMINAL DE OBSERVATORIO	LA PIEDAD, Autobuses México Toluca Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V., FLECHA ROJA y Turismos y Autobuses México-Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.
CENTRAL DEL NORTE	ALAS DE ORO, LA PIEDAD, ADO, FLECHA ROJA, VALLE DEL MEZQUITAL, CAMIONERA DEL GOLFO, ÓMNIBUS DE MÉXICO y TRANSPORTES DEL PACÍFICO.
CENTRAL DE MONTERREY	ÓMNIBUS DE MÉXICO, TRANSPORTES TAMAULIPAS, Servicios Especializados Senda, S.A. de C.V. y Servicios T de N, S.A. de C.V.
CENTRAL DE GUADALAJARA	Servicios T de N, S.A. de C.V., LA PIEDAD, ÓMNIBUS DE MÉXICO y TRANSPORTES DEL PACÍFICO.
CENTRAL HUICHAPAN	ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES.
TERMINAL TAXQUEÑA	ESTRELLA ROJA DEL SUR, Omnibus Costasur, S.A. de C.V. y TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR.

La presencia de estos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE como accionistas en dichas TPC les permite tener conocimiento de la infraestructura disponible en estas en caso de que requieran expandir su oferta en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en contraposición a los que no son accionistas de dichas terminales.

---

[681] Folio 31442 del EXPEDIENTE.
[682] Folios 31075, 31126, 33487, 33528 y 36601 del EXPEDIENTE.
[683] Elaboración propia con información el año dos mil veintitrés del archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección ***"9.22 Relaciones accionarias"*** del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, esta autoridad identificó la estructura accionaria de 95 (noventa y cinco) TERMINALES DE PASAJEROS centrales más importantes, las cuales representan el 25.5 % del total de TPC autorizadas por la SICT al dos mil veintitrés. De este universo de terminales, en la totalidad de estas se observa que los accionistas de la TERMINAL DE PASAJEROS son también PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en dicha terminal.[684] En este sentido, se observa que prácticamente la totalidad de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE se encuentran integrados verticalmente en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales.

Lo anterior genera una asimetría de información entre los AGENTES ECONÓMICOS o PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que son accionistas de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL que operan o administran las TPC, respecto de aquellos que no lo son.

ii. **Incertidumbre que desincentiva la entrada de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a las TPC, toda vez que no existe: a) una obligación clara de que las TPC otorguen el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros de manera abierta y no discriminatoria; b) una obligación de las TPC de publicar información sobre capacidad disponible, horarios disponibles, requisitos que deben cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para acceder a las TPC y las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL; c) metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes;[685] d) tarifas no discriminatorias; e) contratos por escrito; y f) disposiciones de acceso en los RIO y la obligación de contar con ellos por parte de las TPC.**

Dado que no existe en la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni en el RAFSA disposiciones que regulen las relaciones actuales o potenciales entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de las TPC en las que deseen operar, se observa un comportamiento poco transparente por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL en la operación de las TPC, lo que desincentiva la entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE o de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que deseen expandir su oferta.

Lo anterior debido a que no existe una obligación de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL que operan o administran las TERMINALES DE PASAJEROS centrales de:

i. Brindar el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros que no sean sus accionistas, de manera abierta y no discriminatoria.

---

[684] Información visible en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***", subsección "*Accionistas de diferentes GIE que convergen como accionistas en Terminales de Pasajeros*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[685] De acuerdo con el funcionamiento del MERCADO INVESTIGADO, los operadores de las TPC no determinan cómo se asignarán los andenes de pasajeros, sino que esta organización se deja en manos de los propios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

ii. Publicar información en relación con los requisitos que deben cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para operar en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales.

iii. Publicar información en relación con la capacidad y horarios de ascenso y descenso disponibles.

iv. Publicar las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL, así como establecer metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes.

v. Contar con contratos por escrito.

vi. Establecer en sus RIO disposiciones relacionadas con el acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE.

A continuación, se explica cada punto de manera particular.

i. Brindar el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros no accionistas

Dado que no existe una obligación regulatoria a cargo de los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales de dar acceso a PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE terceros de manera abierta y no discriminatoria, esta decisión queda completamente a su arbitrio, quienes en algunos casos consultan la decisión con sus accionistas, los cuales son en muchos casos otros PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, como ya se mostró anteriormente.

Lo anterior se corrobora con diversas manifestaciones de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL. Por ejemplo, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TEPIC y CENTRAL DOMINGO ARRIETA manifestaron que "(…) *en caso de que recibiera una solicitud de un permisionario ajeno a la sociedad, es decir que no participa en la estructura accionaria de esta, debe proceder a analizar y estudiar las solicitudes de acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que lo soliciten.* (…) ***Cabe mencionar que no existe disposición o normativa vigente que obligue a mi representada a dar acceso a permisionarios del autotransporte que lo soliciten.*** [énfasis añadido]."[686]

En el mismo sentido, CENTRAL TAMPICO y CENTRAL DE TIJUANA manifestaron que "(…) *en caso de que recibiera una solicitud de un permisionario ajeno a la sociedad, es decir que no participa en la estructura accionaria de esta, debe proceder a analizar y estudiar las solicitudes de acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que lo soliciten*".[687]

Para ejemplificar el riesgo de la discrecionalidad de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL, resalta el caso de TAPO, quien recibió una solicitud el tres de octubre de dos mil veintidós de un AGENTE ECONÓMICO para que le proporcionara el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES mediante el

[686] Folios 33488 y 33489, 33530, 33602 y 33603 del EXPEDIENTE.
[687] Folios 31077 y 31127 y 31128 del EXPEDIENTE.

arrendamiento de una taquilla y andén. Al ocho de mayo de dos mil veintitrés, no había obtenido respuesta, en virtud de que el asunto "*debe abordarse en la asamblea de socios*".[688]

ii. Publicar los requisitos que deben cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para operar en las TPC

Según lo expuesto en el inciso i. anterior, los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales no tienen obligación alguna de brindar acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS que operan o administran. Derivado de lo anterior, es que tampoco se ven en la necesidad de publicar los requisitos que tendrían que cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que deseen hacer uso de su SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES.

En el EXPEDIENTE existe evidencia que da cuenta de lo anterior. Por ejemplo, CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no cuenta con requisitos específicos, técnicos o económicos a solicitar a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que pretendan acceder a sus instalaciones*".[689]

iii. Publicar información en relación con la capacidad y horarios de ascenso y descenso disponibles

Otra conducta que refleja la poca transparencia con que operan los PERMISIONARIOS DE TERMINAL es el hecho de que no hacen del conocimiento público la información en relación con la capacidad u horarios de ascenso y descenso disponibles de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales que operan o administran.

En relación con lo anterior, CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no es necesario dar a conocer dicha información, toda vez que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que acceden tienen pleno conocimiento de la misma.*[690] Sin embargo, el hecho de que solo los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que ya cuentan con acceso a los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL conozcan cierta información, es una muestra de la falta de difusión de la información para nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. En el mismo sentido, CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no tiene ningún tipo de obligación de dar a conocer si cuenta con infraestructura y servicios disponibles*".[691]

Asimismo, CENTRAL TAMPICO, CENTRAL DE TIJUANA, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TEPIC y CENTRAL DOMINGO ARRIETA manifestaron que "[n]*o existe normatividad que obligue a mi representada a dar a conocer si cuenta con infraestructura y servicios disponibles a los permisionarios de autotransporte* (…)".[692]

De igual manera, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE y CENTRAL DE GUADALAJARA manifestaron que "(…) *no existe una obligación legal específica* (…) *de dar a conocer a los*

---

[688] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo XIII*".
[689] Folio 31442 del EXPEDIENTE.
[690] Folio 31442 del EXPEDIENTE.
[691] Folio 31442 del EXPEDIENTE.
[692] Folios 31075, 31126, 33487, 33528 y 36601 del EXPEDIENTE.

PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE la capacidad disponible en sus TERMINALES DE PASAJEROS.".[693]

Por su parte, TERMINAL OBSERVATORIO indicó que "(…) *no da a conocer a los "Permisionarios de Autotransporte" si cuenta con capacidad disponible en la Terminal. La capacidad disponible no se promociona porque no existe alguna disposición que imponga esa obligación* (…)".[694]

En el mismo sentido, TERMINAL TAXQUEÑA indicó que "(…) *no tiene la obligación legal de dar a conocer a permisionarios de autotransporte que cuenta con "capacidad disponible" de ningún tipo y respecto de ningún servicio*".[695]

TAPO señaló que (…) *no tiene la obligación de dar a conocer la disponibilidad de la Terminal, por lo que al no solicitar los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ese dato, no se les ha informado la disponibilidad de la misma.*".[696]

Adicionalmente, CAPU manifestó que "(…) *no da a conocer la capacidad disponible a los permisionarios, de igual manera se hace del conocimiento* (…) *que no tiene ninguna obligación legal o contractual para dar a conocer la capacidad disponible en sus instalaciones.*".[697]

De hecho, algunos PERMISIONARIOS DE TERMINAL manifestaron que ni siquiera participan en el procedimiento de asignación de horarios para las RUTAS. Así, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE y CENTRAL DE GUADALAJARA establecieron que "(…) * * * * (…)".[698]

En el mismo sentido, TERMINAL OBSERVATORIO señaló que "(…) *son los propios transportistas del servicio de autotransporte quienes determinan los horarios en los que operan determinada ruta* (…) *sin que Terminal Poniente tenga injerencia en esta determinación.*"[699]

Por su parte, TERMINAL TAXQUEÑA señaló que "(…) *son los propios autotransportistas que se dedican a prestar servicios de autotransporte los que determinan los horarios en los que operan cada una de las rutas que cubren mediante la prestación de servicios de autotransporte.*"[700]

Por último, CAPU indicó que "(…) *no establece, ni asigna horarios y rutas al ser únicamente permisionario de terminal.*".[701]

---

[693] Folios 21135, 20477 y 21280 del EXPEDIENTE.
[694] Folio 20874 del EXPEDIENTE.
[695] Folio 20705 del EXPEDIENTE.
[696] Folio 21014 del EXPEDIENTE.
[697] Folio 21553 del EXPEDIENTE.
[698] Folio 21137, 20499 y 21282 del EXPEDIENTE.
[699] Folio 21138 del EXPEDIENTE.
[700] Folio 20709 del EXPEDIENTE.
[701] Folio 21554 del EXPEDIENTE.

iv. Publicar las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINALES y establecer metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes.

En suma y dado que no existe una obligación regulatoria a cargo de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de publicar las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINALES, tampoco tienen la obligación de establecer metodologías para determinar sus tarifas, la capacidad disponible ni la asignación de su infraestructura.

En ese sentido, en el EXPEDIENTE constan diversas manifestaciones realizadas por los PERMISIONARIOS DE TERMINALES, respecto al uso y asignación de la infraestructura de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales. Así, CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no cuenta con un sistema o método para la asignación de la infraestructura de la terminal, por ende, no participa en la asignación de la infraestructura.*"[702]

En algunos casos, la falta de participación de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales que no sean accionistas de estas, se manifiesta por el hecho de que el PERMISIONARIO DE TERMINAL no cuenta con un procedimiento para designar la infraestructura de la terminal y se constriñen a que solo sus socios accionistas tengan derecho a utilizarla. Así sucede con CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TEPIC y CENTRAL DOMINGO ARRIETA, quienes manifestaron que "(…) *los socios o accionistas tienen derecho a utilizar la infraestructura de la Terminal* ***en función de la proporción accionaria que cada uno de ellos detenta en la sociedad. No se aplica un procedimiento establecido o específico para designar la infraestructura*** (…) [Énfasis añadido]".[703]

En el mismo sentido, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE y CENTRAL DE GUADALAJARA manifestaron que "(…) *no existe un mecanismo específico para asignar la infraestructura (módulos, salas de espera, taquillas, andenes, cajones de estacionamiento, etc.) a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que tienen acceso a las terminales.*".[704]

Siguiendo con la línea anterior, TERMINAL OBSERVATORIO indicó que "(…) *no cuenta con un mecanismo para asignar la infraestructura de su Terminal.*".[705]

Adicionalmente, TAPO señaló que "(…) *no cuenta con mecanismo documento* [sic] *para la asignación de su infraestructura.*".[706]

TERMINAL TAXQUEÑA indicó lo mismo al manifestar que "(…) *no utiliza un mecanismo específico para la asignación de infraestructura de la terminal.*".[707]

---

[702] Folio 31440 del EXPEDIENTE.
[703] Folios 33485, 33526 y 36599 del EXPEDIENTE.
[704] Folio 21136 y 21137, 20448 y 21282 del EXPEDIENTE.
[705] Folio 20849 del EXPEDIENTE.
[706] Folio 21014 del EXPEDIENTE.
[707] Folio 20591 del EXPEDIENTE.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Por último, CAPU indicó que "(…) *no tiene conocimiento de que exista algún mecanismo para la asignación de la infraestructura en las TERMINALES DE PASAJEROS*".[708]

Ahora bien, en relación con la metodología para determinar las tarifas o contraprestaciones del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, hay evidencia en el EXPEDIENTE en la que se observa que diversos PERMISIONARIOS DE TERMINAL tampoco cuentan con metodologías para dicho fin. En este sentido, TERMINAL TAXQUEÑA manifestó que:

> "(…) **no tiene una metodología definida para determinar y/o actualizar** los pagos realizados a TDS por concepto de servicios ofrecidos en la misma. Al respecto, **no se cuenta un procedimiento o metodología previamente definido** que permita al personal de TDS determinar o calcular tarifas, precios o actualizaciones constantemente."[énfasis añadido].[709]

Adicionalmente, CENTRAL DE GUADALAJARA manifestó que:

> "[n]**o se cuenta con una metodología específica y detallada para la determinación de tarifas**, descuentos y cargos, las tarifas aplicadas han sido establecidas de acuerdo con las condiciones del mercado y buscando garantizar la sustentabilidad de las operaciones de la Central de Autobuses Guadalajara" [énfasis añadido].[710]

Finalmente, CENTRAL HUICHAPAN manifestó que "(…) ***no sigue una metodología estructurada o formal para determinar las tarifas de los servicios y productos***. *Las tarifas son establecidas considerando factores operativos y del mercado, pero no hay un proceso documentado que se siga rigurosamente* [énfasis añadido]".[711]

Tan evidente es la falta de una metodología para determinar sus tarifas o contraprestaciones, que en algunos casos existe una tarifa global que usualmente denominan "*cuota de salida*" o "*cuota de mantenimiento*". La cual en muchos casos tampoco es claro cómo la determinan de conformidad con lo que se expone a continuación.

CENTRAL DEL NORTE[712] y CENTRAL DE MONTERREY,[713] manifestaron que dichas tarifas o contraprestaciones son las correspondientes a las "(…) [redacted]". De la misma manera, manifestaron que:

> "[n]**o se tienen** [sic] **metodología**, solo se cobra cuota de salida que se actualiza en forma anual y el ingreso que se recibe por la renta de los locales comerciales, cuotas de recuperación en algunos de los baños, así como el ingreso que se percibe del estacionamiento público. **No se**

[708] Folio 21554 del EXPEDIENTE.
[709] Folio 20559 del EXPEDIENTE.
[710] Folio 21266 del EXPEDIENTE.
[711] Folio 27132 del EXPEDIENTE.
[712] Folio 20431 del EXPEDIENTE.
[713] Folio 21118 del EXPEDIENTE.

> **cuenta con documentación en la que se haga una metodología para determinar estos precios** [énfasis añadido]".[714]

Por otro lado, TERMINAL DE OBSERVATORIO manifestó que "(…) *se hace notar que la Terminal realiza un* ***único cobro*** *por concepto de cuotas de mantenimiento a los Permisionarios de Autotransporte que operan en la Terminal y este es determinado en función del número de andenes utilizada por cada uno de estos permisionarios*".[715] Adicionalmente, manifestó que:

> "(…) **no cuenta con una 'metodología' para el cálculo de precios**. Ahora bien, como fue señalado anteriormente, Terminal Poniente lleva a cabo su operación mediante el cobro de cuotas de mantenimiento a algunos de las personas que hacen uso de las instalaciones de la terminal. Por lo tanto, para efectos de claridad, se informa a la Autoridad Investigadora que Terminal Poniente **no cuenta con una 'metodología' específica para el cálculo, determinación y/o actualización de la referida cuota de mantenimiento**. [énfasis añadido]".[716]

v. Contratos por escrito

Una condición fundamental en cualquier relación comercial para que exista certeza es la celebración de un contrato, el cual, al celebrarse por escrito, otorga certeza jurídica respecto de los derechos y obligaciones de las partes involucradas.

En contraposición a lo anterior, en los MERCADOS RELEVANTES se observa que es común no celebrar contratos que detallen los términos y condiciones bajo los cuales ha de llevarse a cabo la relación comercial entre un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y un PERMISIONARIO DE TERMINAL que le presta el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINAL. En este contexto, por ejemplo, la CENTRAL DE CHIAPAS manifestó en relación con los convenios o contratos celebrados con cualquier PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que "(…) *no cuenta con el acervo documental solicitado por la Autoridad de Competencia. La forma en que actualmente opera la TERMINAL fue determinada por los socios de la terminal al inicio de sus operaciones*".[717]

Por su parte, IAMSA manifestó que:

> "(…) ETN, Amealcenses y TLU no tienen celebrados convenios y/o contratos, u otro tipo de instrumento para hacer uso de las terminales de pasajeros (…). Se aclara que el único documento que IAMSA posee, es el utilizado por las referidas terminales de pasajeros para informar a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) que el acceso a su terminal ha sido otorgado a algún transportista, y que consiste en una carta emitida por dichas terminales de forma unilateral, dirigida a la SICT".[718]

Igualmente, VALLE DEL MEZQUITAL señaló que:

---

[714] Folios 20434 y 21121 del EXPEDIENTE.
[715] Folio 20811 y 20812 del EXPEDIENTE.
[716] Folio 20818 del EXPEDIENTE.
[717] Folio 31441 del EXPEDIENTE.
[718] Folio 1135 y 1136 del EXPEDIENTE.

"(…) no cuenta con contratos, convenios u otros documentos en los que se describan o consten los términos y condiciones de acceso a las terminales identificadas. (…) [S]e aclara a la Al que [VALLE DEL MEZQUITAL] ha tenido acceso a las mismas de forma consuetudinaria con los permisionarios de esas terminales, por lo que se trata de un contrato verbal, razón por la cual no existe un documento físico".[719]

En el mismo sentido, SANTA CLARA indicó que "(…) *no se tiene ningún tipo de documento, convenio o contrato para poder hacer uso de las terminales, ya sea individuales o centrales, ya que son propiedad de la sociedad, y se le da el uso de acuerdo con las necesidades que requiere el servicio para satisfacer la demanda de los usuarios.*".[720]

Por su parte, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE y CENTRAL DE GUADALAJARA señalaron que "(…) [redacted]".[721]

Siguiendo con la línea anterior, TERMINAL OBSERVATORIO indicó que "(…) *no tiene registro de la existencia de convenios, contratos o documentos similares que gobiernen o regulen la forma de acceso de los "Permisionarios de Autotransporte" que acceden a la Terminal.*".[722]

Por último, TERMINAL TAXQUEÑA manifestó que "(…) *no identificó, ni encontró registros de la existencia de convenios, contratos, y/o documentos similares en los que se establezcan términos y/o condiciones para otorgar acceso a la Terminal a los distintos autotransportistas que hacen uso de la misma* (…)".[723]

vi. Disposiciones de acceso en los RIO

Los artículos 10-A, fracción VI, y 42-E del RAFSA establecen la necesidad de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL cuenten con un reglamento interno de operación, en el que se regulen la entrega y recepción de equipaje y el uso de andenes y cajones, así como del patio de maniobras. Sin embargo, no se contempla la inclusión de que se regulen aspectos como la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros ni los requisitos que deben de cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para que se les pueda brindar dicho servicio.

En ese tenor, del análisis de 247 (doscientos cuarenta y siete) RIO presentados por la SICT,[724] se observa que estos regulan aspectos como las necesidades de los USUARIOS y el funcionamiento ordenado de la TERMINAL DE PASAJEROS, por ejemplo, del uso del servicio de taxis, sanitarios, estacionamientos, salas de espera, servicio médico, locales comerciales, taquillas y vigilancia. Sin embargo, del análisis de los RIO no se observa que estos contemplen ninguna disposición de acceso

---

[719] Folio 32979 del EXPEDIENTE.
[720] Folio 34109 del EXPEDIENTE.
[721] Folios 21719, 21744 y 21829 del EXPEDIENTE.
[722] Folio 20846 del EXPEDIENTE.
[723] Folio 20587 del EXPEDIENTE.
[724] Folio 6259 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*REGLAMENTOS INTERNOS*".

a las TERMINALES DE PASAJEROS centrales, así como los requisitos que se deben de cumplir para dicho efecto.

Conclusión

Por lo expuesto en los puntos **i.** a **vi.** anteriores, se concluye que el hecho de que haya una ausencia de regulación económica en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES, y por lo tanto no se contemple, en la LEY DE AUTOTRANSPORTE ni en el RAFSA, la obligación a cargo de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de: **i)** brindar el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros que no sean sus accionistas bajo principios de acceso abierto y no discriminatorio, **ii)** publicar información en relación con los requisitos que deben de cumplir los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para operar en las TPC, **iii)** publicar información en relación con la capacidad y horarios de ascenso y descenso disponibles, **iv)** publicar las contraprestaciones o tarifas de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL, **v)** establecer metodologías para la determinación de tarifas, capacidad disponible y asignación de andenes, **vi)** contar con tarifas no discriminatorias, **vii)** contar con contratos por escrito, y **viii)** establecer en sus RIO disposiciones relacionadas con el acceso de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE; ha generado un comportamiento poco transparente y estratégico por parte de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL en la operación de las TPC que operan o administran, todo lo cual ha llevado a una falta de acceso a esa infraestructura.

Lo anterior tiene como efecto causar incertidumbre, así como un incremento en los costos financieros y de transacción en los AGENTES ECONÓMICOS, lo que desincentiva su entrada para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE o la expansión de la oferta de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos.

iii. Uso poco eficiente de la infraestructura de TPC e innecesaria duplicación de infraestructura

En relación con el presente apartado, a consideración de la AUTORIDAD INVESTIGADORA, si las TPC no hacen de conocimiento público la capacidad disponible con la que cuentan, ni están obligadas a dar acceso, es poco probable que reciban solicitudes de acceso derivado de la asimetría de información respecto de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que desconocen dicha información y la cual les resulta útil a efecto de expandir su oferta en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

En este sentido, se observa que, de manera general, las TPC no reciben solicitudes de acceso como se detalla a continuación.

CENTRAL DE CHIAPAS manifestó que "(…) *no ha recibido solicitudes de acceso de transportistas no socios; en caso de recibirlas, se procedería a analizar dichas solicitudes en la Asamblea General de Accionistas y valorar la capacidad operativa de mi mandante*".[725]

[725] Folio 31443 del EXPEDIENTE.

Asimismo, CENTRAL TAMPICO, CENTRAL DE TIJUANA, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TEPIC y CENTRAL DOMINGO ARRIETA manifestaron que "(…) *el acceso a sus instalaciones es a partir de las autorizaciones que da el Consejo de Administración de la sociedad, conforme los accionistas o permisionarios solicitan el mismo o dan aviso a la sociedad. Cabe señalar que en el período investigado no hemos recibido solicitud de ningún permisionario para acceder a prestar sus servicios* (…)".[726]

En el mismo sentido, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE y CENTRAL DE GUADALAJARA manifestaron que "(…) *no ha*[n] *recibido solicitudes de acceso a los SERVICIOS DE TERMINALES por parte de Permisionarios de Autotransporte Federal de Pasajeros. No obstante, en alguna ocasión se ha recibido solicitud de permisionarios de autotransporte de turismo. Sin embargo, como requisito indispensable para poder prestar el servicio de transporte de pasajeros, es necesario contar con los permisos que los faculten para prestar el referido servicio.*".[727]

Por otro lado, TERMINAL OBSERVATORIO señaló que "(…) *no ha recibido solicitudes de acceso de terceros durante el referido periodo.*".[728]

Adicionalmente, TERMINAL TAXQUEÑA indicó que "(…) *no tiene registro de solicitud realizadas a TDS por prestadores de servicio de autotransporte para prestar ese servicio desde o hasta la Terminal*".[729]

Por último, CAPU manifestó que "(…) *no ha recibido solicitudes de acceso a los SERVICIOS DE TERMINALES en la Terminal que opera.*"[730]

Lo anterior podría incentivar a que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE opten por construir su propia TERMINAL DE PASAJEROS, aunque como se señaló previamente, esta posibilidad es casi nula dados los altos costos monetarios y de tiempo que conlleva desde su construcción hasta su operación. De esta manera, el hecho de que no se utilice la capacidad disponible de las TPC por el desconocimiento de dicha información, podría generar un uso poco eficiente de su infraestructura y una duplicación innecesaria de esta.

7.3.2 Medidas correctivas para eliminar la B-3

Esta autoridad identifica que las siguientes posibles medidas pueden corregir los problemas de competencia asociados con la B-3. En este sentido, se proponen las siguientes medidas correctivas:

7.3.2.1 M-3. Recomendaciones a la SICT

Se recomienda a la SICT que:

---

[726] Folios 31074, 31125, 33486, 33527 y 36600 del EXPEDIENTE
[727] Folio 20436 y 21123 del EXPEDIENTE.
[728] Folio 20823 del EXPEDIENTE.
[729] Folio 20564 del EXPEDIENTE.
[730] Folio 21545 del EXPEDIENTE.

M-3.1. Establezca en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales hagan de conocimiento público la capacidad disponible para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de andenes y taquillas en las TPC. Dicha información deberá considerar la capacidad disponible, de uso de los andenes, de manera permanente, en cada franja horaria. También deberá hacerse de conocimiento público cuando no exista capacidad disponible. En este sentido, deberá publicarse la capacidad total y la capacidad ocupada para poder medir la capacidad disponible.

M-3.2. Establezca en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINALES centrales hagan de conocimiento público las contraprestaciones o tarifas vigentes por el uso de los SERVICIOS AUXILIARES DE TERMINAL.

M-3.3. Establezca en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL registren las tarifas o contraprestaciones por el uso de las TPC ante la SICT.

M-3.4. Establezca en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL apliquen las tarifas o contraprestaciones por el uso de las TPC de manera no discriminatoria a cualquier PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

M-3.5. Establezca en el RAFSA la obligación de que los PERMISIONARIOS DE TERMINAL publiquen la metodología para la asignación de los andenes de la TPC para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que considere pertinente. Se recomienda que se establezcan, desde el RAFSA, principios generales para elaborar dicha metodología, tales como no establecer ventajas en favor de ningún AGENTE ECONÓMICO, acceso abierto y no discriminatorio, entre otros que se consideren pertinentes.

M-3.6. Establezca en el RAFSA la obligación de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de celebrar por escrito los convenios o contratos que regulen sus relaciones comerciales.

M-3.7. Establezca en el RAFSA la obligación de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL de contar con su RIO y que en estos se incluyan también: **i)** las condiciones de acceso y operación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE dentro de la TPC, y **ii)** el procedimiento de atención de solicitudes de acceso a la TPC por parte de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, señalando un plazo de respuesta máximo.

M-3.8. Establezca en el RAFSA la obligación de acceso abierto y no discriminatorio a las TPC a cualquier PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

M-3.9. Establezca un sistema electrónico de acceso público que permita registrar la capacidad disponible en las TPC.

M-3.10. Realizar periódicamente una verificación de la capacidad máxima y capacidad disponible con que cuentan las TPC registradas en el sistema de acceso público del punto anterior.

7.3.3 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-3

7.3.3.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-3

Las medidas propuestas para abordar la barrera B-3 son eficaces y proporcionales por las siguientes razones:

Las medidas son eficaces para resolver los efectos anticompetitivos generados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por la falta de regulación económica en el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES. Lo anterior, ya que se identificó que el RAFSA no regula ciertos aspectos en las relaciones entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES que inciden en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS, de conformidad con el artículo 53, párrafo segundo, de la LFCE, que señala que la operación y explotación de TERMINALES DE PASAJEROS, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el reglamento correspondiente (el RAFSA). Por lo que estas medidas correctivas corregirían el problema al implementarse nuevas disposiciones que regulen los aspectos planteados.

En este sentido, las medidas correctivas consisten en la incorporación, en la regulación aplicable, de diversas obligaciones a cargo de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL que buscan que su operación se haga más transparente, de tal manera que exista mayor información de carácter pública en los MERCADOS RELEVANTES en relación con: **i)** una obligación de ofrecer el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES a terceros de manera no discriminatoria, **ii)** publicar información relevante de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales para que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE estén en condiciones de solicitar espacios en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales disponibles, **iii)** celebrar contratos por escrito entre los PERMISIONARIOS DE TERMINAL y los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, y **iv)** que sus RIO establezcan los lineamientos para la prestación del SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES.

La incorporación de estos aspectos en la regulación aplicable a los MERCADOS RELEVANTES elimina los efectos anticompetitivos derivado de su ausencia, que consiste en un comportamiento opaco o poco transparente en la operación de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales existentes, y promoverían la entrada y expansión de competidores.

En este sentido, se eliminan las asimetrías de información que impiden la entrada o expansión de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que no conocen la infraestructura disponible en las TERMINALES DE PASAJEROS centrales existentes y, por tanto, se eliminan las ventajas que esto genera en favor de los socios accionistas de dichas TERMINALES DE PASAJEROS centrales que sí conocen esta información. Asimismo, con la incorporación de la obligación de ofrecer el SERVICIO AUXILIAR DE TERMINALES de manera no discriminatoria, se evita que en aquellos casos donde exista una integración vertical entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y la TERMINAL DE PASAJEROS, se favorezca al PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que es socio o accionista de la terminal sin fundamento en razones técnicas o económicas que así lo ameriten.

Asimismo, se elimina la incertidumbre generada en los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE por la operación opaca de las TERMINALES DE PASAJEROS centrales existentes, al exigirles que: **i)** celebren sus contratos por escrito, **ii)** establezcan metodologías para la determinación de sus tarifas o contraprestaciones y de la capacidad disponible, **iii)** hagan del conocimiento público la información relativa a sus tarifas o contraprestaciones y la capacidad disponible, **iv)** apliquen sus tarifas o contraprestaciones de manera no discriminatoria, y **v)** establezcan en sus RIO las condiciones de acceso y operación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE dentro de la TPC y el procedimiento de atención de solicitudes de acceso a la TPC por parte de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, señalando un plazo de respuesta máximo.

Por último, se elimina la posible e incluso innecesaria duplicación de infraestructura, ya que al aprovecharse la capacidad disponible en las TPC se evita la construcción de nuevas terminales de manera innecesaria.

Por otro lado, esta autoridad considera que las medidas son proporcionales a los efectos anticompetitivos observados, pues considera poner a disposición de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos o para nuevos AGENTES ECONÓMICOS que deseen ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la infraestructura existente y que esté disponible para dicho efecto de las TPC.

7.3.3.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-3

Las medidas propuestas se considera que son las que menos restringen a los AGENTES ECONÓMICOS que operan en los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, las medidas contemplan únicamente la reforma a las disposiciones jurídicas aplicables a los MERCADOS RELEVANTES con el fin de generar ciertas obligaciones a cargo de los PERMISIONARIOS DE TERMINAL. No obstante, dichas obligaciones tienen la finalidad de que generen información y pongan a disposición de terceros únicamente su capacidad disponible, a cambio de una contraprestación, sin ir más allá del fin mencionado. Por lo anterior, se considera que las obligaciones derivadas de las medidas correctivas de la B-3 son mínimas, ya que las TERMINALES DE PASAJEROS ya poseen dicha información al tratarse de su operación diaria y el único requisito adicional es reportar esta información.

Por lo anterior, se considera que cumplen con el criterio de mínima restricción, ya que las obligaciones generadas no les causan un daño o perjuicio. Al contrario, podrían resultar beneficiadas por ofrecer su capacidad disponible y recibir ingresos por ello.

7.3.3.3 Eficiencia de las Medidas correctivas para la B-3

Las medidas 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9 y 3.10, tienen por objeto eliminar los efectos generados por la barrera B-3. En este sentido, la aplicación conjunta de las medidas correctivas permitirá la entrada de nuevos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE o la expansión de la oferta de los ya establecidos al permitir el uso eficiente de las TPC.

7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores

De conformidad con lo que se ha señalado a lo largo de este DICTAMEN PRELIMINAR, diversos MERCADOS RELEVANTES se distinguen por contar con elevados niveles de concentración en un contexto de altas barreras a la entrada. También se mostró que en estos mercados concurren otras características como una alta transparencia de precios, la ausencia de poder de compra por parte de los consumidores (ya que están pulverizados) y se realizan viajes con una elevada regularidad y frecuencia.[731] Además, la demanda muestra un patrón estacional predecible a lo largo del año y el mercado no exhibe elevados niveles de innovación.

En este contexto, en la presente sección se mostrará que los MERCADOS RELEVANTES también se caracterizan por la existencia de múltiples vínculos estructurales entre AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí que distorsionan aún más el proceso de competencia y libre concurrencia.

La competencia efectiva en un mercado requiere que los competidores que participan en él tomen decisiones de negocio plenamente independientes entre sí, sobre variables clave como la entrada y expansión a los mercados, la calidad, la cantidad de producción, el precio y, en general, sobre estrategias de negocio que consideren necesarias para ganar consumidores.

Cuando no existe esta plena independencia en el mercado, las decisiones de los competidores pueden verse influidas entre sí y, por tanto, podrían traducirse en una degradación de calidad, menor producción o en precios más elevados para los consumidores finales. Esta disminución de independencia puede tomar distintas formas, entre ellas, participaciones accionarias cruzadas entre competidores, coinversiones para participar en negocios de forma conjunta (todo ello podría englobarse como RELACIONES HORIZONTALES entre competidores) o incluso participaciones minoritarias.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), los vínculos estructurales entre competidores pueden traducirse en efectos anticompetitivos unilaterales y coordinados. Por un lado, reducen los incentivos a competir vigorosamente y, por el otro, facilitan la coordinación entre ellos.[732]

A continuación, se presenta primero en esta sección la barrera identificada por la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en los MERCADOS RELEVANTES (**B-4**) y, posteriormente, en la siguiente sección, la barrera identificada por la existencia de DIRECTORIOS CRUZADOS y múltiples ESPACIOS DE CONTACTO entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en los MERCADOS RELEVANTES (**B-5**), los cuales se encuentran estrechamente relacionados en cuanto a su origen y efectos.

---

[731] De conformidad con lo señalado en la sección "***6.1.2 Capacidad para fijar precios***".
[732] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 19.

7.4.1 Identificación de RELACIONES HORIZONTALES en los MERCADOS RELEVANTES

Esta autoridad identificó diversas RELACIONES HORIZONTALES entre los principales participantes en los MERCADOS RELEVANTES y consisten en múltiples coinversiones, participaciones conjuntas o asociaciones en sociedades, para participar de manera conjunta en los MERCADOS RELEVANTES.

En específico, para el análisis de la presente barrera a la competencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA entiende como RELACIONES HORIZONTALES los siguientes vínculos estructurales entre competidores: **i)** cuando un AGENTE ECONÓMICO detenta participación accionaria en un competidor, directa o indirectamente; **ii)** cuando 2 (dos) o más competidores crean o adquieren participación en una tercera sociedad para participar de forma conjunta en un mercado; y **iii)** cuando 2 (dos) o más competidores comparten uno o más accionistas en común. En cualquiera de estas, los accionistas pueden ser personas físicas o morales, además de que las RELACIONES HORIZONTALES pueden darse directa o indirectamente.

A continuación, se describen todas las RELACIONES HORIZONTALES que fueron identificadas, con base en la mejor información disponible, pero no se descarta que existan otras coinversiones con los mismos efectos.

7.4.1.1 Coinversiones o sociedades entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA

Se identificó que GRUPO ADO, directa e indirectamente a través de AUTOS PULLMAN mantiene una coinversión o sociedad con GRUPO ESTRELLA ROJA en las siguientes sociedades: i) LÍNEA VÍA;[733] ii) TTP;[734] y iii) Consorcio Inmobiliario CUSEC, S.A. de C.V.[735]

En específico, a través de AUTOS PULLMAN., GRUPO ADO tiene una participación del * * en TTP.[736] Además, a través de ALAS DE ORO, tiene una participación del * en LÍNEA VÍA, las cuales se dedican a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. La participación accionaria restante en estas sociedades la detenta AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., la cual es una sociedad que pertenece al GRUPO ESTRELLA ROJA. Esta coinversión se presenta en el siguiente diagrama:

---

[733] La coinversión ya se encontraba establecida en el mes de agosto de dos mil tres. Folio 35908 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3.- Reforma de Estatutos LV*", página 24.

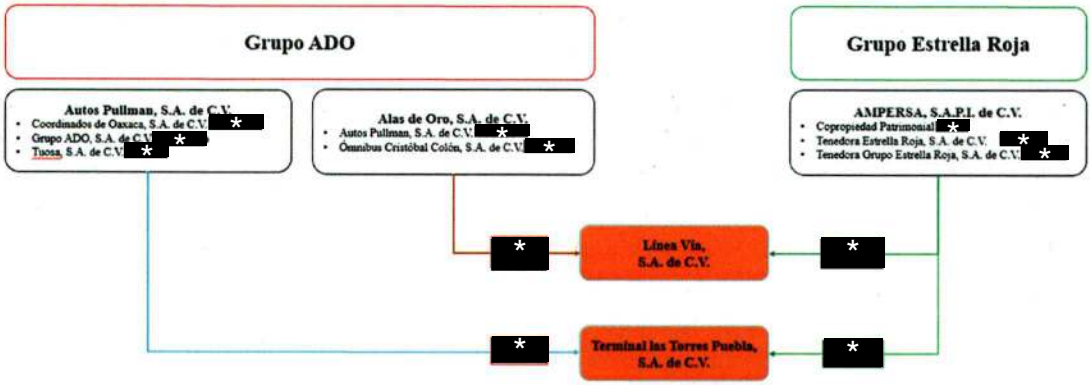
[734] La coinversión se estableció en el mes de mayo de dos mil cinco. Folio 35977 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 3 – Acta constitutiva 14,184 (03.02.2005)*", página 1.

[735] La coinversión se estableció en el mes de diciembre de dos mil siete. Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5.2 Acta constitutiva 14,984 (18.12.07)*", página 3. En relación con dicha coinversión, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA ya no se referirá en adelante a ella toda vez que es una sociedad que no participa en los MERCADOS RELEVANTES.

[736] TTP controla, a su vez, a Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Figura 11. RELACIÓN HORIZONTAL entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA[737]



LÍNEA VÍA es una sociedad mexicana que cuenta con permisos para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad Económica.[738] Por su parte, TTP es una sociedad mexicana que cuenta con permisos para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades de Económico[739] y Ejecutivo.[740]

GRUPO ESTRELLA ROJA es un GIE que tiene una presencia importante en la región Sur-Sureste del país. Por ejemplo, a través de AMPERSA, ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM[741] con la marca "*ER Aeropuerto*",[742] entre diversos puntos de la Ciudad de México y Puebla. En los mismos puntos ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE De Primera y Económico[743] con las marcas *"ER Primera Clase*", "*Intermedio*", "*Superrápidos*", "*Directo Económico*" y "*ER*

---

[737] Elaboración propia con base en el archivo electrónico "*generales_estructuras" generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[738] Permisos número "*0919LVI14082015031241034*", "*0919LVI03052012031240033/6*", "*0919LVI03052012031223016/21*", "*0919LVI14082015031241034/28*" y "*0919LVI03052012031223016/21*". Folio 35908 del EXPEDIENTE. Archivos electrónicos "*Permiso 0919LVI14082015031241034 LV*", "*Permiso 0919LVI03052012031240033-6 LV*", "*Permiso 0919LVI03052012031223016-21 LV*", "*0919LVI14082015031241034*" y "*0919LVI03052012031223016*".

[739] Permiso número "*2141TTP29012013031203000*" que tiene asociados más de 100 (cien) vehículos para la prestación del servicio. Folio 39049 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos contenidos en la carpeta "*Anexo 10 – TC_ECONOMICO_TERMINALLASTORRESPUEBLA*" y en la carpeta "*Anexo 10 – INCLUSIONES_ECONOMICO_TERMINALLASTORRESPUEBLA*".

[740] Permisos número "*2141TTP20062014031705000*", "*2141TTP20062014031705000/1*", "*2141TTP20062014031705000/3*" y "*2141TTP20062014031705000/4*". Folio 39049 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*Anexo 10 – TERMINAL_LAS_TORRES_PUEBLA*" e "*INCLUSIONES DE EJECUTIVO*".

[741] Folio 40877 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo X*".

[742] Folio 33462 y 40877 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 12. Marcas Comerciales*" y "*Anexo III*".

[743] Folio 40877 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "Anexo X".

Directo".[744] Además cuenta con permisos para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, bajo la MODALIDAD TTPA, entre diferentes puntos del estado de Puebla a través de Contactos Terrestres, S.A. de C.V.[745]

En cuanto a la participación de GRUPO ADO en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, en la modalidad Económica ha prestado este servicio en las regiones Sur-Sureste, Noreste, Centro Occidente y Centro del País; en el caso de la modalidad de Primera participa en las regiones Sur Sureste, Centro Occidente y Noreste; y en la modalidad PREMIUM ofrece el servicio en las regiones Sur Sureste y Centro Occidente-Noreste. En cada una de estas modalidades su actividad se centra en la región Sur Sureste.[746]

Por su parte, GRUPO ESTRELLA ROJA tiene participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la región Sur Sureste para la modalidad Económica; en las regiones Sur Sureste y Centro Occidente en la modalidad de Primera y en la modalidad PREMIUM en las regiones Sur Sureste y Centro Occidente-Noreste, para cada modalidad ha prestado el servicio principalmente en la región Sur Sureste. [747]

En cuanto a LÍNEA VÍA, esta ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE únicamente bajo la modalidad Económica en la región Sur-Sureste. Respecto a TTP, ofrece dicho servicio en la modalidad Económica en la región Sur-Sureste y en la modalidad PREMIUM en las regiones Sur Sureste y Centro Occidente-Noreste, con mayor actividad en la primera.[748]

7.4.1.2 Coinversión o sociedad entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN

Se identificó que GRUPO ADO mantiene una coinversión con GRUPO PULLMAN en la sociedad TER.[749]

---

[744] Folio 33462 y 40877 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 12. Marcas Comerciales"* y "*Anexo III*".

[745] Folio 33462 y 40877 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 12. Marcas Comerciales"* y "*Anexo III*".

[746] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[747] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[748] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[749] Esta copropiedad data de dos mil diez cuando GRUPO ADO adquirió el * de las acciones de Tramo Sur, S.A. de C.V., quien detentaba el * de la tenencia accionaria de TER. Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 8. COFECE-AI-DGIPMA-2020-183-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 76.

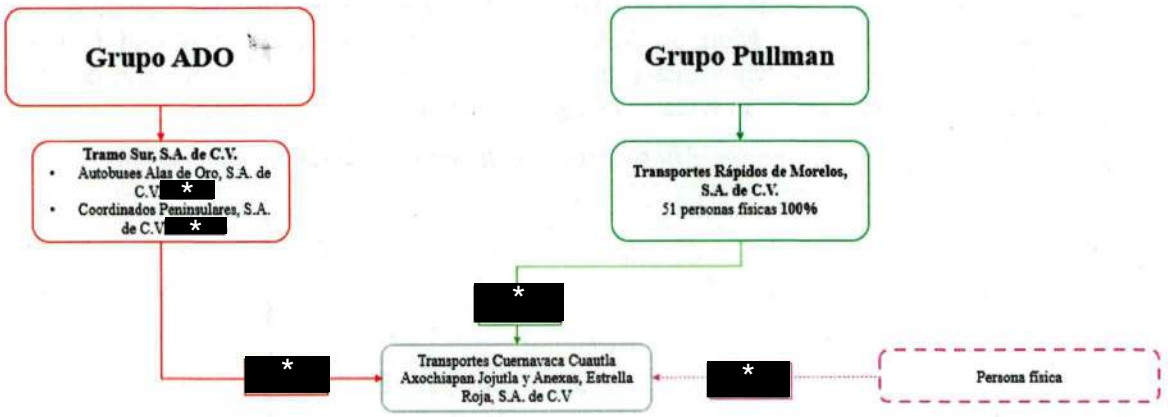
COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

En específico, a través de TRAMO SUR, GRUPO ADO tiene una participación del [redacted] en TER. El mismo porcentaje accionario en esta sociedad lo detenta Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., sociedad que pertenece al GRUPO PULLMAN. El [redacted] restante está en posesión de una persona física. Esta coinversión se presenta en el siguiente diagrama:

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

Figura 12. Coinversión entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN[750]



TER es una sociedad mexicana que cuenta con permisos para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE * * [751] Sus rutas se prestan entre la * * * [752]

Por su parte, GRUPO PULLMAN es un grupo de interés económico que tiene una presencia importante en la región Sur del país. Ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM, * * * [753,754] También ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE * * * [755]

En cuanto a la participación de GRUPO ADO en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, su participación en la modalidad Económica es en las regiones Sur Sureste, Noreste, Centro Occidente y Centro del País; en el caso de la modalidad de Primera participa en las regiones Sur Sureste, Centro Occidente y Noreste; y en la modalidad PREMIUM ofrece el servicio en las regiones Sur Sureste y Centro

---

[750] Elaboración propia con base en el archivo electrónico "*generales_estructuras" generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[751] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 17. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-343-1, archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154417*", página 8.
[752] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta 17. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-343-1, archivo electrónico denominado "*Anexo 1*".
[753] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en las carpetas 6. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-040-2 y 7. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-040-3, archivos electrónicos denominados "RESPUESTA OFRI XXIV-RUTAS" y "RESPUESTA X", respectivamente.
[754] Información visible en el archivo electrónico "*pasajeros_homo.rds*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***", subsección "*Base de datos de Pasajeros*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[755] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información contenida en las carpetas 6. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-040-2 y 7. OFRI COFECE-AI-DGIPMA-2020-040-3, archivos electrónicos denominados "RESPUESTA OFRI XXIV-RUTAS" y "RESPUESTA X", respectivamente.

Occidente-Noreste. En cada una de estas modalidades su actividad se centra en la región Sur Sureste.[756]

Por su parte, GRUPO PULLMAN participa en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE mediante la modalidad Económica en las regiones, Sur Sureste, Centro Occidente, Noreste y Centro del País; en la modalidad De Primera participa en las regiones Sur Sureste, Centro Occidente y Noreste; y en la modalidad PREMIUM ofrece dicho servicio en la región Sur Sureste. En cada modalidad su actividad se ha centrado en la región Sur Sureste.[757] En el caso de TER, participa en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE únicamente en la modalidad De Primera en la región Sur Sureste.[758]

7.4.1.3 Coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA

Se identificó que GRUPO LA PIEDAD mantiene diversas coinversiones con GRUPO TOLUCA. En específico, a través de LA PIEDAD, GRUPO LA PIEDAD es propietario del [redacted] de las acciones de IAMSA,[759] Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.[760] y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.[761,762] El resto de las acciones de estas compañías es propiedad de Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V.

De igual forma, se identificó que GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA son titulares, a través de LA PIEDAD y de Socios de GT en Ómnibus de México, S.A. de C.V.,[763] respectivamente, del [redacted]

---

[756] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[757] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[758] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[759] La coinversión se estableció en el mes de febrero de dos mil once. Folio 1270 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 4.1 - EP 148990*", página 89.

[760] La coinversión se encontraba vigente en el año dos mil veintidós de conformidad con la mejor información disponible. Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[761] Tanto IAMSA como Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., forman parte de GRUPO IAMSA.

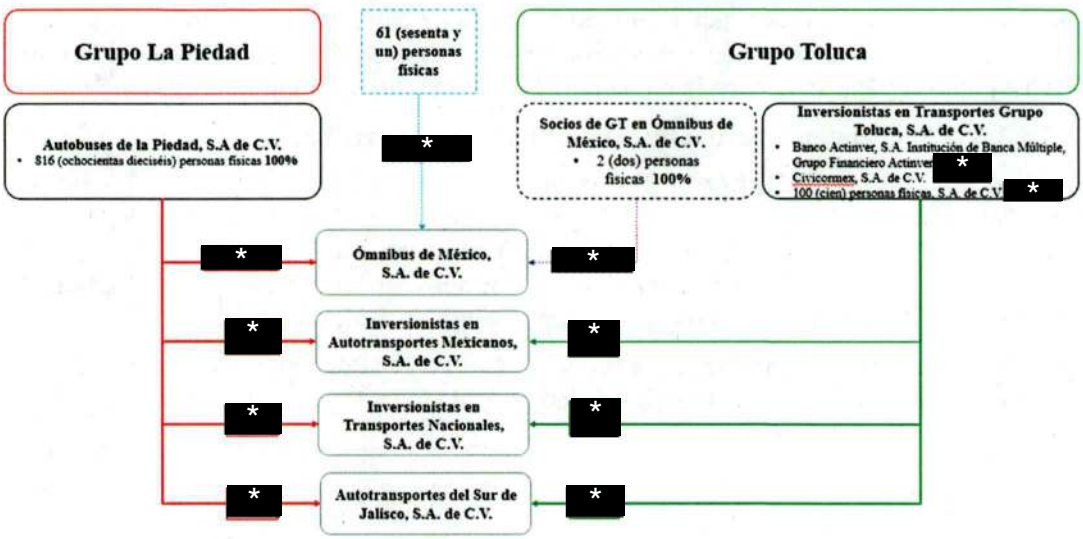
[762] [redacted] de conformidad con la mejor información disponible. Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[763] [redacted] Folio 27251 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 3. ODM -6 Esc. 38,913 OMNIBUS DE MÉXICO, S.A. DE C.V. - PROTOCOLIZACIÓN.*", página 15.

[redacted] de las acciones de ÓMNIBUS DE MÉXICO[764] cada uno.

El siguiente diagrama muestra las coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA:

Figura 13. Coinversiones y sociedades entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA[765]



Es importante señalar que las coinversiones mostradas en la figura anterior (ÓMNIBUS DE MÉXICO, IAMSA, Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.) forman parte de GRUPO IAMSA.

GRUPO IAMSA tiene presencia en los MERCADOS RELEVANTES a través de diversas sociedades, entre ellas ÓMNIBUS DE MÉXICO, Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Ómnibus Mexicanos, S.A. de C.V., TRANSPORTES AMEALCENSES, ETN, TURISTAR 5 ESTRELLAS, ETN TURISTAR, Omnibús Costasur, S.A. de C.V., Destinos Paríkhuni, S.A. de C.V. y Autotransportes Costeños, S.A. de C.V. A través de sus sociedades, GRUPO IAMSA presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad Económica en todas las regiones de México, centrando su participación en la región Centro Occidente; en la modalidad De Primera en las regiones de Centro Occidente, Noreste, Noroeste y Sur Sureste con mayor participación en las dos primeras; y el

[764] ÓMNIBUS DE MÉXICO forma parte de GRUPO IAMSA.
[765] Elaboración propia con base en el archivo electrónico "*generales_estructuras*" *generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

PREMIUM en la región Centro Occidente-Noreste, Noroeste y Sur Sureste centrando su participación en la región Centro Occidente- Noreste.[766]

Por su parte, GRUPO LA PIEDAD tiene participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en su modalidad PREMIUM en las regiones Centro Occidente-Noreste y Sur Sureste; en modalidad De Primera en las regiones Centro Occidente, Sur Sureste y Noroeste, con mayor actividad en la primera región; en la modalidad Económico en las regiones Centro Occidente, Noreste y Centro del País, con mayor actividad en la primera región.[767]

GRUPO TOLUCA participa en los MERCADOS RELEVANTES a través de Ómnibus Cuauhtémoc, S.A. de C.V., Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos de Atlacomulco, S.A. de C.V., Autotransportes Halcones Blancos del Norte Franja Roja, S.A. de C.V., FLECHA ROJA, AUTOTRANSPORTES NGCC en las regiones Centro Occidente-Noreste y Sur Sureste con el servicio PREMIUM, con mayor actividad en la primera región. En las regiones Centro Occidente, Sur Sureste y Centro del país participa en el servicio Económico, centrando su participación en el Centro del País y en las regiones Centro Occidente y Sur Sureste, presta servicios De Primera, con mayor presencia en la región Centro Occidente.[768]

En el caso de ÓMNIBUS DE MÉXICO, este ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad De Primera en las regiones Noreste, Centro Occidente, Noroeste y Sur Sureste. En lo que respecta a Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., este ofrece el servicio en las modalidades Económica y De Primera en la región Centro Occidente y bajo la modalidad PREMIUM en la región Centro Occidente-Noreste.[769]

7.4.1.4 Coinversiones y sociedades entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA

GRUPO ESTRELLA BLANCA, a través de ESTRELLA BLANCA. y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, mantiene diversas coinversiones con GRUPO IAMSA. En particular, se identificó que, a través de estas últimas sociedades anónimas, GRUPO ESTRELLA BLANCA es propietario del [redacted] *

---

[766] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[767] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[768] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[769] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[redacted] de AUTOBUSES POBLANOS,[770] Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V.[771] y de casi el [redacted] en ESTRELLA ROJA DEL SUR.[772] El porcentaje de acciones restante de esas empresas es propiedad de sociedades que forman parte del GRUPO IAMSA, a saber, Omnibus Costasur, S.A. de C.V. y SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO (Figura 14. Coinversiones entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA).

Más aún, ESTRELLA BLANCA es propietario del [redacted] de las acciones de TURISTAR 5 ESTRELLAS,[773] sociedad en la cual ETN[774] posee el [redacted] restante de las acciones.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

---

[770] La coinversión ya se encontraba establecida en el año dos mil diecisiete. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras*" *generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

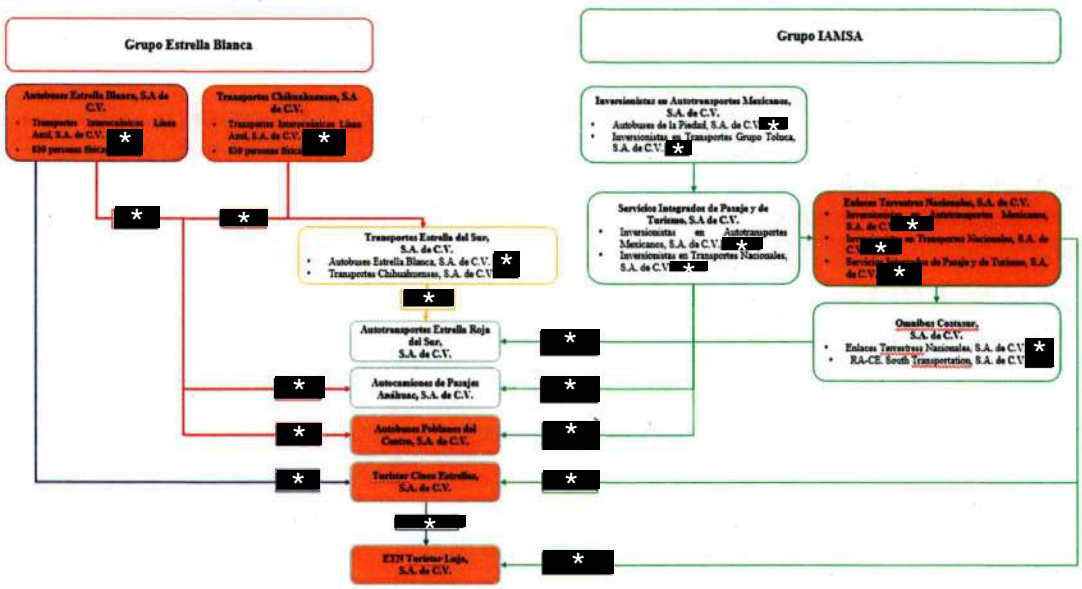
[771] La coinversión se estableció en el mes de junio de dos mil diez. Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*18. SIGER AUTOCAMIONES DE PASAJE ANAHUAC*", página 1.

[772] La coinversión ya se encontraba establecida en el mes marzo de dos mil nueve. Folio 42001 del EXPEDIENTE, Información visible en el archivo electrónico denominado "*149. 100_ESTRUCTURA*", página 2. Asimismo, ESTRELLA ROJA DEL SUR pertenece al GRUPO ESTRELLA BLANCA, de conformidad con lo señalado en la subsección "*9.3.2 GRUPO ESTRELLA BLANCA*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[773] La coinversión ya se encontraba establecida en el año dos mil diecisiete. Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[774] ETN pertenece a GRUPO IAMSA.

Figura 14. Coinversiones entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA[775]



En el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO ESTRELLA BLANCA participa en la modalidad Económica en todas las regiones del país, con mayor actividad en las regiones Centro Occidente y Centro del País. En la modalidad De Primera participa en las regiones Centro Occidente, Sur Sureste, Noreste y Noroeste, principalmente en la primera región y en la modalidad PREMIUM participa en la región Sur Sureste y Centro Occidente-Noroeste.[776]

Respecto de la participación de GRUPO IAMSA en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad Económica, lo hace en todas las regiones de México, centrando su participación en la región Centro Occidente; en la modalidad De Primera en las regiones de Centro Occidente, Noreste, Noroeste y Sur Sureste con mayor participación en las dos primeras; y la modalidad PREMIUM en la región Centro Occidente-Noreste, Noroeste y Sur Sureste centrando su participación en la región Centro Occidente- Noreste.[777]

---

[775] Elaboración propia con base en el archivo electrónico "*generales_estructuras" generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR, y con información del folio 42001 del Expediente, información visible en los archivos electrónicos "*1. SIGER COSTA SUR*" y "*19. SIGER TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR*".

[776] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[777] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

ESTRELLA ROJA DEL SUR es una sociedad mexicana que presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en las modalidades Económica y De Primera en las regiones Centro Occidente y Sur- Sureste.[778] Asimismo, presta el servicio PREMIUM en las regiones Centro Occidente-Noreste y Sur Sureste. En todas las regiones la mayor actividad de esta se centra en la región Sur Sureste.[779]

Por su parte, Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V. presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad De Primera en las regiones Centro Occidente, Noreste y Sur Sureste. De forma similar, AUTOBUSES POBLANOS presta el servicio De Primera en las regiones de Centro Occidente, Noroeste, Noreste y Sur-Sureste. La participación de ambos ha sido principalmente en la región Centro Occidente.[780]

Por su parte, ETN TURISTAR presta principalmente el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en su modalidad PREMIUM en las zonas Centro Occidente-Noreste, Noroeste y Sur-Sureste.[781] En sus orígenes, TURISTAR 5 ESTRELLAS se creó por GRUPO ESTRELLA BLANCA para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PREMIUM y De Primera. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que participa en las regiones, Centro Occidente, Noreste, Sur Sureste y Noroeste.[782] En este sentido, se erigió como un competidor de ETN TURISTAR. Sin embargo, en dos mil nueve se asociaron para prestar el servicio de forma conjunta.[783]

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

---

[778] En la sección "***6.1.1 Participaciones de mercado e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES***" la participación de mercado de GRUPO ESTRELLA BLANCA en la región Centro Occidente no se muestra, pues está contenida en el rubro de otros.

[779] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[780] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[781] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[782] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[783] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*141. ETN tres décadas de innovar en el autotransporte de pasajeros*".

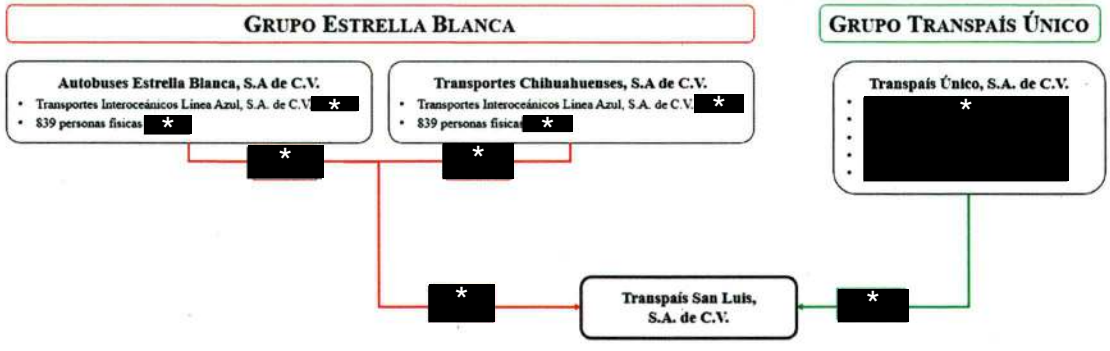
7.4.1.5 Coinversión y sociedad entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, se identificó que GRUPO ESTRELLA BLANCA mantiene una coinversión con GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO en la sociedad Transpaís San Luis, S.A. de C.V. [784]

En específico, a través de ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, GRUPO ESTRELLA BLANCA tiene una participación del * en Transpaís San Luis, S.A. de C.V. El * restante en esta sociedad lo detenta Transpaís Único, S.A. de C.V., sociedad que pertenece al GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO.

Esta coinversión se presenta en el siguiente diagrama:

Figura 15. Coinversiones entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO[785]



GRUPO ESTRELLA BLANCA participa en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad Económica en todas las regiones del país, con mayor actividad en las regiones Centro Occidente y Centro del País. En la modalidad De Primera participa en las regiones Centro Occidente, Sur Sureste, Noreste y Noroeste, principalmente en la primera región y en la modalidad PREMIUM participa en la región Sur Sureste y Centro Occidente-Noreste.[786]

Por su parte, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE bajo la modalidad Económica en las regiones Noreste y Centro Occidente.[787] De la misma forma, Transpaís San Luis,

---

[784] La coinversión se estableció en el mes de marzo de dos mil nueve. Folio 42001 del EXPEDIENTE, Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. SIGER TRANSPAIS SL*", página 2.

[785] Elaboración propia con base en el archivo electrónico "*generales_estructuras" generado mediante el proceso descrito en la sección "**9.22 Relaciones accionarias**"* del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[786] Actividad medida en términos de pasajeros movilizados. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[787] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

S.A. de C.V., ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad Económica en las mismas regiones.[788].

7.4.2 Efectos anticompetitivos derivados de las RELACIONES HORIZONTALES identificadas

De conformidad con lo señalado en las secciones "***6.1.1 Participaciones de mercado e índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES***" y "***6.4 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE***" de este DICTAMEN PRELIMINAR, a nivel nacional se identifican 9 (nueve) GIE principales que concurren en las diferentes regiones de los MERCADOS RELEVANTES, siendo estos los siguientes:

- GRUPO TOLUCA
- GRUPO LA PIEDAD
- GRUPO IAMSA
- GRUPO ESTRELLA BLANCA
- GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO
- GRUPO ADO
- GRUPO PULLMAN
- GRUPO ESTRELLA ROJA
- GRUPO SENDA

Con excepción de GRUPO SENDA, se identificó que prácticamente todos esos grupos tienen asociaciones con algún otro.

En específico, GRUPO TOLUCA tiene asociaciones con GRUPO LA PIEDAD para formar GRUPO IAMSA. Por su parte, GRUPO IAMSA tiene una asociación con GRUPO ESTRELLA BLANCA en ETN TURISTAR. De igual forma, GRUPO ESTRELLA BLANCA tiene una coinversión con GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO en Transpaís San Luis, S.A. de C.V. Asimismo, GRUPO ADO tiene sociedades con GRUPO PULLMAN y con GRUPO ESTRELLA ROJA.

Esta autoridad reconoce que ciertos acuerdos de colaboración entre competidores podrían beneficiar a los consumidores. Por ejemplo, un acuerdo de colaboración que permita a los involucrados ofrecer bienes o servicios a precios más bajos o traerlos al mercado más rápido que lo que podría ser posible ante la ausencia de la colaboración podría ser beneficioso. Sin embargo, otros acuerdos podrían ser perjudiciales bajo ciertas circunstancias.

---

[788] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*participaciones_sin_coin*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.9.1 Participaciones de mercado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Bajo ciertas consideraciones, las RELACIONES HORIZONTALES representan características estructurales del mercado que podrían distorsionar el proceso de competencia y libre concurrencia, ya que reducen los incentivos a competir (efectos unilaterales) y crean canales de comunicación que podrían facilitar aún más la coordinación e incluso derivar en conductas anticompetitivas (efectos coordinados).

En el presente DICTAMEN PRELIMINAR se demostró que en diversos MERCADOS RELEVANTES existe una ausencia de condiciones de competencia efectiva. Más aún, se mostró que los mercados cuentan con diversas características que vuelven más fácil la coordinación. En este contexto, la presencia de múltiples sociedades, coinversiones y RELACIONES HORIZONTALES entre competidores resulta contraria y distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia. Por un lado, conforme lo expuesto en la sección anterior, se observa que los AGENTES ECONÓMICOS participantes no concurren en los mismos mercados y, por el otro, se ha facilitado la coordinación entre grupos, en detrimento de los consumidores finales.

A continuación, se explica en qué consisten los efectos unilaterales y los efectos coordinados que pueden resultar, en general, de las RELACIONES HORIZONTALES entre competidores, así como la manera en la que se materializan en los MERCADOS RELEVANTES identificados en este DICTAMEN PRELIMINAR.

7.4.2.1 Efectos Unilaterales: reducción de incentivos a competir

Los AGENTES ECONÓMICOS maximizan sus beneficios considerando el ingreso que obtienen directamente de las decisiones tomadas en su propia empresa. Sin embargo, también maximizan sus beneficios considerando el ingreso que obtienen de su participación en otras sociedades. Esto cobra especial relevancia cuando estos AGENTES ECONÓMICOS tienen participación en una sociedad que pudiera ser un competidor. Lo anterior es así, puesto que los ingresos de estas últimas sociedades pudieran verse afectadas, de forma indirecta, por el comportamiento y estrategias del propio AGENTE ECONÓMICO que participa en su capital social. Este vínculo de los beneficios entre empresas competidoras puede suavizar la competencia y reducir los incentivos de los AGENTES ECONÓMICOS a competir entre sí.[789]

Si una empresa **A** detenta participación accionaria en una empresa **B** y compite contra esta última, las decisiones que tome **A**, por ejemplo, de aumentar unilateralmente sus precios, internalizarán el efecto que estas tendrían respecto de los ingresos de **B**. En este caso, **A** podría tener incentivos a reducir su producción y elevar sus precios si se encuentra en una posición para recuperar las pérdidas en sus propias ventas, a través de los ingresos que le corresponden por su participación accionaria en **B**.[790] Más aún, los socios pueden llegar a tener incentivos para abandonar una ruta

---

[789] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 24.
[790] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 24.

específica, a fin de que sea su coinversión **B** quien opere el servicio, lo cual reduce la intensidad competitiva.

La literatura económica identifica que estas interdependencias estructurales pueden llevar a comportamientos unilaterales de las empresas que pudieran derivar en un detrimento del bienestar de los consumidores. A través de la participación en las acciones en un competidor, las empresas internalizan una externalidad competitiva mediante los beneficios que le generan a su rival a través de su participación accionaria. Es decir, las pérdidas en ventas que podría incurrir una empresa, como resultado de un incremento de sus precios, pueden ser parcialmente recuperadas por el beneficio que su participación accionaria le otorga en la firma competidora.[791]

Estos efectos de las RELACIONES HORIZONTALES se mantienen aun cuando las participaciones accionarias sean minoritarias. Los efectos también se sostienen cuando la participación accionaria tiene un carácter pasivo, es decir, cuando no permite nombrar directivos o miembros del consejo, no concede derechos de voto o veto, ni de influir en las decisiones estratégicas de la empresa competidora.[792] Lo anterior es así, puesto que incluso este tipo de inversiones permite obtener ingresos provenientes de una empresa competidora.

En consecuencia, estos vínculos estructurales tienen un efecto en las decisiones de maximización conjunta de los beneficios de los competidores y los induce a competir menos vigorosamente.[793]

Más aún, en caso de que los accionistas o socios de una coinversión compitan en otros mercados fuera de la asociación, la coinversión puede servir como un vehículo que facilitaría y reforzaría la cooperación y coordinación de dichos accionistas o socios en tales negocios. En efecto, y particularmente cuando la inversión brinda "control negativo" o capacidad para bloquear decisiones por parte de cualquiera de los socios (como sucede en el caso de tenencias accionarias del 50% -cincuenta por ciento- por cada socio), estos necesitan cooperar y coordinarse con el objeto de determinar el comportamiento estratégico y del día a día de los negocios en los que participa la coinversión. En mercados concentrados, con altas barreras a la entrada y con las características que han sido señaladas en todo este DICTAMEN PRELIMINAR, la estructura de propiedad de las coinversiones y el sistema de incentivos que resulta de las mismas pueden convertirlas también en un medio eficaz para hacer cumplir acuerdos explícitos o implícitos de coordinación. En casos de participaciones accionarias simétricas, con posibilidad de vetar decisiones del resto de los socios, los socios en una coinversión pueden castigar a la contraparte en forma directa a través del bloqueo o dificultad de la cooperación que se requiere en la operación de la misma coinversión.

---

[791] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 24.
[792] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*103. Participaciones Minoristas y Directores Comunes entre Empresas Competidoras*", página 8.
[793] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", páginas 24 y 25.

La presencia de coinversiones en contextos de ausencia de condiciones de competencia efectiva y en presencia de diversos elementos que caracterizan este mercado, reduce la rivalidad entre sus socios y sus incentivos a competir, lo que provoca una distorsión importante en el proceso de competencia y libre concurrencia en los MERCADOS RELEVANTES.

En específico, en el MR-P CENTRO OCCIDENTE-NORESTE, se identificó una coinversión importante en GRUPO IAMSA, ya que sus accionistas son miembros de GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD. En ese mercado, GRUPO IAMSA, GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD cuentan con el 93.4% (noventa y tres punto cuatro por ciento) de participación de mercado conjunta en el servicio PREMIUM.[794]

En específico, en dos mil diecinueve, GRUPO IAMSA posee el 54.4% (cincuenta y cuatro punto cuatro por ciento) de participación de mercado, en tanto que GRUPO TOLUCA el 37.4% (treinta y siete punto cuatro por ciento), y GRUPO LA PIEDAD 1.7% (uno punto siete por ciento). Como se señaló previamente, GRUPO TOLUCA cuenta con el control compartido en GRUPO IAMSA. De esa manera, cuenta con una influencia significativa para tomar decisiones en este último grupo, para evitar que le ejerza presión competitiva a GRUPO TOLUCA. Más aún, GRUPO TOLUCA puede tomar decisiones de precios, por ejemplo, incrementarlos, dado que podría recuperar ingresos a través de GRUPO IAMSA. De esta forma, ni GRUPO LA PIEDAD ni GRUPO TOLUCA tienen suficientes incentivos para entrar en una competencia vigorosa con la empresa en la que tienen participación, y que en este MERCADO RELEVANTE mantienen una participación considerable. Son, de hecho, los principales competidores en esa región, y la competencia entre ellos se ve mermada.

Más aún, existe una coinversión entre GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA en ETN TURISTAR y TURISTAR 5 ESTRELLAS, dichas coinversiones participan en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM. Con ello, GRUPO IAMSA opera otra de las marcas importantes en este segmento, la cual es "*Turistar*". De este modo, se ha prevenido que exista competencia entre las principales marcas y el GIE que participan en la región.

De igual forma, en el MR P-SUR SURESTE, GRUPO ADO contó con el 67.4% (sesenta y siete punto cuatro por ciento) de participación de mercado en el servicio PREMIUM durante dos mil diecinueve. Sus 2 (dos) principales competidores son GRUPO ESTRELLA ROJA, que cuenta con el 8.7% (ocho punto siete por ciento) del mercado, y GRUPO PULLMAN, que cuenta con el 8.2% (ocho punto dos por ciento) del mercado. Sin embargo, tanto GRUPO ESTRELLA ROJA como GRUPO PULLMAN son socios de GRUPO ADO en diversas sociedades. Resulta, en este caso, de particular importancia la participación conjunta que existe entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA en TTP, la cual

[794] Información correspondiente al año dos mil diecinueve.

cuenta con permisos para operar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO[795] y Ejecutivo[796]. Derivado de la existencia de esta sociedad, la competencia entre TTP y sus accionistas resultaría muy reducida en cualquier mercado en el que converjan.

Lo mismo sucede en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA. En este servicio, GRUPO ESTRELLA BLANCA, por sí mismo, acumula una participación de mercado de alrededor del 50% (cincuenta por ciento) en los MR DP-CENTRO OCCIDENTE, MR DP-NORESTE y MR DP-NOROESTE durante el año dos mial diecinueve.

En el MR DP-CENTRO OCCIDENTE, los principales competidores de GRUPO ESTRELLA BLANCA son GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA y GRUPO IAMSA, quienes acumulan un 34.19% (treinta y cuatro punto diecinueve por ciento) de participación de mercado conjunta, en tanto que GRUPO ADO cuenta con una participación del 7.3% (siete punto tres por ciento).[797] En el MR DP-NORESTE, sus principales competidores son GRUPO SENDA (cuenta con el 25% -veinticinco por ciento-) y GRUPO IAMSA (quien cuenta con el 13% -trece por ciento- del mercado).

Sin embargo, en los MR DP-CENTRO OCCIDENTE, MR DP-NORESTE y MR DP-NOROESTE, se identifican participaciones conjuntas que implican una reducción de incentivos a la competencia entre estos AGENTES ECONÓMICOS. En MR DP-CENTRO OCCIDENTE, por ejemplo, en dos mil diecinueve la participación acumulada de las coinversiones entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA (AUTOBUSES POBLANOS, ESTRELLA ROJA DEL SUR y Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V.) fue del 12% (doce por ciento). Estos AGENTES ECONÓMICOS difícilmente ejercen presión competitiva suficiente sobre sus accionistas, y viceversa.

En igual sentido, en el MR DP-NORESTE, en dos mil diecinueve estas coinversiones (AUTOBUSES POBLANOS, Autocamiones de Pasajes Anáhuac, S.A. de C.V. y Turistar Cinco Estrellas, S.A. de C.V.) acumularon el 9.8% (nueve punto ocho por ciento) del mercado.

Finalmente, en el MR DP-NOROESTE, al dos mil diecinueve el principal competidor de GRUPO ESTRELLA BLANCA es AUTOBUSES ABC, con el 25.5% (veinticinco punto cinco por ciento) del mercado, seguido de Autobuses Aguacaliente, S.A. de C.V. y de GRUPO IAMSA, quienes cuentan con alrededor del 5% (cinco por ciento) del mercado cada uno.

De esta manera, en los 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA en los cuales GRUPO ESTRELLA BLANCA es el AGENTE ECONÓMICO más importante en el SERVICIO DE

---

[795] Permiso número "*2141TTP29012013031203000*" que tiene asociados más de 100 (cien) vehículos para la prestación del servicio. Folio 39049 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos contenidos en la carpeta "*Anexo 10 – TC_ECONOMICO_TERMINALLASTORRESPUEBLA*" y en la carpeta "*Anexo 10 – INCLUSIONES_ECONOMICO_TERMINALLASTORRESPUEBLA*". TTP.

[796] Permisos número "*2141TTP20062014031705000*", "*2141TTP20062014031705000/1*", "*2141TTP20062014031705000/3*" y "*2141TTP20062014031705000/4*". Folio 39049 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*Anexo 10 – TERMINAL_LAS_TORRES_PUEBLA*" e "*INCLUSIONES DE EJECUTIVO*".

[797] Información disponible para el año dos mil diecinueve.

AUTOTRANSPORTE DE PRIMERA, uno de sus principales competidores es GRUPO IAMSA, su socio en diversas coinversiones.

Finalmente, en el caso del MR DP-SUR SURESTE, GRUPO ADO cuenta con el 48.5% (cuarenta y ocho punto cinco por ciento) del mercado. Sus dos principales competidores son GRUPO ESTRELLA BLANCA, la cual cuenta con el 29.8% (veintinueve punto ocho por ciento) del mercado, y GRUPO PULLMAN, quien cuenta con el 7.1% (siete punto uno por ciento). En este mercado también concurre GRUPO ESTRELLA ROJA, con el 2% (dos por ciento) del mercado. En este caso, es necesario recordar que GRUPO PULLMAN y GRUPO ADO mantienen una coinversión en TER

Así, para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, con base en elementos que obran en el EXPEDIENTE, resulta clara la manera en la cual la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre competidores reduce los incentivos que tienen para competir y distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia. En efecto, por lo que hace a la recuperación de ingresos a través de una coinversión y a fin de acreditar la manera en la que estas coinversiones alteran las condiciones de competencia, basta describir la forma en la que opera la coinversión entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA en GRUPO IAMSA.

En sesiones de consejo de LA PIEDAD se ha indicado que "(…) [redacted] *"[798] y que [redacted] (…)".[799]

Así, a través de esta RELACIÓN HORIZONTAL, GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD [redacted]. Esto lo ha reflejado GRUPO LA PIEDAD entre sus objetivos estratégicos como se cita a continuación:

> [redacted] [Énfasis añadido]".[800]

Además, en un acta de consejo, LA PIEDAD manifestó [redacted] al señalar que "(…) [redacted]

---

[798] Folio 22357 del EXPEDIENTE.
[799] Ídem.
[800] Ídem.

[redacted]."[801] [Énfasis añadido]

En el mismo tenor, lo manifestado en diversas juntas de consejo de LA PIEDAD, da cuenta de su falta de incentivos a competir con su coinversión con GRUPO TOLUCA, lo cual se muestra a continuación:

Tabla 57. Juntas del consejo de administración de GRUPO LA PIEDAD: 2017-2023[802]

Junta de consejo	Referencias a las coinversiones
[redacted]	

Así, de las manifestaciones anteriores se observa que la operación de los negocios coinvertidos no resulta plenamente independiente de sus socios, y los ingresos que se obtienen de las mismas es tomada en consideración por sus accionistas en su maximización de beneficios. Además, sus socios tienen acceso a información de los negocios en que coinvierten, la cual no es pública y que, bajo un escenario de total independencia, no tendrían acceso.

Al respecto, GRUPO LA PIEDAD señaló que:

[redacted]

801 [redacted]. Folio 22357 del EXPEDIENTE.
802 Elaboración propia con base en el folio 22357 del EXPEDIENTE.

[redacted] (…) [Énfasis añadido]"[803] y que [redacted] (…)."[804]

Esta manera en la cual se recuperan ingresos provenientes de una empresa en la cual se tiene participación, es posible observarla en los estados financieros no consolidados de resultado integral de AMPERSA. En este documento, se observa que la participación en los resultados de compañías subsidiarias y asociadas es tomada en consideración en los resultados de la empresa accionista. En efecto, [redacted].[805] Además, se señala que, [redacted].[806]

Como complemento de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la reducción de incentivos a competir entre los AGENTES ECONÓMICOS que mantienen coinversiones se materializa al evitar coincidir entre sí o con las copropiedades en RUTAS o MODALIDADES como se muestra a continuación.

7.4.2.1.1 Coinversiones entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA

En cuanto a la participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de GRUPO ADO, GRUPO ESTRELLA ROJA, LÍNEA VÍA y TTP esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que por lo general operan en RUTAS y MODALIDADES diferentes. En el caso de la MODALIDAD de lujo, de los 4 (cuatro) AGENTES ECONÓMICOS señalados, únicamente GRUPO ADO ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

---

[803] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico contenido en la carpeta "*Anexo 6. Asambleas Primera Plus*" denominado "*AG_18429_91 (2)*", página 8.
[804] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico contenido en la carpeta "*Anexo 6. Asambleas Primera Plus*" denominado "*AG_14939_91*", página 51.
[805] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Estados financieros de Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V. correspondientes al 2016 y 2017. Archivo electrónico denominado "*AMPERSA efd No Consolidados 2017-16*", página 28.
[806] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Estados financieros de Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V. correspondientes al 2016 y 2017. Archivo electrónico denominado "*AMPERSA efd No Consolidados 2017-16*", página 28.

En las modalidades donde más de uno de estos AGENTES ECONÓMICOS ofrece el servicio coinciden en un número reducido de RUTAS. Tal es el caso del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO, en la que participan los citados 4 (cuatro) AGENTES ECONÓMICOS, en la cual se aprecia que las coinversiones LÍNEA VÍA y TTP no suelen competir de manera intensa en las mismas rutas que sus accionistas (Véase "***Tabla 58. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por la RELACIONES HORIZONTALES entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA en diversas rutas del país, 2017-2022***"). Esto es evidencia de la reducción de incentivos a competir.

En la siguiente tabla se muestra la cantidad de rutas en las que han ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO ADO, GRUPO ESTRELLA ROJA, LÍNEA VÍA y TTP y en cuántas han coincidido.

Tabla 58. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por la RELACIONES HORIZONTALES entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA en diversas rutas del país, 2017-2022[807]

Modalidad	GIE	Total RUTAS	RUTAS coincidentes con			
			GRUPO ESTRELLA ROJA	GRUPO ADO	LÍNEA VÍA	TTP
De Lujo	GRUPO ADO	106	0			
De Primera	GRUPO ADO	1074	6			
	GRUPO ESTRELLA ROJA	8		6		
Económico	GRUPO ADO	636	4		1	4
	GRUPO ESTRELLA ROJA	8		4	1	6
	LÍNEA VÍA	96	1	1		1
	TTP	10	6	4	1	
Ejecutivo	GRUPO ADO	354				
	TTP	8				
TTPA	GRUPO ADO	20	4			
	GRUPO ESTRELLA ROJA	6		4		

7.4.2.1.2 Coinversiones entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN

Respecto de la participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN y TER esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que estos AGENTES ECONÓMICOS operan de forma principal en RUTAS y MODALIDADES diferentes. De hecho, es evidente que GRUPO PULLMAN y GRUPO ADO, a pesar de concurrir en la misma región y contar con permisos para operar en rutas similares, no coinciden vigorosamente en las mismas rutas.

Más aún. GRUPO PULLMAN no ha coincidido en las mismas RUTAS que TER. Esto es evidencia clara de la reducción de incentivos a competir. En la siguiente tabla se muestra la cantidad de RUTAS en las que han ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN y TER y en cuántas han coincidido.

---

[807] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*GRUPO ADO_GRUPO ESTRELLA ROJA*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.20 Análisis de rutas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 59. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por las RELACIONES HORIZONTALES entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN en diversas rutas del país, 2017-2022[808]

Modalidad	GIE	Total RUTAS	RUTAS coincidentes con		
			TER	GRUPO ADO	GRUPO PULLMAN
De Lujo	GRUPO ADO	106			
De Primera	GRUPO ADO	1,074	9		
	GRUPO PULLMAN	1			
	TER	12		9	
Económico	GRUPO ADO	731			
	GRUPO PULLMAN	4			
Ejecutivo	GRUPO ADO	354			
Puertos y Aeropuertos	GRUPO ADO	20			
	GRUPO PULLMAN	1			

7.4.2.1.3 Coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA

De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que de las coinversiones entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA, Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO ofrecieron el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[809]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA, Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V y ÓMNIBUS DE MÉXICO ofrecen el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE principalmente en rutas y MODALIDADES diferentes, es decir, coinciden en un número reducido de RUTAS en la misma MODALIDAD.

Por ejemplo, en el caso de la MODALIDAD TTPA únicamente GRUPO LA PIEDAD ofrece el servicio. Asimismo, para la MODALIDAD Económico, si bien ofrecen el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA, ÓMNIBUS DE MÉXICO, IAMSA y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., únicamente coincide GRUPO LA PIEDAD con ÓMNIBUS DE MÉXICO, IAMSA y con GRUPO TOLUCA en 1 (una), 2 (dos) y 8 (ocho) RUTAS, respectivamente.

En la siguiente tabla se muestra la cantidad de RUTAS en las que han ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA, Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V, IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO y en cuantas han coincidido.

---

[808] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*GRUPO ADO_GRUPO PULLMAN*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.20 Análisis de rutas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[809] Entre el año dos mil diecisiete y dos mil veintidós.

Tabla 60. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por las RELACIONES HORIZONTALES entre GRUPO TOLUCA y GRUPO LA PIEDAD en diversas rutas del país, 2017-2022[810]

Modalidad	GIE	Total RUTAS	RUTAS coincidentes con			
			GRUPO TOLUCA	ÓMNIBUS DE MÉXICO	GRUPO LA PIEDAD	IAMSA
De Primera	Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.	19				
	GRUPO LA PIEDAD	480	12	4		
	GRUPO TOLUCA	84			12	
	ÓMNIBUS DE MÉXICO	54			4	
Económico	Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.	10				
	GRUPO LA PIEDAD	572	8	1		2
	GRUPO TOLUCA	87			8	
	IAMSA	10			2	
	ÓMNIBUS DE MÉXICO	179			1	
Ejecutivo	Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.	7				
	GRUPO TOLUCA	82				
TTPA	GRUPO LA PIEDAD	14				

7.4.2.1.4 Coinversión entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA

De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que de las coinversiones entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA, ETN TURISTAR y AUTOBUSES POBLANOS ofrecieron el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[811]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en la MODALIDAD De Lujo, de los AGENTES ECONÓMICOS citados, únicamente ETN TURISTAR ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. En la MODALIDAD De Primera se observa que AUTOBUSES POBLANOS y GRUPO ESTRELLA BLANCA coinciden en 2,586 (dos mil quinientas ochenta y seis) RUTAS, lo que representa casi la totalidad de rutas ofrecidas por el primero y en el 58% (cincuenta y ocho por ciento) de las RUTAS ofrecidas por GRUPO ESTRELLA BLANCA. En el caso de GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA y AUTOBUSES POBLANOS coinciden con este en más del 50% (cincuenta por ciento) de las RUTAS de GRUPO IAMSA. Un caso similar se presenta en la modalidad Económico, en el que GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA coinciden en 100 (cien) RUTAS, lo que representa el 53% (cincuenta y tres por ciento) y el 3% (tres por ciento) del total de las RUTAS ofrecidas por estos, respectivamente.

---

[810] Para IAMSA se consideraron las rutas en las que ha ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE el AGENTE ECONÓMICO TRANSPORTES AMEALCENSES. Para Ómnibus de México, S.A. de C.V. se consideraron sus rutas y las de Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V. Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*GRUPO LA PIEDAD_GRUPO TOLUCA*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.20 Análisis de rutas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[811] Entre el año dos mil diecisiete y dos mil veintidós.

Tabla 61. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por las RELACIONES HORIZONTALES entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA en diversas rutas del país, 2017-2022[812]

Modalidad	GIE[813]	Total RUTAS	Rutas coincidentes con		
			GRUPO ESTRELLA BLANCA	GRUPO IAMSA	AUTOBUSES POBLANOS
De Lujo	ETN TURISTAR	371			
De Primera	AUTOBUSES POBLANOS[814]	2,591	2,586	38	
	GRUPO ESTRELLA BLANCA	4,462		43	2,586
	GRUPO IAMSA	73	43		38
Económico	GRUPO ESTRELLA BLANCA	3,136		100	
	GRUPO IAMSA	199	100		
Ejecutivo	GRUPO ESTRELLA BLANCA	4			
	GRUPO IAMSA	7			

7.4.2.1.5 Coinversión entre GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO

En cuanto a la participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO y Transpaís San Luis, S.A. de C.V. esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que por lo general operan en RUTAS y MODALIDADES diferentes. En el caso de las MODALIDADES De Primera y Ejecutivo, esta autoridad observa que, de los 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS señalados, únicamente GRUPO ESTRELLA BLANCA ofrece el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

En el caso de la MODALIDAD Económico, en la que participan los citados AGENTES ECONÓMICOS, GRUPO ESTRELLA BLANCA coincide con GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO en únicamente 25 (veinticinco) de las 3,136 (tres mil ciento treinta y seis) RUTAS en las que ofrece el servicio. Y con Transpaís San Luis, S.A. de C.V. en solo 7 (siete) RUTAS.

Asimismo, se observa que, a pesar de que Transpaís San Luis, S.A. de C.V. no reportó haber ofrecido una ruta de SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la MODALIDAD De Primera, esta sociedad

---

[812] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*GRUPO ESTRELLA BLANCA_GRUPO IAMSA*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.20 Análisis de rutas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[813] Para el cálculo de RUTAS de GRUPO ESTRELLA BLANCA no se consideraron las RUTAS en las que no es posible determinar si AUTOBUSES POBLANOS ofreció el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por ejemplo, de la información recaba por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observan RUTAS en las que se señala que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que ofreció el servicio es: "*AUTOBUSES EXPRESO FUTURA;AUTOBUSES POBLANOS DEL CENTRO;TRANSPORTES CHIHUAHUENSES*", dado que no es posible determinar si solo uno, dos o los tres ofrecieron el servicio, este tipo de RUTAS no se consideraron en el cálculo de RUTAS GRUPO ESTRELLA BLANCA.

[814] Para el cálculo de RUTAS de AUTOBUSES POBLANOS no se consideraron las RUTAS en las que no es posible determinar si AUTOBUSES POBLANOS ofreció el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Por ejemplo, de la información recaba por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observan RUTAS en las que se señala que el PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE que ofreció el servicio es: "*AUTOBUSES EXPRESO FUTURA;AUTOBUSES POBLANOS DEL CENTRO;TRANSPORTES CHIHUAHUENSES*", dado que no es posible determinar si AUTOBUSES POBLANOS ofreció el servicio o solo alguno de los otros PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE señalados, este tipo de RUTAS no se consideraron en el cálculo de RUTAS AUTOBUSES POBLANOS.

cuenta con dos PERMISOS DE AUTOTRANSPORTE para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la modalidad De Primera[815] y sí ha registrado tarifas ante la SICT en las rutas bajo dicha MODALIDAD.[816]

En la siguiente tabla se muestra la cantidad de rutas en las que han ofrecido el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO y la coinversión Transpaís San Luis, S.A. de C.V. y en cuantas han coincidido.

Tabla 62. SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE por la RELACIONES HORIZONTALES GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO en diversas rutas del país, 2017-2022[817]

MODALIDAD	GIE	Total RUTAS	RUTAS coincidentes con		
			GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO	Transpaís San Luis, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
De Primera	GRUPO ESTRELLA BLANCA	4,467			
Económico	GRUPO ESTRELLA BLANCA	3,136	25	7	
	GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO	30			25
	Transpaís San Luis, S.A. de C.V.	10			7
Ejecutivo	GRUPO ESTRELLA BLANCA	4			

7.4.2.2 Efectos Coordinados

Las RELACIONES HORIZONTALES también podrían dar lugar a comportamientos coordinados. En un mercado competido, los AGENTES ECONÓMICOS toman decisiones de negocio de manera independiente. Cuando no existe una independencia total entre ellos, estas decisiones se modifican y podrían derivar en distorsiones al proceso de competencia y libre concurrencia.

Las RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS pueden facilitar la existencia y estabilidad de coordinación (tácita o implícita), principalmente en 2 (dos) maneras: se incrementa la transparencia de mercado y se afectan negativamente los incentivos a competir.[818]

Esta autoridad cuenta con evidencia de que las RELACIONES HORIZONTALES entre competidores en los MERCADOS RELEVANTES puede facilitar la realización de conductas coordinadas.

---

[815] Folio 18563 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados *"(11) Anexo 9 - 2856TSL14062012031131024-28 19-09-2018"* y *"(12) Anexo 9 - 2856TSL14062012031131024-29 03-12-2018"*.
[816] Folio 20060 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *(2) Anexo 9.iii -TARIFAS ABRIL-2018 TSL"*.
[817] Elaboración propia con base en la información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*GRUPO ESTRELLA BLANCA_GRUPO TRANSPAIS UNICO*" generado mediante el proceso descrito en la subsección "***9.20 Análisis de rutas***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[818] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 30.

Por un lado, las RELACIONES HORIZONTALES incrementan la transparencia en el mercado en la medida en que brindan a los accionistas la oportunidad de conocer las actividades comerciales de su competidor. El grado de transparencia dependerá de los derechos asociados a la tenencia accionaria. Si esta tiene asociadas representaciones en el consejo de administración del competidor u otorga derechos suficientes para designar directivos, el grado de transparencia y acceso a información sensible en el mercado es mayor.[819] Aun cuando la participación accionaria no conceda la capacidad de influir en el competidor, el accionista puede tener acceso a información que no es pública y que un competidor independiente no tendría, tal como planes de expansión, de inversión, de adquirir otra empresa o de entrar en nuevos mercados.[820]

Por otro lado, al igual que en el caso de los efectos unilaterales, la existencia de intereses comunes entre los AGENTES ECONÓMICOS de una RELACIÓN HORIZONTAL tiene impacto en los incentivos a competir entre sí.[821]

En virtud de lo anterior, ya sea que la compartición de acciones descritas en las RELACIONES HORIZONTALES genere o no control, existen riesgos a la competencia derivados de la reducción de incentivos a competir y de incrementar la transparencia en el mercado, lo que podría derivar en comportamientos unilaterales y coordinados en detrimento de los consumidores finales.

Todo lo anterior se ve potenciado, en el contexto de mercados con una elevada concentración y altas barreras a la entrada, así como con diversas características tales como la existencia de múltiples vínculos estructurales entre AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí que distorsionan aún más el proceso de competencia y libre concurrencia.

Por ejemplo, [*] y [*] han acordado no prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en zonas que atiende cada uno de los grupos. Por un lado, [*] acordó no prestar el servicio en la [*], una de las RUTAS que atiende [*] [*].[822] Por el otro, también [*] ha reconocido que [*] no entraría en las regiones en que [*] opera el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de conformidad con lo siguiente:

[*]

---

[819] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 30.
[820] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 30.
[821] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185. Policy Roundtables_Minority Shareholding*", página 30.
[822] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*AG_15281_91*", página 38.

[redacted] [Énfasis añadido]".[823]

De hecho, se observan indicios de que [redacted] maximizan beneficios de manera conjunta al reconocer que, [redacted] [énfasis añadido]".[824]

De igual manera, [redacted] se han asignado las MODALIDADES, frecuencias y horarios en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Así lo manifestó [redacted] en un acta de asamblea como versa a continuación:

[redacted] (…) [Énfasis añadido]".[825]

Además de lo anterior, en la resolución del expediente número IO-003-2017, el Pleno de la COMISIÓN resolvió que ÓMNIBUS DE MÉXICO y GRUPO LA PIEDAD, en conjunto con otros competidores, incurrieron en conductas violatorias de la LFCE al segmentarse regionalmente diversas rutas para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[826]

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que los comportamientos de GRUPO LA PIEDAD y ÓMNIBUS DE MÉXICO consistentes en segmentaciones geográficas y en la segmentación por modalidad, frecuencia y horario en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, son resultado de los canales de comunicación creados a partir de estas RELACIONES HORIZONTALES.

De igual forma, de acuerdo con la información del EXPEDIENTE, la coinversión entre GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA ha facilitado la coordinación, lo cual supone riesgos al proceso de

---

[823] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*AG_11209_91*", página 88.
[824] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*AG_16407_91*", página 6.
[825] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*AG_12774_91*", páginas 12 y 13.
[826] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*1. Resolución IO-003-2017*", páginas 33 y 1221 a 1229.

competencia y libre concurrencia, pues ha creado canales de comunicación formales y constantes que podrían derivar en comportamientos violatorios de la LFCE, y podría también por sí misma reducir los incentivos a competir.

[redacted][827][redacted][828][redacted][829]

Lo anterior también es el caso de la coinversión entre GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, AMPERSA y GRUPO ADO [redacted][830] Así lo señaló AMPERSA:

[redacted]

[827] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 58 y 61.
[828] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", páginas 65 y 66.
[829] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*Pregunta 43_1*".
[830] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Primer Escrito 19.08.2020 OP 153017*", página 52.

[redacted] (…)".[831]

GRUPO ADO, por su parte, también señaló que "(…) [redacted] ".[832] Y que "(…) [redacted] ".[833]

Asimismo, AMPERSA indicó que "(…) [redacted] ."[834]

Si bien indicaron que la [redacted] [835] para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

De acuerdo con lo señalado por AMPERSA, las comunicaciones con GRUPO ADO [redacted] En tal sentido, a medida que coincidieran en un mayor número de espacios, había oportunidad para establecer estrategias coordinadas. Así, las RELACIONES HORIZONTALES entre competidores crean puntos de interacción formales y repetidos entre los AGENTES ECONÓMICOS, lo que se convierte en un canal de comunicación riesgoso entre ambos competidores.

Estos canales de comunicación a través de la RELACIONES HORIZONTALES derivaron en conductas coordinadas violatorias de la LFCE. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, AMPERSA manifestó que:

[redacted]

---

[831] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*O-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154414*" página 68.
[832] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 71.
[833] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 71.
[834] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*O-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154414*" página 74.
[835] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*O-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154414*" página 68.

[redacted]836

En la resolución del expediente número IO-003-2017, el Pleno de la COMISIÓN resolvió que algunas sociedades de GRUPO ADO y AMPERSA incurrieron en conductas violatorias de la LFCE en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la ruta Ciudad de México-Puebla que consistieron en:[837]

i. Concertar el precio de la ruta.
ii. Dividirse la prestación del servicio en términos de corridas, y
iii. Dividirse los ingresos generados por la operación de la ruta.

A pesar de lo anterior, estos competidores aun comparten participación accionaria en las RELACIONES HORIZONTALES, por lo que siguen existiendo canales de comunicación importantes entre ambos.

En el caso de la coinversión entre GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN, se sabe que ambos grupos establecían comunicaciones a través de [redacted][838] Sin embargo, de acuerdo con la información del EXPEDIENTE, a través de su coinversión, GRUPO PULLMAN y GRUPO ADO [redacted][839]

Si bien estos participantes ya tenían establecidos canales de comunicación antes de la existencia de la RELACIÓN HORIZONTAL, esta coinversión incrementó de manera sustancial el intercambio de información entre ambos grupos y permitió la compartición de información para el monitoreo de estrategias coordinadas.

En la resolución del expediente número IO-003-2017, el Pleno de la COMISIÓN resolvió que GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN incurrieron en conductas violatorias de la LFCE en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE entre la Ciudad de México y el estado de Morelos. Dichos acuerdos consistieron en:[840]

i. Dividirse las corridas realizadas.
ii. Dividirse los ingresos obtenidos por la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, y

---

[836] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*O-003-2017 Escrito RESPUESTA OP 154414*" página 49.
[837] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*1. Resolución IO-003-2017*", páginas 42 y 1221 a 1227.
[838] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*ANEXO XXII*".
[839] Folio 41402 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*IO-003-2017 ESCRITO OP 153287*", página 74.
[840] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*1. Resolución IO-003-2017*", páginas 47 y 1221 a 1227.

iii. Fijar el precio del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

A pesar de lo anterior, estos competidores aún mantienen su coinversión, por lo que siguen existiendo canales de comunicación importantes entre ambos y, por tanto, persiste el riesgo de que nuevamente implementen estrategias coordinadas violatorias de la LFCE.

Por todo lo anterior, resulta claro para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, en estos MERCADOS RELEVANTES, considerando sus características estructurales, las RELACIONES HORIZONTALES representan una barrera a la competencia, ya que facilitan la realización de acuerdos coordinados y distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia.

7.4.3 Medidas correctivas para eliminar la B-4

Esta autoridad considera que las medidas conductuales no son suficientes para eliminar la barrera identificada. En este sentido, un remedio conductual tiene pocas posibilidades de restaurar las condiciones de competencia y de dinamizar el mercado por lo que, se proponen las siguientes medidas correctivas a los AGENTES ECONÓMICOS y recomendaciones a la SICT.

M-4 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores que mantengan participación accionaria a través de RELACIONES HORIZONTALES y recomendaciones a la SICT

7.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores que mantengan participación accionaria a través de RELACIONES HORIZONTALES

M-4.1. Se ordena a AUTOS PULLMAN, ALAS DE ORO y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ADO, así como a AMPERSA, S.A.P.I. de C.V. y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ESTRELLA ROJA, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ADO y GRUPO ESTRELLA ROJA, específicamente a través de LÍNEA VÍA y TTP, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un AGENTE ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN.

La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO ESTRELLA ROJA y que emplean LÍNEA VÍA y TTP, a fin de que estas dos sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión de las acciones de LÍNEA VÍA y TTP podrá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas dos sociedades y que sean propiedad de GRUPO ADO o de GRUPO ESTRELLA ROJA.

Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

M-4.2. Se ordena a TRAMO SUR y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ADO, así como a Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V. y a cualquier otra empresa que forme parte de GRUPO PULLMAN, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ADO y GRUPO PULLMAN, específicamente en TER, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un Agente Económico que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN.

La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO PULLMAN y que emplea TER, a fin de lograr que estas dos sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión podrá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas dos sociedades que sean propiedad de GRUPO ADO y de GRUPO PULLMAN.

Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

M-4.3. Se ordena a IAMSA, SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO, ETN, Omnibus Costasur, S.A. de C.V. y cualquier otra que forme parte del GRUPO IAMSA, así como a ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ESTRELLA BLANCA, la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizadas las coinversiones que tienen GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA, específicamente en ESTRELLA ROJA DEL SUR, AUTOCAMIONES ANÁHUAC y AUTOBUSES POBLANOS, de tal forma que la totalidad de acciones de éstas sean enajenadas a un Agente Económico que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN.

La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO IAMSA y de GRUPO ESTRELLA BLANCA y que emplean ESTRELLA ROJA DEL SUR, AUTOCAMIONES ANÁHUAC y AUTOBUSES POBLANOS, a fin de lograr que estas sociedades tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan estas 3 (tres) sociedades que sean propiedad de GRUPO IAMSA y de GRUPO ESTRELLA BLANCA.

Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

M-4.4. Se ordena a las sociedades que integran GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO IAMSA la finalización de su coinversión en TURISTAR 5 ESTRELLAS y ETN TURISTAR, de forma tal que los

servicios prestados por las marcas y los autobuses Turistar y ETN sean prestados por sociedades que pertenezcan a GIE distintos. Para ello, deberán realizar las reestructuras corporativas necesarias a fin de que GRUPO IAMSA desinvierta su participación directa o indirecta en TURISTAR 5 ESTRELLAS a favor de GRUPO ESTRELLA BLANCA o de un tercero autorizado por la COMISIÓN y que TURISTAR 5 ESTRELLAS desinvierta su participación en ETN TURISTAR a favor de GRUPO IAMSA o de un tercero autorizado por la COMISIÓN.

Cualquier desinversión que se realice en términos de la presente medida deberá ir aparejada de una desinversión accionaria en las TERMINALES DE PASAJEROS que sean necesarias para que TURISTAR 5 ESTRELLAS y ETN TURISTAR sigan teniendo acceso a las terminales de pasajeros en las que actualmente operan.

Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

M-4.5. Se ordena a ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y a cualquier otra empresa que forme parte del GRUPO ESTRELLA BLANCA, así como a Transpaís Único, S.A. de C.V., la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizada la coinversión que tienen GRUPO ESTRELLA BLANCA y GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, específicamente en Transpaís San Luis, S.A. de C.V., de tal forma que la totalidad de acciones de ésta sean enajenadas a un AGENTE ECONÓMICO que haya sido autorizado previamente por la COMISIÓN.

La desinversión señalada previamente deberá contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que sean propiedad de GRUPO ESTRELLA BLANCA y de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO que emplea Transpaís San Luis, S.A. de C.V., a fin de lograr que esta sociedad tenga acceso a las terminales en las que actualmente opera. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utiliza esta sociedad que sean propiedad de GRUPO ESTRELLA BLANCA o de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO.

Para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE. Lo anterior, con independencia de si actualiza o no las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

M-4.6. Se ordena a las sociedades que integran GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA la realización de todas las reestructuras corporativas y desinversiones necesarias a fin de dar por finalizada la coinversión en SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE que tienen GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA, específicamente a través de ÓMNIBUS DE MÉXICO, IAMSA, Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., de tal forma que los negocios de autotransporte de GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA sean propiedad de, y operados por, AGENTES ECONÓMICOS independientes y distintos.

Para ello, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO TOLUCA y GRUPO IAMSA deberán presentar a la COMISIÓN una propuesta de reestructuras corporativas y desinversiones necesarias para que los negocios de autotransporte de GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA pertenezcan a personas físicas o morales distintas, y que pertenezcan a GIE distintos, y sean operados de forma independiente entre sí.

Las reestructuras y desinversiones señaladas previamente deberán contemplar una desinversión de un porcentaje accionario de aquellas TERMINALES DE PASAJEROS que emplean GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA y GRUPO TOLUCA, a fin de lograr que los grupos tengan acceso a las terminales en las que actualmente operan. De forma complementaria o alternativa, a consideración del adquirente de las acciones, la desinversión deberá incluir la firma de un contrato de acceso a las terminales que actualmente utilizan.

Asimismo, para la obtención de la autorización previa de la COMISIÓN, la operación generada de dicha desinversión deberá ser notificada conforme al procedimiento descrito en el **Título III. Del procedimiento en la notificación de concentraciones**, de la LFCE.

M-4.7. Las sociedades que integran GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA deberán abstenerse de realizar, directa o indirectamente, cualquier tipo de adquisición de acciones, capital social, la administración o cualquier tipo de participación en, o contratos de operación, incluidos CONVENIOS DE ENROLAMIENTO, aun cuando no rebasen los umbrales establecidos en el artículo 86 de la LFCE, con sociedades que sean permisionarias del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, sin contar previamente con la autorización previa de la COMISIÓN en términos del Libro Tercero, Título III, de la LFCE.

Asimismo, en general, las sociedades que integran GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA deberán dar por terminado cualquier otra RELACIÓN HORIZONTAL que exista actualmente entre ellos en sociedades que presten el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Para tal fin, deberán informar a la COMISIÓN respecto de cualquier otra sociedad que se dedique al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en la cual tengan participación, directa o indirectamente, y en la cual también participen, directa o indirectamente, cualquier otro GIE que se dedique al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

M-4.8 GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN y GRUPO ESTRELLA ROJA deberán mantener los activos y la operación de los negocios objeto de la desinversión y conservarlos como un negocio en marcha, tal como se realiza hasta el momento, hasta en tanto se emita, en su momento, la resolución el Pleno de la COMISIÓN, y se lleve a cabo la desinversión en los términos ordenados.

7.4.3.2 Recomendación a la SICT

M-4.9. Se recomienda a la SICT establecer la obligación de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de presentarle: **i)** la tenencia del capital social, directa e indirecta, de cada

PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE, y **ii)** en su caso, las relaciones de parentesco existentes entre los accionistas de cada AGENTE ECONÓMICO. Lo anterior, con el fin de monitorear cualquier compartición de acciones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores del MERCADO INVESTIGADO. Para ello, se recomienda elaborar una base de datos y con ello un cuestionario dirigido a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE con el fin de allegarse de dicha información. El cuestionario puede ser puesto en formato electrónico y ponerse a disposición en la página electrónica de la SICT o en algún otro sitio electrónico que esta señale y en el que los permisionarios podrán registrar, actualizar su información y cargar la documentación que el cuestionario les requiera.

Asimismo, se recomienda mantener actualizada dicha base de datos cada que un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE reporte un cambio a su estructura accionaria.

7.4.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para B-4

A continuación, se elabora la justificación correspondiente a cada principio en términos de lo establecido en los artículos 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES.

7.4.4.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-4

7.4.4.1.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES

Conforme a la fracción VII, inciso d), del artículo 94 de la LFCE y tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas correctivas señaladas previamente resultan eficaces y proporcionales a los problemas de competencia identificados.

De conformidad con lo señalado previamente, los MERCADOS RELEVANTES presentan niveles muy elevados de concentración y, además, tienen diversos elementos y características que facilitan la coordinación entre sus miembros, ya sea implícita o explícita. Las medidas estructurales están encaminadas a resolver los problemas de concentración en el mercado y los riesgos de efectos unilaterales causados por los ingresos monetarios derivados de la coinversión, a la vez que reducen la probabilidad de coordinación. Es decir, en la imposición de estos remedios esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas correctivas eliminan y previenen los efectos anticompetitivos señalados, en términos de los artículos 57 y 94, primer párrafo, de la LFCE.

Todas las desinversiones planteadas están circunscritas a aquellas coinversiones para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y que tienen efecto negativo en términos de distorsionar el proceso de competencia y libre concurrencia.

De acuerdo con la OCDE, "[l]*as soluciones estructurales* (…) *son aplicadas* (…) *en situaciones donde es necesario modificar o mantener la estructura de un mercado para prevenir o corregir*

deficiencias o ineficiencias en el mercado."[841] Asimismo, refiere que, "[u]*n caso en el que competidores directos establecen una empresa conjunta en un mercado donde todos están activos constituye otro ejemplo donde la separación de activos (en este caso, de la empresa conjunta) realmente puede mejorar las condiciones de competencia en el mercado.*"[842]

Así las medidas correctivas propuestas conforman la alternativa más idónea y necesaria, pues atienden directamente a la estructura del mercado y eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada como B-4.

La alternativa analizada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no resuelve desde su estructura la barrera a la competencia identificada como B-4. A continuación, se describe la medida correctiva alternativa.

> Alternativa 1. Orden a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen accionistas cruzados entre sí o en coinversiones conjuntas para que diseñen, implementen y difundan entre su personal y sus accionistas, un programa efectivo de cumplimiento de la LFCE. Esta medida, si bien permite que los AGENTES ECONÓMICOS conozcan los riesgos de compartir información sensible y de incurrir en conductas violatorias de la LFCE, **no es la medida idónea para restaurar las condiciones de competencia**, pues no modifica la estructura de mercado identificada.
>
> Lo anterior, toda vez que aún con la implementación de la Alternativa 1, las RELACIONES HORIZONTALES entre competidores se mantienen y, en consecuencia, los incentivos a no competir, resultado de los efectos unilaterales, persisten. De este modo, continuaría una situación de suavización de la competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS. De igual manera, los canales de comunicación formales y constantes generados por las RELACIONES HORIZONTALES entre competidores se mantienen y, por tanto, los riesgos a la competencia derivados del intercambio de información sensible persisten.
>
> Asimismo, aun cuando el programa de cumplimiento incluyera la participación de un oficial de cumplimiento en materia de competencia, no se considera que esta medida sea la idónea para restaurar las condiciones de competencia efectiva en los mercados. La existencia de un oficial de cumplimiento podría ser efectiva cuando el riesgo a la competencia deriva únicamente de la compartición de información sensible entre competidores; sin embargo, en barreras estructurales como la identificada **no es la medida idónea para restaurar las condiciones de competencia,** pues aún con su implementación, los accionistas cruzados esperan un retorno por su inversión en su competidor o en la coinversión que mantienen, por lo que persisten los incentivos a competir menos agresivamente.

---

[841] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*140. Desincorporación OCDE*", página 47.
[842] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*140. Desincorporación OCDE*", página 47.

Además, es importante recalcar que en el MERCADO INVESTIGADO diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya han sido sancionados por la COMISIÓN de prácticas monopólicas absolutas, por lo que un remedio conductual como la Alternativa 1 sería poco efectivo en restaurar las condiciones de competencia.

7.4.4.1.2 Recomendación a la SICT

Conforme a la fracción VII, inciso a), del artículo 94 de la LFCE y tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la recomendación **M-4.9** es eficaz para la correcta implementación y seguimiento de las medidas correctivas **M-4.1 a M-4.8 y proporcional a las facultades de la SICT.**

7.4.4.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-4

7.4.4.2.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, ante los efectos anticompetitivos generados por **B-4**, las condiciones actuales de concentración de mercado, la existencia de importantes barreras de entrada y a la competencia, así como la existencia de diversos elementos y características de los MERCADOS RELEVANTES que facilitan la coordinación tácita o explícita, no existen otras medidas correctivas a las expuestas que sean suficientes para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES.

Conforme a la fracción VII, inciso d), del artículo 94 de la LFCE y tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se requiere la desincorporación de las acciones representativas del capital porque otras medidas correctivas no son suficientes para solucionar el problema de competencia identificado.

La implementación de medidas correctivas de tipo conductual o la realización de meras recomendaciones a las autoridades, en este caso, resultaría en una solución inefectiva.

Las recomendaciones a las autoridades resultan convenientes para reducir las barreras a la entrada y a la competencia normativas identificadas, más no las características estructurales, la elevada concentración, los demás elementos que caracterizan los MERCADOS RELEVANTES y los vínculos entre competidores. Además, el monitoreo e implementación efectivo resulta complejo y conllevan costos administrativos muy elevados.

Con la implementación de recomendaciones a las autoridades, o la orden de medidas conductuales, los vínculos estructurales consistentes en RELACIONES HORIZONTALES entre competidores en la B-4 no se eliminarían y, por tanto, los incentivos a no competir y la posibilidad de compartir información sensible y realizar comportamientos coordinados se mantiene.

En segundo lugar, la implementación de medidas conductuales de separación funcional o corporativa, resultarían insuficientes e ineficaces, toda vez que no eliminan los efectos unilaterales que resultan de las coinversiones y que reducen la rivalidad entre empresas.

Además, la operación conjunta y la realización de coinversiones en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE no es esencial para que se preste el servicio, como sí pudiera ser una coinversión para operar una TERMINAL DE PASAJEROS. De hecho, de ningún modo se le estaría impidiendo a AGENTE ECONÓMICO alguno su concurrencia a algún mercado, ya que solamente lo que se ordena es hacerlo de manera individual, sin la necesidad de incurrir en asociaciones con otros GIE que también prestan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

La desinversión se requiere para restaurar la rivalidad a los mercados, de forma tal que existan mayores incentivos por parte de los GIE para ofrecer de manera independiente diferentes modalidades del servicio o participar en nuevas rutas y regiones de forma independiente.

Además, las desinversiones ordenadas previamente no impiden que se siga ofreciendo el servicio en todas las rutas y regiones, puesto que las medidas van aparejadas de una desinversión o contratos de acceso a las TERMINALES DE PASAJEROS. Además, cada grupo podrá seguir operando sus propios negocios de forma independiente, eliminando únicamente los vínculos entre competidores que resultan contrarios a la competencia.

7.4.4.2.2 Recomendación a la SICT

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la recomendación **M-4.9** es poco restrictiva para la SICT, toda vez que únicamente se trata de la elaboración de una base de datos con la estructura del capital social y, en su caso, de las relaciones de parentesco existentes entre los accionistas de cada AGENTE ECONÓMICO participante en el MERCADO INVESTIGADO.

7.4.4.3 Eficiencia de las medidas correctivas para la B-4

7.4.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen participación accionaria cruzada a través de RELACIONES HORIZONTALES

Las medidas **M-4.1 a M-4.8** tienen por objeto eliminar los efectos generados por **B-4** y restaurar las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, las eficiencias que generan las medidas correctivas propuestas derivan de los beneficios que surgen de restaurar la competencia vigorosa entre los AGENTES ECONÓMICOS, ya sea con una mayor oferta de servicio en distintas MODALIDADES, rutas y frecuencias, calidad o mejores precios.

7.4.4.3.2 Recomendación a la SICT

La recomendación **M-4.9** a la SICT tiene por objeto monitorear y tener mejor control del MERCADO INVESTIGADO con la finalidad de prevenir estructuras que supongan riesgos a la competencia. La posibilidad de identificar estructuras de mercado *ex ante,* permite prevenir daños a la competencia y en última instancia, a los consumidores finales.

7.4.4.4 Cronograma de implementación

GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN y GRUPO ESTRELLA ROJA y cualquiera de las sociedades que formen parte de las mismas, así como las personas físicas o morales que resulten

objeto de las órdenes señaladas previamente, tendrán un plazo de un año para llevar a cabo las desinversiones y acciones necesarias ordenadas en la presente resolución.

7.5 B-5. Barrera a la competencia por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre AGENTES ECONÓMICOS competidores en el MERCADO INVESTIGADO

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, esta autoridad identificó que los AGENTES ECONÓMICOS que participan en los mercados han nombrado, de forma simultánea, a personas físicas en los consejos de administración u órganos de toma de decisiones de AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí. Además, han nombrado y concurren, en los órganos de administración de las TPC y asociaciones, personas que tienen conocimiento o toman decisiones comerciales en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí. Todo ello supone riesgos a la competencia y libre concurrencia, como se expone a continuación.

Así, en la presente sección se mostrará que los MERCADOS RELEVANTES se caracterizan por la existencia de múltiples vínculos corporativos mediante directorios cruzados entre AGENTES ECONÓMICOS competidores entre sí que distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia. Estos vínculos directivos entre competidores se abordan a través de relaciones horizontales directas entre ellos y a través de las relaciones indirectas en una tercera sociedad.

De acuerdo con la información recabada en el EXPEDIENTE, los órganos de administración de las sociedades que participan en el MERCADO INVESTIGADO están conformados por una sola persona física (administrador único o gerente general) o por un conjunto de personas físicas (consejo de administración). De las 181 (ciento ochenta y un) sociedades con las que se cuenta con su órgano de administración, 41 (cuarenta y uno) tienen un administrador único o gerente general y 140 (ciento cuarenta) tiene un consejo de administración.[843]

En las asambleas, los accionistas de las sociedades toman decisiones a través de los consejos de administración típicamente por mayoría. Por tanto, en dichas decisiones se involucran el administrador único o miembros del consejo de administración, tales como el presidente, secretario, tesorero y el resto de los consejeros.

Los DIRECTORIOS CRUZADOS y los ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores pueden derivar de la integración vertical existente entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE en las TPC donde son accionistas de manera conjunta, de la compartición de personas en sus órganos o grupos de toma de decisiones o de la interacción de los competidores en cámaras empresariales, confederaciones u otras asociaciones.

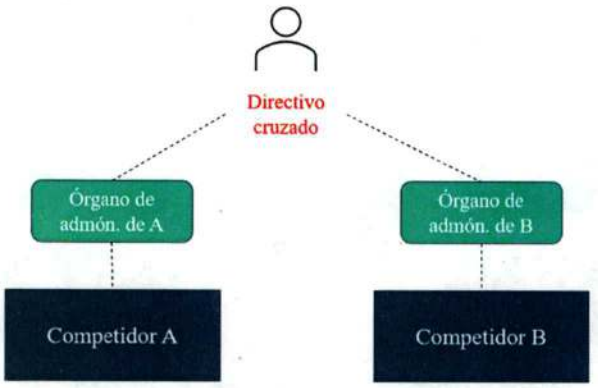
Los DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores pueden tomar distintas formas. Una de estas formas puede ser horizontal, es decir, si una misma persona ocupa

---

[843] Información visible en el apartado "***9.10 Consejos de Administración***", subsección "*Ejercicios,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

simultáneamente algún órgano directivo, de administración o de decisión en dos empresas que son competidoras entre sí (DIRECTORIO CRUZADO HORIZONTAL):

Figura 16. DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES



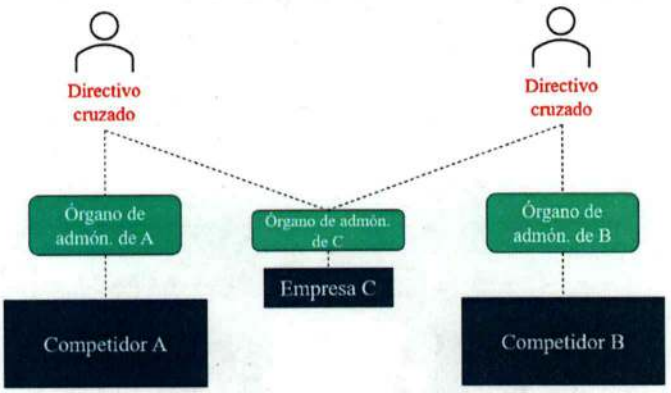
De esta forma, una misma persona física puede tomar decisiones en dos empresas competidoras entre sí, lo cual le permite tener acceso a información de ambas empresas e influir en las estrategias, planes o comportamiento de las empresas. Entre el tipo de información a la que puede tener acceso se encuentran planes de negocios, planes de expansión a nuevas rutas y estrategias de precios, entre otro tipo de información sensible. De hecho, el monitoreo de la conducta de un rival puede ser un mecanismo que facilita la coordinación.

Un DIRECTORIO CRUZADO o ESPACIO DE CONTACTO entre competidores también puede generarse cuando dos personas que participan en órganos directivos, de administración o de decisión de dos empresas que son competidoras entre sí (Competidor A y Competidor B), coinciden en órganos directivos, de administración o de decisión de alguna tercera empresa (empresa C) -Ver **Figura 17**- (DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS).[844]

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

[844] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*6. Interlocking*".

Figura 17. DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS entre competidores



La coincidencia de dos personas físicas que participen en órganos de decisión de AGENTES ECONÓMICOS competidores puede poner a los mercados en una situación de riesgo de intercambio de información sensible entre competidores o que se lleven a cabo comportamientos coordinados.

Los riesgos a la competencia de los DIRECTORIOS CRUZADOS han sido analizados por las agencias de competencia en otros países. En Estados Unidos, la sección 8 de la *Clayton Act* regula de forma expresa los directorios cruzados entre competidores y puede llegar a prohibirlos *per se,* bajo ciertas condiciones.[845] En Chile, los directorios cruzados se han abordado desde el análisis de concentraciones.[846]

Cuando en un mercado existen vínculos gerenciales entre competidores a través de los DIRECTORIOS CRUZADOS, puede facilitarse y generarse incentivos a no competir entre estos. Como ha sido referido por la OCDE, la responsabilidad fiduciaria de un directivo a una sociedad puede entrar en conflicto con sus responsabilidades fiduciarias en la otra.[847]

En un mercado en competencia, las empresas enfrentan incertidumbre y toman decisiones de manera independiente. Sin embargo, la existencia de DIRECTORIOS CRUZADOS entre ellas pone en riesgo la independencia de cada competidor y su habilidad para competir efectivamente en el

---

[845] Aunque existen ciertos criterios a partir de los cuales la legislación permite los directorios cruzados. Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información contenida en el archivo electrónico "*105 Section 8 of the Clayton*".

[846] "*Específicamente en relación a los riesgos de coordinación y traspasos de información entre competidores, el TDLC* [Tribunal de Defensa de la Libre Competencia] *impuso remedios conductuales para limitar los contactos entre los directores de Terpel Colombia y Terpel Chile, en el marco de la adquisición de la primera por parte de Copec S.A.*" Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información contenida en el archivo electrónico "*103 Participaciones Minoristas y Directores Comunes entre Empresas Competidoras*", página 46.

[847] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185 Policy Roundtables: Minority Shareholdings*", página 49.

mercado. En este sentido, los directivos cruzados tienen el potencial de reducir o eliminar la competencia, facilitar la colusión entre competidores o, en el caso de las integraciones verticales, a establecer tratos preferenciales en favor de algún competidor en detrimento del bienestar de los consumidores y, por lo tanto, reducir las condiciones de competencia efectiva en los mercados.[848]

Además de los DIRECTORIOS CRUZADOS, la existencia de ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores incrementa la transparencia en el mercado y crea canales de comunicación que posibilitan el intercambio de información, lo que deriva en posibles restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.

Problemas de competencia derivados de los DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores

De forma similar a las RELACIONES HORIZONTALES identificadas en la sección "***7.4 B-4. Barrera a la competencia que consiste en la existencia de RELACIONES HORIZONTALES entre AGENTES ECONÓMICOS competidores***", los DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES reducen la rivalidad entre competidores. Esto, aunado a los factores y elementos que caracterizan los MERCADOS RELEVANTES, distorsiona el proceso de competencia efectiva. Además, la existencia de ESPACIOS DE CONTACTO coloca a las personas que participan en esos órganos de decisión en una situación en la que pueden compartir información sensible que pueda poner en riesgo las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

Los DIRECTORIOS CRUZADOS y la existencia de ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores, en mercados donde no existe suficiente competencia, de forma similar a las RELACIONES HORIZONTALES, tienen el potencial de reducir o eliminar la competencia o de facilitar la implementación de estrategias coordinadas entre competidores.[849]

Los DIRECTORIOS CRUZADOS y la existencia de ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores no implican necesariamente que dos competidores establezcan acuerdos colusorios que violen la LFCE. No obstante, los canales de comunicación que crean y la información a la que tienen acceso los directivos que participan en estas, aumentan el riesgo de crear incentivos a actuar de manera coordinada.

Los directivos y miembros del consejo de administración de una empresa, por su condición, pueden participar en la evaluación de decisiones de negocio, acceder a información sobre posibles

---

[848] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185 Policy Roundtables: Minority Shareholdings*", página 49.
[849] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*185 Policy Roundtables: Minority Shareholdings*", página 49.

inversiones y planes de desarrollo, determinación de precios, análisis de costos o definición volúmenes de producción.[850]

Los DIRECTORIOS CRUZADOS, por su naturaleza, permiten una interacción y comunicación constante entre las personas que participan dentro de cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS competidores, ya sea en juntas de asamblea o sesiones de consejo. Esta interacción constante entre competidores también permite monitorear su comportamiento y detectar desviaciones de un posible acuerdo coordinado.[851] En este mismo sentido, en la sección "***6.1.2 Capacidad para fijar*** precios" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA señaló que la transparencia en los precios, así como la regularidad y frecuencia con que se presta el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, podría crear estructuras dentro de los mercados que los vuelve proclives a la realización y supervisión de comportamientos coordinados, incluso tácitos.

Esta interacción constante se incrementa cuando, además, existen ESPACIOS DE CONTACTO adicionales. Por ejemplo, los que derivan de la integración vertical que caracteriza el MERCADO INVESTIGADO o cuando los AGENTES ECONÓMICOS competidores pertenecen a una asociación, confederación o cámara empresarial.

Así pues, los DIRECTORIOS CRUZADOS y la existencia de ESPACIOS DE CONTACTO entre competidores permiten establecer una base de contacto frecuente entre los competidores que, como ya se indicó, puede facilitar el monitoreo y resultar en comportamientos coordinados tácitos entre competidores.

Para que los DIRECTORIOS CRUZADOS y los ESPACIOS DE CONTACTO constituyan una barrera a la competencia en términos de la LFCE, es necesario que impidan o distorsionen indebidamente el proceso de competencia y libre concurrencia, como ocurre en el presente caso y se mostrará a continuación.

7.5.1 Los DIRECTORIOS CRUZADOS y los ESPACIOS DE CONTACTO constituyen una característica del mercado

De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta autoridad identificó la existencia de DIRECTORIOS CRUZADOS Y ESPACIOS DE CONTACTO entre los principales participantes en los MERCADOS RELEVANTES.

Lo anterior, refuerza la ausencia de condiciones de competencia efectiva en mercados que, además, cuentan con diversos elementos y características que pudieran facilitar la coordinación, lo que supone riesgos considerables a la competencia.

---

[850] Con base en lo señalado por la Fiscalía Nacional Económica de Chile en el estudio "*PARTICIPACIONES MINORITARIAS Y DIRECTORES COMUNES ENTRE EMPRESAS COMPETIDORAS*". Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información contenida en el archivo electrónico "*103 Participaciones Minoristas y Directores Comunes entre Empresas Competidoras*", páginas 28 y 29.

[851] Folio 41492 del EXPEDIENTE. Información contenida en el archivo electrónico "*103 Participaciones Minoristas y Directores Comunes entre Empresas Competidoras*", página 30.

Cabe mencionar que las siguientes relaciones fueron identificadas con base en la mejor información disponible, pero pueden existir otras relaciones de DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO con los mismos efectos.

7.5.1.1 DIRECTORIOS CRUZADOS

Esta autoridad identificó que los AGENTES ECONÓMICOS mantienen DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES y DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS que surgen principalmente por la integración vertical observada en el MERCADO INVESTIGADO.

7.5.1.1.1 DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE han compartido directivos en sus consejos de administración durante el PERIODO. De los AGENTES ECONÓMICOS más importantes, en términos de sus participaciones de mercado en los MERCADOS RELEVANTES, se observa que los directivos de los consejos de administración de las sociedades de GRUPO ADO coincidieron hasta 17 (diecisiete) veces en los consejos de administración de las sociedades del GRUPO LAS TORRES PUEBLA entre dos mil diecisiete y dos mil veinte.[852]

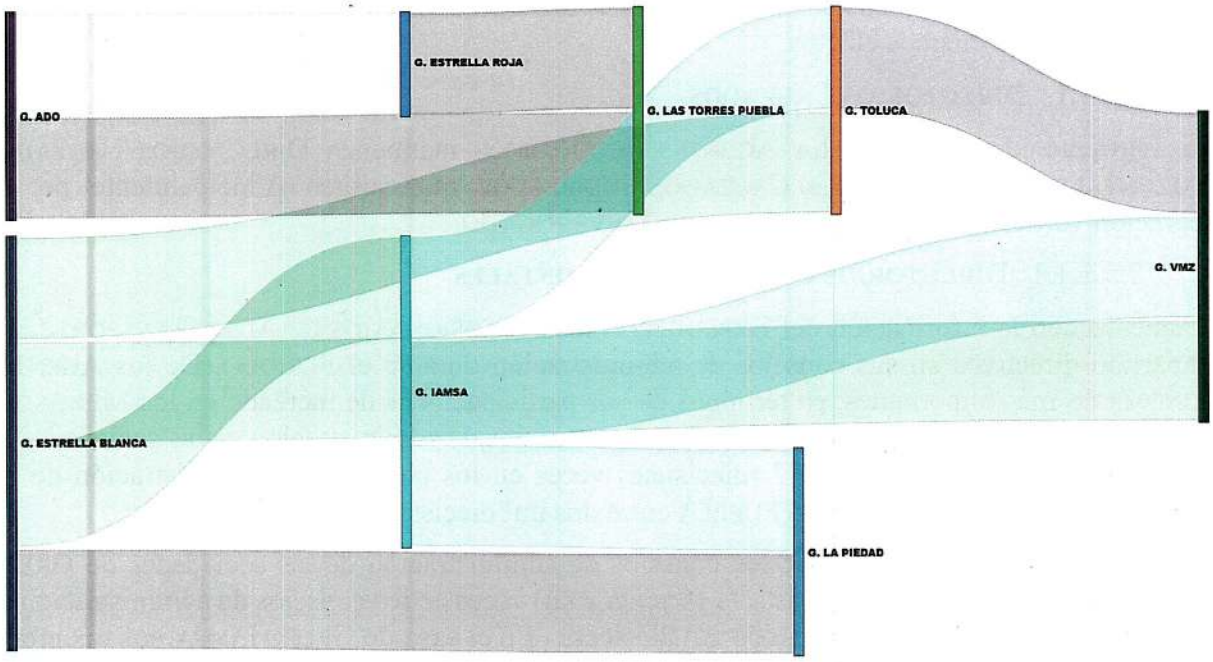
De igual manera, los directivos de los consejos de administración de las sociedades de GRUPO ESTRELLA BLANCA coincidieron hasta 71 (setenta y un) veces en los consejos de administración de las sociedades de GRUPO IAMSA en dos mil dieciocho. En el caso de GRUPO IAMSA, los miembros del consejo de sus sociedades han coincidido hasta 370 (trescientos setenta) veces en los consejos de administración de las sociedades de GRUPO LA PIEDAD. En general se observa que existen DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES entre los competidores mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES.[853]

Con fines de visualizar la información, la "***Figura 18. DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES identificados durante el PERIODO***" muestra únicamente la existencia de DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES identificados durante el PERIODO para los competidores mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES. No obstante, en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR se muestra con mayor detalle el número de coincidencias de directivos entre los consejos de administración de sociedades pertenecientes a AGENTES ECONÓMICOS competidores.

---

[852] Información visible en el apartado "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[853] Información visible en el apartado "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Figura 18. DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES identificados durante el PERIODO[854]



7.5.1.1.2 DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS

Esta autoridad identificó que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que son competidores también comparten directivos indirectos de sus consejos de administración en los consejos de administración de TPC de las que son accionistas.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta autoridad observa que las personas físicas de los consejos de administración de los competidores en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE también coinciden en el consejo de administración de las TERMINALES DE PASAJEROS. Por ejemplo, en el consejo de administración de las TERMINALES DE PASAJEROS de GRUPO TOLUCA, coinciden directivos de los consejos de administración de las sociedades autotransportistas de GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO IAMSA, GRUPO TOLUCA y GRUPO VMZ.[855] De igual manera, en el consejo de administración de las TERMINALES DE PASAJEROS de GRUPO VMZ coinciden las

---

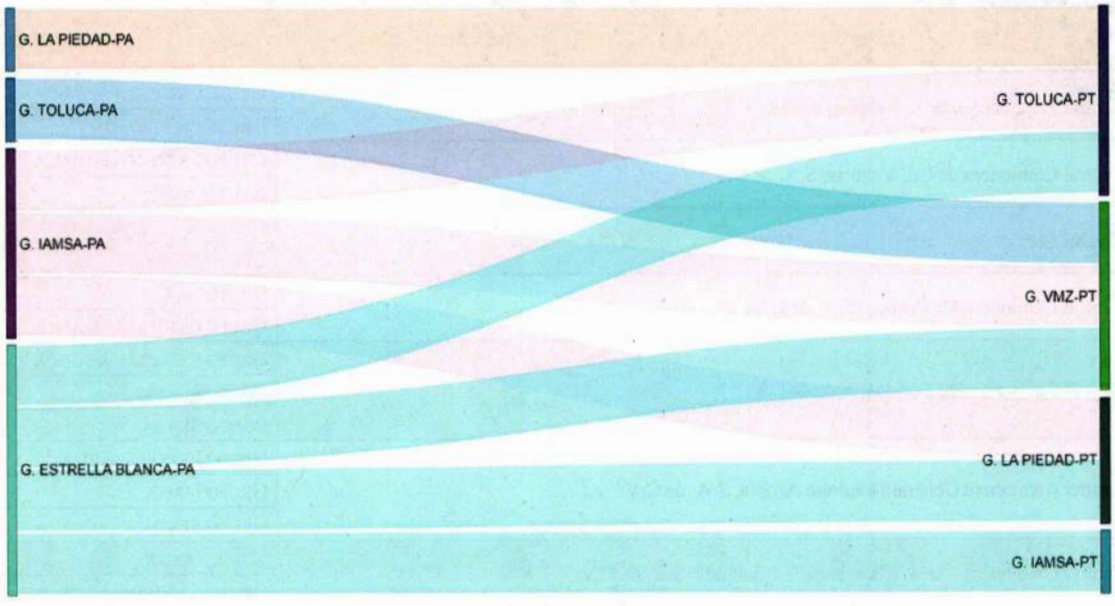
[854] Elaboración propia con los resultados de la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[855] Con GRUPO ESTRELLA BLANCA coincidieron hasta 28 (veintiocho) directivos, con GRUPO IAMSA hasta 93 (noventa y tres) y con GRUPO VMZ hasta 14 (catorce), durante el periodo comprendido entre dos mil diecisiete a dos mil veintitrés.
Información visible de la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

personas físicas de los consejos de administración de las sociedades transportistas de GRUPO IAMSA, GRUPO TOLUCA y GRUPO ESTRELLA BLANCA.[856]

Con fines de visualizar la información, la "***Figura 19. DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS identificados durante el PERIODO***" muestra únicamente los DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS que se dieron en diversas TERMINALES DE PASAJEROS entre GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO VMZ, GRUPO IAMSA y GRUPO ESTRELLA BLANCA, durante el PERIODO. No obstante, en la sección "***9.25 Directorios Cruzados***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR se muestra el número de coincidencias de directivos entre los consejos de administración de la totalidad de las sociedades relacionadas verticalmente que fueron identificadas.

Figura 19. DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS identificados durante el PERIODO[857]



Nota: La sigla "*PA*" se refiere a PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE, mientras que la sigla "*PT*" a PERMISIONARIO DE TERMINAL. Asimismo, las relaciones mostradas en la figura no son exhaustivas, por lo que para mayor referencia consultar la la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

---

[856] Con GRUPO IAMSA coincidieron hasta 14 (catorce) directivos en el Consejo de Administración, con GRUPO TOLUCA hasta 2 (dos) y, finalmente, con GRUPO ESTRELLA BLANCA coincidieron hasta 2 (dos) directivos, durante el periodo comprendido entre dos mil diecisiete a dos mil veintitrés.
Información visible en la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[857] Información visible en la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "*Directivos iguales en más de un GIE,*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Así, esta autoridad observa que los DIRECTIVOS CRUZADOS tanto de manera horizontal como de manera indirecta es una característica estructural del mercado.

7.5.1.2 ESPACIOS DE CONTACTO en TPC

De las 95 (noventa y cinco) TPC con la que se cuenta información en el EXPEDIENTE, esta autoridad identificó que los competidores en los MERCADOS RELEVANTES coinciden en términos accionarios al menos en 71 (setenta y uno) TPC. Esto es, en el 74.7% (setenta y cuatro punto siete por ciento) de las TPC analizadas. A continuación, se presentan las relaciones identificadas:

Tabla 63. ESPACIOS DE CONTACTO de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL en TPC[858]

No	TPC	GIE del PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y/o PERMISIONARIO DE TERMINAL accionista de la TPC
1	Central Amealcense de Autobuses, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO LA PIEDAD
2	Central Camionera de Cd. Victoria, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
3	Central Camionera Antonio Ramírez Martínez S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
4	Central Camionera De Panuco, S.A. de C.V.	GRUPO ADO
		GRUPO ESTRELLA BLANCA
5	Central Camionera de Torreón, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO SENDA
6	Central Camionera General Domingo Arrieta, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO SENDA
7	Central Camionera Nuevo Milenio de Guadalajara, S.A. de C.V.	GRUPO IAMSA
		GRUPO LA PIEDAD
8	Terminal Central de Autobuses de Acámbaro, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO LA PIEDAD
9	Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO VMZ
10	Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V.	GRUPO LA PIEDAD
		GRUPO TOLUCA
11	Central de Autobuses de Colima, S.A. de C.V	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA

[858] Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE y cuyo procesamiento se realizó en virtud de la sección "***9.25 Directorios cruzados***", subsección "***Accionistas de diferentes GIE que convergen como accionistas en TERMINALES DE PASAJEROS***".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

No	TPC	GIE del Permisionario de Autotransporte y/o Permisionario de Terminal accionista de la TPC
		Grupo La Piedad
12	Central de Autobuses de Fresnillo, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
13	Central Camionera de Hermosillo, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
14	Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
15	Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
16	Central de Autobuses Lucio Blanco, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Senda
		Grupo Transpaís Único
17	Central de Autobuses de Matehuala, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
18	Central de Autobuses de Mazatlán, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
19	Central de Autobuses de Mexicali, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
20	Central de Autobuses de Monterrey, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Senda
21	Central de Autobuses de Poza Rica, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
22	Central de Autobuses de Reynosa, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Senda
		Grupo Transpaís Único
23	Central de Autobuses de Salamanca, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
24	Central de Autobuses de San Juan de Los Lagos, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Senda
25	Central de Autobuses de San Juan del Río, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad

No	TPC	GIE del Permisionario de Autotransporte y/o Permisionario de Terminal accionista de la TPC
		Grupo Toluca
26	Central de Autobuses de Tijuana, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Mar de Cortez
27	Central de Autobuses de Tulancingo, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
28	Central De Autobuses De Tuxpan José Fernández Gómez, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
29	Central de Autobuses de Valles, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Senda
		Grupo Transpaís Único
		Grupo VMZ
30	Central de Autobuses de Zacatecas "Roberto Díaz Herrera", S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
31	Central de Autobuses Zamora, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
32	Central de Autobuses de Guadalajara, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Senda
33	Central de Autobuses Guanajuato, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
34	Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad
35	Central de Autobuses de Ocotlán, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad
36	Central de Autobuses Pátzcuaro, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
37	Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad
38	Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
39	Central de Autobuses de San Luis de La Paz, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad
40	Central de Autobuses San Miguel Allende, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad

No	TPC	GIE del Permisionario de Autotransporte y/o Permisionario de Terminal accionista de la TPC
41	Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
42	Central de Autobuses Uruapan, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
43	Central de Autotransportes de Pasajeros de Parral, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
44	Central de Omnibus en Aguascalientes, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Senda
45	Central y Terminal de Atlacomulco, S.A. de C.V.	Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
46	Terminal Autobuses Manzanillo, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
47	Terminal Autobuses Zapotlán, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
48	Terminal Central de Autobuses de Chihuahua, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
49	Terminal de Autobuses de Huauchinango, S.A De C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
50	Terminal Central de Autobuses de Pasajeros de la Ciudad de Puebla, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo ERCO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Estrella Roja
51	Terminal Central de Autobuses de Pasajeros de Pachuca, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo VMZ
52	Terminal Central de Autobuses de Tampico, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo Senda
		Grupo Transpaís Único
53	Terminal Central de Autobuses de Tuxpan "José Fernández Gómez", S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
54	Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo La Piedad

No	TPC	GIE del Permisionario de Autotransporte y/o Permisionario de Terminal accionista de la TPC
		Grupo Toluca
55	Terminal Central de Autobuses Maclovio Herrera, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
56	Terminal Central del Norte del D. F., S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Senda
		Grupo Toluca
		Grupo VMZ
57	Terminal Central del Sur General Vicente Guerrero, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
58	Terminal De Autobuses De Encarnación De Diaz, S.A. De C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
59	Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente, S.A. de C.V.	Grupo ADO
		Grupo Estrella Roja
60	Terminal de Autobuses de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
61	Terminal de Autobuses de Querétaro, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Senda
		Grupo Toluca
62	Terminal de Autobuses de Tacámbaro, S.A. de C.V.	Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
63	Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V.	Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
64	Terminal de Autobuses Morelia, S.A. de C.V	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
65	Terminal de Autobuses Moroleón, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
66	Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V.	Grupo Estrella Blanca
		Grupo Iamsa
		Grupo La Piedad
		Grupo Toluca
67	Terminal De Pasajeros De Autobuses De Oriente	Grupo ADO
		Grupo Estrella Roja

No	TPC	GIE del PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y/o PERMISIONARIO DE TERMINAL accionista de la TPC
68	Terminal Las Torres Puebla, S.A. de C.V.	GRUPO ADO
		GRUPO ESTRELLA ROJA
69	Terminal Terrestre Potosina, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO LA PIEDAD
		GRUPO SENDA
70	Terminal Toluca, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO LA PIEDAD
		GRUPO TOLUCA
71	Terminales Centrales de Ómnibus, S.A. de C.V.	GRUPO ESTRELLA BLANCA
		GRUPO IAMSA
		GRUPO LA PIEDAD

Nota: La tabla muestra las TPC en donde convergen accionistas de más de un GIE.

7.5.1.3 ESPACIOS DE CONTACTO en la CANAPAT

Como fue referido en el apartado anterior, la integración vertical en las TPC ha posibilitado puntos de encuentro que crean canales de comunicación entre competidores. Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que los miembros de los consejos de administración de los competidores en los MERCADOS RELEVANTES coinciden en la CANAPAT, lo que genera un punto de contacto adicional.

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, durante el PERIODO los principales integrantes de los órganos de administración de los AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación en los MERCADOS RELEVANTES, tales como, administradores únicos, presidentes, secretarios y vocales del consejo de administración, han conformado, a su vez, el órgano de administración de la CANAPAT, como se observa en la siguiente tabla.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

Tabla 64. Participación en el Órgano de Administración de CANAPAT[859]

Nombre	Cargos en el consejo de administración de la CANAPAT	GIE	Cargos ocupados en consejos de administración de Agentes Económicos del GIE	Periodos en el que coincidieron como miembros del consejo de administración de la CANAPAT y como miembros del consejo de administración de AGENTES ECONÓMICOS del GIE
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	Durante todo el PERIODO
				2017-01 al 2019-12
				2019-05 al 2019-12
				2017-06 al 2019-12
				2017-01 al 2019-12
				2017-01 al 2018-12
				2017-01 al 2018-12
				2019-10 al 2019-12
				2017-05 al 2019-12
				2017-06 al 2018-12
				2020-01 al 2020-02; 2022-01 al 2023-12
				2017-01 al 2018-12
				2019-01 al 2019-12
				2017-01 al 2018-12
				Durante todo el PERIODO
				Durante todo el PERIODO

[859] Elaboración propia con base en la información del archivo electrónico denominado "*consejo_canapat*" generado mediante el proceso descrito en el apartado "***9.25 Directorios Cruzados***", subsección "*Participación en el órgano de administración de CANAPAT*".
En el archivo electrónico "*consejo_canapat*" se agruparon de forma manual los distintos cargos que las personas físicas miembro del Órgano de Administración de la CANAPAT ocuparon durante el periodo de coincidencia con otros cargos en consejos de administración de AGENTES ECONÓMICOS del GIE identificado. Asimismo, se agrupó de forma manual el periodo de coincidencia. Por ello, la persona física pudo ocupar uno o más puestos durante este periodo de coincidencia.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Nombre	Cargos en el consejo de administración de la CANAPAT	GIE	Cargos ocupados en consejos de administración de Agentes Económicos del GIE	Periodos en el que coincidieron como miembros del consejo de administración de la CANAPAT y como miembros del consejo de administración de AGENTES ECONÓMICOS del GIE
*				Durante todo el PERIODO
				2020-04 al 2023-12
				2017-01 al 2018-12
				2017-01 al 2018-12
				2017-01 al 2020-12
				2017-01 al 2023-12
				2020-01 al 2020-05, 2022-06 al 2022-12
				2020-01 al 2022-12
				2020-01 al 2022-12
				2020-01 al 2023-12
				2020-01 al 2023-12
				2020-01 al 2023-12
				2021-01 al 2023-04
				2021-01 al 2023-12
				2021-01 al 2023-12
				2021-01 al 2023-12
				2019-01 al 2019-12
				2020-01 al 2023-12
				2020-01 al 2023-12
				2020-01 al 2023-12

Nota: Los resultados de la tabla se acotaron a coincidencias con los GIE identificados en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Lo anterior, denota la participación en el órgano de administración de la CANAPAT de los AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Esta situación podría permitir que la CANAPAT sea un medio que incremente los canales de comunicación en favor de los AGENTES ECONÓMICOS que conforman su consejo de administración y que previamente se han comunicado entre ellos para la comisión de prácticas anticompetitivas.

Es importante señalar que la CANAPAT realiza periódicamente eventos en los que se reúnen los directivos de las empresas competidoras en los MERCADOS RELEVANTES. Así lo refirió dicha Cámara en la edición 123 (ciento veintitrés) de la revista "*Autobuses*" de la cual es titular:

> "(…) *el Lic. Jaime Jaime Delgado, presidente de la CANAPAT, entregó a Ricardo Ávila Gutiérrez* ***del*** **Grupo Estrella Blanca;** Juan Pablo Oviedo Jaramillo **del Grupo Flecha Amarilla** (…) los trofeos correspondientes al primer lugar de este encuentro **que reunió, por duodécima ocasión, a los directivos de empresas afiliadas a la CANAPAT** (…)
>
> El presidente de la CANAPAT **subrayó** durante la comida, como también lo hizo en el preámbulo de la cena de **integración** celebrada la noche previa (…) **que la finalidad del Torneo es promover la convivencia y generar la oportunidad de conocer a todos a quienes llamó *los nuestros,* ´ya que somos un equipo, y si trabajamos como tal, creo que podemos lograr grandes cosas** (…)
>
> El segundo lugar lo obtuvieron Juan Carlos Abascal **de ADO** (…) Ricardo Ávila Banderas, **de Grupo Estrella Blanca** y Rubén González, **de Pullman de Morelos** (…) Una vez más **los titulares de las dos máximas instituciones del sector del autotransporte, apoyados en esta oportunidad por directivos de una empresa afiliada y una de proveeduría hicieron equipo y, en este Torneo, obtuvieron el tercer lugar el presidente de CANAPAT,** Lic. Jaime Delgado**, y el presidente de CANACAR,** Rogelio Montemayor Morineau**, junto con Aldo Alarcón de ADO** (…)
>
> La jornada golfista **se desenvolvió en una atmósfera de calidez, amistad y sana convivencia, característica de este evento** (…)
>
> **Transportistas de las empresas Grupo Flecha Amarilla, Grupo ADO, Grupo Estrella Blanca, Pullman de Morelos, Ómnibus de México, Tufesa, Vencedor, Autobuses Erco y Grupo Herradura de Occidente fueron partícipes de esta edición del Torneo** (…). [Énfasis añadido]"[860]

En el mismo sentido, en la *Revista Autobuses No. 133* se refirió que "(…) ***el campo de golf es el lugar ideal para hacer contactos, conocer mejor a los clientes y hasta conseguir nuevos proyectos***"[861] y que "(…) *Alexis Pérez, de Turismo Plus MG se mostró muy entusiasmado al comentar que esperaba lograr un hoyo en uno,* ***además de intercambiar ideas con sus colegas para la mejora del sector del autotransporte de pasaje y turismo.*** [Énfasis añadido]".[862]

De lo anterior, se puede observar que las reuniones del Consejo de la CANAPAT, así como los eventos organizados por esta Cámara, reúnen a directivos de los AGENTES ECONÓMICOS competidores mejor posicionados en los MERCADOS RELEVANTES, permiten un mayor contacto

---

[860] Folio 29908 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Revista Autobuses No. 123*", páginas 12, 13 y 14.
[861] Folio 29908 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Revista Autobuses No. 133*", página 10.
[862] Folio 29908 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Revista Autobuses No. 133*", páginas 11 y 12.

entre ellos y crean un ambiente propicio para el intercambio de información que podría derivar en efectos dañinos a la competencia.

Así pues, tanto los DIRECTIVOS CRUZADOS HORIZONTALES e INDIRECTOS como los ESPACIOS DE CONTACTO constituyen actualmente una característica del mercado que genera canales de comunicación entre los competidores y que podría derivar en comportamientos coordinados en los MERCADOS RELEVANTES.

Ahora bien, la existencia de DIRECTIVOS CRUZADOS y de ESPACIOS DE CONTACTO no depende de la MODALIDAD del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE de que se trate. Además, en los ESPACIOS DE CONTACTO en las TPC o en el órgano de administración de la CANAPAT coinciden directivos de competidores que prestan el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en diversas MODALIDADES. En este sentido, esta característica estructural del mercado podría distorsionar las condiciones de competencia en cualquiera de los MERCADOS RELEVANTES ya sea en la forma de una reducción de incentivos a competir o en comportamientos coordinados.

7.5.2 Efectos anticompetitivos derivados de los DIRECTORIOS CRUZADOS y de los ESPACIOS DE CONTACTO

Como fue antes referido, los DIRECTORIOS CRUZADOS y los ESPACIOS DE CONTACTO identificados podrían derivar en efectos adversos a la competencia, considerando las características de los MERCADOS RELEVANTES en términos de elevada concentración y barreras a la entrada, así como diversas características que facilitan la coordinación tácita y/o explícita. Primero, pueden reducir la rivalidad entre competidores y segundo, la constante interacción y la posibilidad de acceder a información de los competidores podría generar comportamientos coordinados.

Los efectos que derivan de los DIRECTORIOS CRUZADOS se explican por el mecanismo que se crea cuando existen vínculos accionarios entre competidores. Tanto en el caso de vínculos accionarios como en el de DIRECTORIOS CRUZADOS, una persona física puede acceder a información de sus competidores ya sea en su calidad de accionista o en su calidad como participante de los órganos de administración. Lo anterior, toda vez que resulta imposible que lo conocido por una persona física, actuando en cierto carácter (como directivo de una sociedad A), sea posteriormente ignorado al actuar en otro carácter (como directivo de una sociedad B), ya que el conocimiento adquirido por un único sujeto no puede disociarse ni aislarse en partes separadas.[863]

En el caso de los ESPACIOS DE CONTACTO, estos crean canales de comunicación que podrían generar incentivos a actuar de manera coordinada y, con ello, impedir o distorsionar el proceso de competencia y libre concurrencia. Al respecto, como ya fue señalado, en el pasado diversos

---

[863] Al respecto, resultan aplicables los criterios judiciales de rubro: **"REPRESENTANTE LEGAL. LO QUE SABE COMO PERSONA FÍSICA TAMBIÉN LO CONOCE CON AQUEL CARÁCTER"**. Tesis Aislada: 2a. XX/98, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. VII, febrero de 1998: pág. 230; y **"ACTO RECLAMADO. EL REPRESENTANTE LEGAL NO PUEDE IGNORARLO COMO PERSONA FÍSICA"**. Tesis Aislada: I.5°.C.37 C, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. III, marzo de 1996: página 870.

AGENTES ECONÓMICOS ya han establecido acuerdos coordinados en detrimento de los consumidores finales.

En este sentido, los efectos anticompetitivos que derivan tanto de los DIRECTIVOS CRUZADOS como de los ESPACIOS DE CONTACTO son los explicados en la sección "***7.4.2 Efectos anticompetitivos derivados de las RELACIONES HORIZONTALES identificadas***".

7.5.3 Medidas correctivas para eliminar la B-5

M-5. Órdenes a los GIE, PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS y ESPACIOS DE CONTACTO y a la CANAPAT

7.5.3.1 Orden a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS

M-5.1 Orden a GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA y todas las sociedades que formen parte de su grupo, para que eliminen la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, asambleas de accionistas, directivos, etc. Asimismo, para la ejecución de esta orden, deberá considerarse como un competidor, a cualquier AGENTE ECONÓMICO que no pertenezca al mismo GIE, conforme al presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Para ello, deberán terminar la participación, en cualquiera de los órganos de toma de decisiones o directivos de sociedades PERMISIONARIAS DE AUTOTRANSPORTE, de aquellas personas que participen, de cualquier forma, en algún órgano de decisión o cuerpo directivo de los PERMISIONARIAS DE AUTOTRANSPORTE competidoras.

M-5.2. Orden a GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA y todas las sociedades que formen parte de su grupo, para que se abstengan de compartir posteriormente personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, asambleas de accionistas, entre otros.

7.5.3.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS INDIRECTOS y ESPACIOS DE CONTACTO

M-5.3. Se ordena a GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA y todas las sociedades que formen parte de su grupo que, cuando un PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y/o sus socios o accionistas directos e indirectos sean accionistas de algún PERMISIONARIO DE TERMINAL y tengan derecho a nombrar miembros de su consejo de administración o de cualquier otro tipo de órgano de decisión del PERMISIONARIO DE TERMINAL, el

PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y/o sus socios o accionistas directos e indirectos se abstendrán de nombrar en el PERMISIONARIO DE TERMINAL personas que directa o indirectamente tengan a su cargo las políticas de precios, estrategia, apertura de rutas y cualquier otra decisión comercial del PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

M-5.4. Generar y llevar a cabo un programa de cumplimiento normativo en materia de competencia económica que incluya, por lo menos: **i)** un oficial de cumplimiento que analice y determine los riesgos derivados de las reuniones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores y establezca medidas para mitigarlos, **ii)** medidas preventivas para evitar el intercambio de información sensible entre PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores entre sí en las TPC en donde exista una integración vertical directa o indirecta entre éstos,[864] **iii)** capacitación sobre el intercambio de información en términos de lo establecido en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN y, **iv)** capacitación en materia de competencia sobre los riesgos de incurrir en violaciones a la LFCE. Asimismo, dicho programa de cumplimiento deberá estar sujeto a la aprobación de la COMISIÓN.

M-5.5. Reporten a la SICT la estructura[865] de sus órganos o grupos de toma de decisiones y, en su caso, de los vínculos familiares existentes entre estos. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: sus órganos de administración, directivos principales, asambleas de accionistas, etc. Estos reportes deberán actualizarse y reportarse cada que se modifique la estructura accionaria, los órganos de administración, directivos o similares.

7.5.3.3 Orden a la CANAPAT

M-5.6. Realice sus reuniones de cualquier naturaleza observando los principios generales establecidos en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN.

M-5.7. Genere y lleve a cabo un programa de cumplimiento normativo en materia de competencia económica que incluya, por lo menos: **i)** un oficial de cumplimiento que analice y determine los riesgos derivados de las reuniones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores y establezca medidas para mitigarlos, **ii)** lineamientos donde se analice la idoneidad de realizar reuniones que no estén relacionadas con su objeto en términos de lo establecido en el artículo 4 de la LEY DE CÁMARAS y abstenerse de realizar reuniones de este tipo, y **iii)** capacitación sobre el intercambio de información en términos de lo establecido en la GUÍA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN. Asimismo, dicho programa de cumplimiento deberá estar sujeto a la aprobación del Pleno de la COMISIÓN.

Recomendación a la SICT

M-5.8. Se recomienda a la SICT elaborar una base de datos con: **i)** la estructura[866] de los órganos o grupos de toma de decisiones de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS

---

[864] Incluyendo la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones. Lo anterior incluye, de manera enunciativa mas no limitativa: los consejos de administración, asambleas de accionistas, etc.
[865] Incluyendo el nombre y apellidos completos de las personas físicas y el puesto o cargo que detentan dentro del órgano o grupo.
[866] Incluyendo el nombre y apellidos completos de las personas físicas y el puesto o cargo que detentan dentro del órgano o grupo.

DE TERMINAL, y **ii)** en su caso, las relaciones de parentesco existentes entre dichas personas. Lo anterior, con el fin de monitorear cualquier compartición de personas que formen parte de los órganos o grupos de toma de decisiones entre AGENTES ECONÓMICOS competidores del MERCADO INVESTIGADO. Se recomienda que la base se actualice cada que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y/o PERMISIONARIOS DE TERMINALES reporten modificaciones según la medida **M-5.5**. Para ello, se recomienda elaborar un cuestionario dirigido a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL con el fin de allegarse de dicha información. El cuestionario puede ser puesto en formato electrónico y ponerse a disposición en la página electrónica de la SICT o en algún otro sitio electrónico que esta señale y en el que los permisionarios podrán registrar, actualizar su información y cargar la documentación que el cuestionario les requiera.

7.5.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la B-5

7.5.4.1 Eficacia y proporcionalidad de las medidas correctivas para la B-5

7.5.4.1.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES

Conforme a la fracción VII, inciso b), del artículo 94 de la LFCE y la tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera las medidas correctivas **M-5.1** y **M-5.2** resultan eficaces y proporcionales a los problemas de competencia identificados.

De conformidad con lo señalado previamente, los MERCADOS RELEVANTES tienen diversos elementos y características que lo hacen proclives a la coordinación. Además, diversos AGENTES ECONÓMICOS participantes en los MERCADOS RELEVANTES ya han sido sancionados por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas violatorias de la LFCE. No obstante, la sanción a dichos comportamientos en el procedimiento referido no va acompañada de medidas adicionales a la propia sanción, por lo que los vínculos directivos entre los competidores persisten en los MERCADOS RELEVANTES.

Esta autoridad considera que la presente barrera tiene un origen estructural y efectos conductuales, por lo que las medidas propuestas están dirigidas a modificar la estructura del mercado y el comportamiento de los participantes en el MERCADO RELEVANTE.

De acuerdo con la OCDE, "[l]*as soluciones estructurales* (…) *son aplicadas* (…) *en situaciones donde es necesario modificar o mantener la estructura de un mercado para prevenir o corregir deficiencias o ineficiencias en el mercado.*" [867] Asimismo, refiere que, "[u]*n caso en el que competidores directos establecen una empresa conjunta en un mercado donde todos están activos*

[867] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*140. Desincorporación OCDE*", página 47.

constituye otro ejemplo donde la separación de activos (en este caso, de la empresa conjunta) realmente puede mejorar las condiciones de competencia en el mercado."[868]

Una medida meramente conductual no modifica la estructura del mercado, pues los canales de comunicación entre competidores permanecen. Por tanto, las medidas correctivas propuestas conforman la alternativa más idónea, pues atienden directamente a la estructura del mercado y eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada como **B-5**, al mismo tiempo que regulan la interacción entre los competidores.

Por lo que hace a la proporcionalidad, entre mayor sea el daño a la competencia, más rigurosas serán las medidas correctivas. "*En la práctica, esto significa que en los casos en que el daño a la competencia se deba a las condiciones estructurales del mercado, las estructuras profundamente arraigadas* (…) *exigirán medidas más radicales y trascendentales que el daño a la competencia provocado por causas más superficiales.*"[869]

En este sentido, esta autoridad considera que las medidas propuestas **M-5.1** y **M-5.2** consistentes en eliminar la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones de PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE competidores y de abstenerse de, posteriormente, compartir personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones son proporcionales y son eficaces porque eliminan el problema estructural identificado.

La otra alternativa (Alternativa 1) analizada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no resuelve la barrera a la competencia identificada como **B-5**. A continuación, se describe la medida correctiva alternativa.

Alternativa 1. Orden a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que mantienen DIRECTIVOS CRUZADOS para que diseñen e implementen un programa efectivo de cumplimiento de la LFCE. Esta medida, si bien permite que los consejos de administración de los AGENTES ECONÓMICOS conozcan los riesgos de compartir información sensible y de incurrir en conductas violatorias de la LFCE, **no es la medida idónea para restaurar las condiciones de competencia**, pues no modifica la estructura de mercado identificada.

Lo anterior, toda vez que aún con la implementación de la Alternativa 1, los DIRECTIVOS CRUZADOS entre competidores se mantienen por lo que los canales de comunicación formales y frecuentes generados entre competidores continúan existiendo y, por tanto, los riesgos a la competencia derivados del intercambio de información sensible persisten. Como fue antes señalado, resulta imposible que lo conocido por una persona física, actuando en cierto carácter (como directivo de una sociedad A), sea posteriormente ignorado al actuar en otro carácter (como directivo de una

---

[868] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*140. Desincorporación OCDE*", página 47.
[869] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo "*140. Desincorporación OCDE*", página 43.

sociedad B), ya que el conocimiento adquirido por un único sujeto no puede disociarse ni aislarse en partes separadas.[870]

Además, es importante recalcar que en el MERCADO INVESTIGADO diversos PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya han sido sancionados por la comisión de prácticas monopólicas absolutas, por lo que un remedio conductual como la Alternativa 1 sería poco efectivo en mitigar los riesgos a la competencia identificados.

7.5.4.1.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT

Conforme a la fracción VII, inciso b), del artículo 94 de la LFCE y la tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera las medidas correctivas **M-5.3** a **M-5.7** resultan eficaces y proporcionales a los problemas de competencia identificados.

Esta autoridad considera que las medidas **M-5.3 a M-5.7** son eficaces porque atienden directamente a los riesgos de intercambio de información sensible y comportamientos coordinados al regular la forma de interacción entre los competidores en los distintos ESPACIOS DE CONTACTO en que convergen, así como en el tipo de información que pueden compartir entre sí.

Así, esta autoridad considera que las medidas **M-5.3 a M-5.7** son proporcionales porque atienden de la manera menos restrictiva directamente a los riesgos a la competencia identificados.

7.5.4.1.3 Recomendación a la SICT

Conforme a la fracción VII, inciso a), del artículo 94 de la LFCE y la tras el análisis de la información en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la recomendación **M-5.8** es necesaria para la correcta implementación y seguimiento de las medidas correctivas **M-5.1 a M-5.5.**

7.5.4.2 Mínima restricción de las medidas correctivas para la B-5

7.5.4.2.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES

Dados los riesgos a la competencia identificados y considerando que ya se han materializado comportamientos coordinados entre los competidores que operan en los MERCADOS RELEVANTES, así como la existencia de barreras a la entrada y a la competencia, no se identifican otras medidas correctivas distintas a las expuestas que sean suficientes para eliminar las restricciones al

---

[870] Al respecto, resultan aplicables los criterios judiciales de rubro: **"REPRESENTANTE LEGAL. LO QUE SABE COMO PERSONA FÍSICA TAMBIÉN LO CONOCE CON AQUEL CARÁCTER"**. Tesis Aislada: 2a. XX/98, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. VII, febrero de 1998: página 230; y **"ACTO RECLAMADO. EL REPRESENTANTE LEGAL NO PUEDE IGNORARLO COMO PERSONA FÍSICA"**. Tesis Aislada: I.5°.C.37 C, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. III, marzo de 1996: página 870.

funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO. En consecuencia, esta autoridad considera que las medidas correctivas **M-5.1** y **M-5.2** son las idóneas para modificar la estructura de los mercados y restablecer las condiciones de competencia.

Además, las medidas implican simplemente un cambio en los nombramientos de los directivos, para evitar este tipo de conflictos de interés y canales de comunicación formales y constantes, pero no implica costos adicionales de ningún tipo.

7.5.4.2.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas correctivas **M-5.3 a M-5.7** son las menos restrictivas para los AGENTES ECONÓMICOS y para la CANAPAT toda vez que la implementación de mecanismos y protocolos para que la interacción entre los competidores en los mercados se realice en el marco de la LFCE, así como reporten a la SICT los cambios que realice en la estructura de sus órganos de administración no requiere de realizar gastos ni de tiempo o recursos considerables para su implementación.

7.5.4.2.3 Recomendación a la SICT

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la recomendación **M-5.8** es poco restrictiva para la SICT, toda vez que únicamente se trata del registro de los cambios en los órganos de administración y de toma de decisiones de los AGENTES ECONÓMICOS competidores en los mercados que tiene a su cargo.

7.5.4.3 Eficiencia de las medidas correctivas para la B-5

7.5.4.3.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES

Las medidas **M-5.1** y **M-5.2** tienen por objeto eliminar los efectos generados por la barrera B-5 y restaurar las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, las eficiencias que generan las medidas correctivas propuestas derivan de los beneficios que surgen de la competencia vigorosa entre los AGENTES ECONÓMICOS, ya sea con una mayor oferta de servicio en MODALIDADES, rutas y frecuencias, calidad y mejores precios.

7.5.4.3.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES y a la CANAPAT

Las medidas correctivas **M-5.3** a **M-5.7** tienen por objeto eliminar los efectos generados por la barrera B-5. En particular, busca regular el comportamiento de la interacción y los ESPACIOS DE CONTACTO que derivan de la estructura de los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, la implementación de mecanismos de compartición de información entre competidores y la capacitación de los riesgos a la competencia que podrían derivar de su interacción constante en los MERCADOS RELEVANTES ayudan a reducir la probabilidad de que incurran en conductas violatorias de la LFCE y se traduzcan en un daño a los consumidores finales.

7.5.4.3.3 Recomendación a la SICT

La recomendación **M-5.8** a la SICT tiene por objeto monitorear y tener mejor control del MERCADO INVESTIGADO con la finalidad de prevenir estructuras que supongan riesgos a la competencia. La posibilidad de identificar estructuras de mercado *ex ante,* permite prevenir daños a la competencia y en última instancia, a los consumidores finales.

7.5.4.4 Cronograma de implementación

7.5.4.4.1 Órdenes a los GIE y PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES

GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA, así como cualquier AGENTE ECONÓMICO competidor en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que estén relacionados por DIRECTORIOS CRUZADOS HORIZONTALES, tendrán un plazo de un año para realizar las gestiones necesarias y eliminen entre sí la compartición de personas en cualquier órgano o grupo de toma de decisiones.

7.5.4.4.2 Orden a los principales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINALES

GRUPO TOLUCA, GRUPO LA PIEDAD, GRUPO IAMSA, GRUPO ESTRELLA BLANCA, GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO, GRUPO ADO, GRUPO PULLMAN, GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO SENDA, así como cualquier AGENTE ECONÓMICO que sean PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIOS DE TERMINAL, tendrán un plazo de un año para realizar las gestiones necesarias y las modificaciones a sus estatutos para que, en caso de tener derecho como accionistas a nombrar miembros del consejo de administración o de cualquier otro órgano de decisión de la TERMINAL DE PASAJEROS, se abstengan de nombrar personas que directa o indirectamente tengan a su cargo políticas de precios, estrategia, apertura de rutas y cualquier otra decisión comercial del PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.

7.5.4.4.3 Orden a la CANAPAT

La CANAPAT tendrá un plazo de un año para generar e implementar un programa de cumplimiento normativo en materia de competencia económica de acuerdo con lo señalado en la medida **M-5.7.**

7.6 B-6. Barrera a la competencia que consiste en la restricción regulatoria para utilizar vehículos distintos a autobuses para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que la regulación contenida en el RAFSA y en el ACUERDO RAFSA restringe el tipo de vehículos que se pueden utilizar para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, lo que distorsiona el proceso de competencia económica y libre concurrencia en los MERCADOS RELEVANTES.

En el presente apartado se realiza una exposición de las disposiciones jurídicas que contemplan la obligación a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE para prestar el SERVICIO DE

AUTOTRANSPORTE con determinados tipos de vehículos. Posteriormente, se explican los efectos anticompetitivos generados en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE que derivan de dicha circunstancia. Por último, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos generados por la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada.

7.6.1 Disposiciones jurídicas que obligan a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con determinados autobuses

De conformidad con los artículos 19, 20, 21, 22 y 28 del RAFSA, así como el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE deben prestarlo con determinados vehículos según la MODALIDAD que deseen ofrecer.

En efecto, el artículo 18 del RAFSA señala que, atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios: i) De lujo, ii) Ejecutivo, iii) De primera, iv) Económico, v) Mixto, y vi) TTPA.

En relación con lo anterior, se observa que el RAFSA realiza una clasificación de las MODALIDADES atendiendo a dos criterios: la forma de operación y el tipo de vehículos utilizados para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Asimismo, el ACUERDO RAFSA desarrolla dichas características también en su numeral TERCERO. De esta manera, al analizar lo dispuesto por los artículos 19 a 22 y 28 del RAFSA y el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, es posible identificar el tipo de vehículos que deberán utilizarse en cada MODALIDAD, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 65. Tipos de vehículos usados y sus características por cada MODALIDAD del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE[871]

Característica	Servicio de lujo y ejecutivo	Servicio de primera	Servicio económico	Servicio mixto	TTPA
Vehículo permitido	Autobús integral	Autobús integral	Autobús integral o convencional	Autobús integral o convencional	Autobús integral,[872] vagoneta integral tipo van,[873] vagoneta de lujo y vehículo integral
Fecha límite de operación contada a partir del año	10 años	15 años	15 años	15 años	10 años

[871] Elaboración propia derivado del análisis de los artículos 19 a 22 y 28 del RAFSA, así como el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA. Se aclara que las características de los vehículos señaladas en esta tabla son las recogidas en dichos artículos y no consideran algún otro tipo de regulación que pudiera resultar aplicable en relación con las condiciones físico-mecánicas de los vehículos.

[872] En el caso del autobús integral, se requiere que cuente con dos salidas de emergencia en el toldo, tres en los lados laterales, dos extintores y asientos reclinables.

[873] En el caso de la vagoneta integral tipo *van*, además se requiere que esté equipada con limitador electrónico de velocidad.

Característica	Servicio de lujo y ejecutivo	Servicio de primera	Servicio económico	Servicio mixto	TTPA
de fabricación del vehículo					
Sanitario	✓	✓	X	X	X
Asientos reclinables	✓	✓	X	X	X
Aire acondicionado	✓	✓	X	X	✓
Sonido ambiental o sistemas de sonido	✓	X	X	X	✓
Cortinas	✓	X	X	X	X
Televisión	✓	X	X	X	X
Videocasetera o sistema de reproducción de video	✓	X	X	X	X
Servicio de cafetería	✓	X	X	X	X
Cinturón de seguridad en todas las plazas	X	X	X	X	✓
Triángulos de seguridad	X	X	X	X	✓
Extintor	X	X	X	X	✓
Sistema desempañante de parabrisas	X	X	X	X	✓
Calefacción	X	X	X	X	✓

Del análisis de la tabla anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el tipo de vehículo permitido para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE varía según la MODALIDAD de la que se trate. En este sentido, para las MODALIDADES De Lujo, Ejecutivo y De Primera, solo se puede prestar mediante autobús integral. Para el caso de las modalidades Económica y Mixta es posible hacerlo mediante autobús integral[874] o convencional[875] y para el caso de la modalidad de TTPA, es posible hacerlo mediante autobús integral, vagoneta integral tipo *van*, vagoneta de lujo y vehículo integral.

Por lo anterior, existe una mayor flexibilidad para usar más vehículos, distintos al autobús, únicamente en la modalidad de TTPA. Esto deviene principalmente desde la emisión del ACUERDO RAFSA, en cuyo considerando se expuso lo siguiente:

> "Que ante **la existencia de vehículos equipados con nuevas tecnologías** que **garantizan mayor seguridad, menor emisión de contaminantes al medio ambiente y características de fácil accesibilidad para el usuario, resulta indispensable regular los vehículos integrales ligeros tipo van,** con capacidad de 10 y hasta 23 personas, **así como los vehículos integrales** con capacidad de hasta 7 personas, para la **prestación de los servicios de**

[874] De conformidad con el artículo PRIMERO del ACUERDO RAFSA, se entiende por autobús integral al vehículo automotor, de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, carrocería, así como equipo y accesorios para su operación, de seis o más llantas, con capacidad de más de 30 personas.
[875] De conformidad con el artículo PRIMERO del ACUERDO RAFSA, se entiende por autobús convencional al vehículo automotor de seis o más llantas, conformado por un chasis que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, equipo y accesorios para su operación, al cual se le ensambla una carrocería, con capacidad de más de 30 personas.

> **autotransporte federal de pasajeros** y de turismo **que en la actualidad no se encuentran considerados por la normatividad de la materia en alguna modalidad en específico.** [Énfasis añadido]"

De conformidad con lo anterior, el propio ACUERDO RAFSA reconoce que existen vehículos equipados con nuevas tecnologías que garantizan mayores estándares tanto de seguridad, ambientales y de acceso al usuario.[876] No obstante, éstos no se encuentran considerados por la normatividad distinta al ACUERDO RAFSA para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.

Por lo anterior, mediante el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, se incorporó la posibilidad de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con vehículos consistentes en: i) vehículo integral, ii) vagoneta de lujo, iiii) vagoneta integral tipo *van*, y iv) autobús integral. Sin embargo, esta posibilidad se limitó, sin ninguna justificación, a la modalidad de TTPA. Esta modalidad limita la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con dichos vehículos únicamente en las rutas que tengan como punto de origen o destino los puertos marítimos y aeropuertos del país.

En ese sentido, para todas las demás RUTAS, únicamente es posible prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con autobuses integrales y/o convencionales, según se trate de las modalidades De Lujo, Ejecutiva, De Primera Mixta y Económica.

Por lo anteriormente expuesto, esta autoridad concluye que los artículos 19 a 22 y 28 del RAFSA y el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, componen una obligación regulatoria a cargo de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que les impide prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con vehículos distintos a los expresamente señalados en dichas disposiciones jurídicas, sin que exista una modalidad[877] que permita el uso de, por ejemplo, vehículos tipo *van*, vagonetas, automóviles integrales u otros vehículos equipados con nuevas tecnologías, tal como ocurre con la modalidad de TTPA. Esta obligación regulatoria representa una barrera a la competencia económica y libre concurrencia en los MERCADOS RELEVANTES, ya que genera efectos anticompetitivos que serán explicados en el siguiente apartado.

7.6.2 Efectos anticompetitivos

El punto **B-6**, es decir, la obligación regulatoria a cargo de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con determinados vehículos es una barrera a la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, ya que genera los siguientes efectos anticompetitivos.

I. Impone costos artificiales que podrían reducir u obstaculizar la competencia en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, así como la entrada de nuevos o potenciales competidores a los MERCADOS RELEVANTES.

---

[876] De conformidad con el considerando del ACUERDO RAFSA.
[877] Distinta a la de TTPA que limita la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE únicamente a las rutas que tienen como punto de origen y destino puertos marítimos y aeropuertos del país.

II. Limita la incorporación de nuevos modelos de negocio, lo que podría generar ineficiencias y menor dinamismo en los MERCADOS RELEVANTES.

A continuación, se explica cada efecto anticompetitivo de manera particular.

I. Impone costos artificiales que reducen la competencia y la entrada de nuevos o potenciales competidores.

Como se expuso en la sección "***6.2.1.2 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***", el costo promedio de un autobús nuevo durante el PERIODO fue de los 4 (cuatro) y hasta los 5.7 (cinco punto siete) millones de pesos (véase "***Gráfico 11. Costo promedio de un autobús nuevo durante el PERIODO***").

También se estableció que, para que la entrada al mercado sea rentable, un nuevo entrante debe generar economías de densidad. Estas economías se pueden alcanzar con un uso más intensivo de la red de transporte, al aumentar la frecuencia de viajes para captar más USUARIOS y reducir el costo unitario por pasajero. Por ello, este objetivo difícilmente se alcanzaría con un solo autobús o una sola corrida. De acuerdo con la SICT, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE que cuentan con una flota menor a 5 (cinco) autobuses son clasificados como hombre-camión, mientras que a partir de 6 (seis) unidades, son considerados empresas.[878] En este sentido, esta autoridad concluyó que, para que un nuevo entrante pueda ejercer presión competitiva, debe poseer una flota vehicular de al menos 6 (seis) autobuses. Bajo dicha suposición, un nuevo oferente tendría que destinar montos de inversión superiores a los $24'000,000.00 (veinticuatro millones de pesos 00/100 M.N.)[879] para la adquisición de su flota vehicular.

Los montos anteriores son importantes, sobre todo al considerar que un nuevo entrante podría tener mayores dificultades para destinar esas cantidades monetarias, en contraposición a un PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE ya establecido que cuenta con presencia en los MERCADOS RELEVANTES y con flota vehicular.

Así, los altos montos de inversión para entrar al SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE o expandir la oferta de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos (principalmente los de menor tamaño), representa una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES. En relación con lo anterior, las disposiciones contenidas en los artículos 19 a 22 y 28 del RAFSA, así como el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, profundizan dicha barrera de manera permanente, al obligar a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE a contar con determinados vehículos y no permitir su

---

[878] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*116. Estadísticas Autotransporte 2022*".

[879] El precio promedio del vehículo se estimó sin diferenciar la MODALIDAD a la que se destinaría dicho vehículo, por lo que estos costos podrían ser superiores, dependiendo de la MODALIDAD y el grado de posicionamiento en que decida entrar un nuevo AGENTE ECONÓMICO.

operación con otro tipo de vehículos que podrían satisfacer las mismas o nuevas necesidades. En consecuencia, estas normas representan una barrera a la competencia y libre concurrencia.

De acuerdo con lo antes señalado, la modalidad TTPA permite prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en vehículos tipo *Van*. Estos vehículos son más asequibles que los autobuses. De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, el costo promedio de adquirir un vehículo tipo *Van* durante el PERIODO fue de $1´028,048.30 (un millón veintiocho mil cuarenta y ocho pesos 30/100 M.N.).[880] Este monto es considerablemente inferior al costo de adquirir un autobús nuevo (entre cuatro y seis millones de pesos). Por lo tanto, la imposición normativa de adquirir vehículos con características específicas para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en los MERCADOS RELEVANTES incrementa los costos en los que tiene que incurrir un AGENTE ECONÓMICO que desee entrar a los MERCADOS RELEVANTES.

En línea con lo anterior y de acuerdo con el Dictamen Total Final emitido por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (DICTAMEN COFEMER)[881] "(…) *actualmente los permisionarios prestan sus servicios con autobuses, no obstante,* ***la inversión para su adquisición resulta mucho mayor a la que implicaría la adquisición de alguna de estas nuevas modalidades*** [por ejemplo vehículos integrales ligeros tipo *Van*] (…). [Énfasis añadido]"[882] Igualmente, reconoce que:

> "(…) la regulación **pretende brindar una alternativa adicional** para ingresar a los servicios propuestos **o bien para sustituir, con nuevos modelos, alguno que haya cumplido su límite máximo de operación**. Todo ello garantizando que los nuevos vehículos aseguren, mayor seguridad, menor emisión de contaminantes al medio ambiente y características de fácil accesibilidad para el usuario, lo cual fomentará el desarrollo de los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, **con una inversión menor a la que actualmente enfrentan con la incorporación de autobuses**. [Énfasis añadido]"[883]

El DICTAMEN COFEMER además señala que se "(…) *busca brindar una alternativa a los prestadores y operadores de los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo para efectos de que,* ***los que puedan sustituir un vehículo o incorporarse al servicio, puedan***

---

[880] Estimación propia con base en la información de los folios 39049 y 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos "*Anexo 43*" y "*Anexo 79-Inversión en unidades desglose*", respectivamente. La estimación únicamente consideró la información disponible para los conceptos "*SPRINTER/MERCEDES/Sprinter 17*", "*CRAFTER*" y "*SPRINTER*" y para los años entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés.

[881] Dictamen Total Final sobre el anteproyecto denominado ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios. Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", y en la dirección electrónica: https://www.cofemersimir.gob.mx/expediente/14542/emitido/12636/COFEME_15_0743

[882] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 8.

[883] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 11.

aprovechar la innovación de las nuevas tecnologías a efecto de que pueda ser más accesible su inversión inicial (…). [Énfasis añadido]" [884]

Así, un AGENTE ECONÓMICO que entrara a cualquier MERCADO RELEVANTE o que uno ya establecido expandiera su oferta con una flota de seis vehículos tipo *van*, tendría que destinar poco más de 6 (seis) millones de pesos. Lo anterior contrasta considerablemente con los montos de inversión superiores a los $24'000,000.00 (veinticuatro millones de pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de seis autobuses.

Adicionalmente, si se utilizara este tipo de vehículos la escala de operación rentable y el periodo de recuperación de la inversión podrían disminuir. Lo anterior al tomar en cuenta que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE podrían atender una cantidad mayor de rutas que requieren que se traslade una cantidad menor de pasajeros, lo que daría versatilidad para la asignación del vehículo que cada PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE considere pertinente según las características de la demanda de dicha ruta.

Por lo anterior, se considera que la obligación de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE utilicen determinados vehículos, tal como está establecido actualmente en los artículos 18 a 22 y 28 del RAFSA y el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA, distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia. Lo anterior, ya que incrementa de manera artificial los costos, la escala de operación rentable y el periodo de recuperación de la inversión, y genera ventajas para los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos de mayor participación, quienes son capaces de enfrentar los altos montos de inversión destinados para la adquisición de la flota vehicular impuesta por las disposiciones jurídicas citadas.

Lo anterior pone en desventaja a los AGENTES ECONÓMICOS que deseen entrar a los MERCADOS RELEVANTES o los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos de menor participación que quieran expandir su oferta y no puedan hacer frente a los altos montos de inversión requeridos para adquirir la flota vehicular. Por lo anterior, las citadas disposiciones jurídicas acentúan y perpetúan de manera artificial dicha barrera a la entrada y a la expansión, y por dicho motivo representan una barrera a la competencia y libre concurrencia.

II. Limita la incorporación de nuevos modelos de negocio, lo que podría generar ineficiencias y menor dinamismo en los MERCADOS RELEVANTES

En el punto **I.** anterior esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó un comparativo entre adquirir una flota de seis autobuses y una de seis vehículos tipo *Van*. Dicho comparativo se realizó, de manera ejemplificativa y no exhaustiva, para señalar cómo la limitación de los vehículos en el RAFSA y en el ACUERDO RAFSA incrementa artificialmente los costos de los AGENTES ECONÓMICOS para ofrecer el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, si se tienen en cuenta otras opciones que no sean exclusivamente autobuses integrales o convencionales.

---

[884] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 9.

Lo anterior ya que, en consideración de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, dar flexibilidad normativa para que sean los propios PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE quienes elijan el tipo de vehículo en el que prestarán el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, podría inyectar mayor dinamismo en los MERCADOS RELEVANTES al permitir la incorporación de nuevos modelos de negocio que respondan a la interacción entre la demanda de los USUARIOS y la oferta de los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE. Esto no ocurre en la actualidad, derivado de la obligación establecida en los artículos 18 a 22 y 28 del RAFSA y el numeral TERCERO del ACUERDO RAFSA de prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con determinados vehículos. En este sentido, LA PIEDAD implementó un modelo de negocio [redacted][885] utilizando principalmente vehículos tipo [redacted][886] No obstante, reconoció que estos vehículos "(…) [redacted]"[887]

De acuerdo con la información del EXPEDIENTE, la obligación de únicamente utilizar autobuses en las modalidades De Lujo, Ejecutivo, De Primera, Económico y Mixto no encuentra justificación en razones de seguridad. Como ya fue señalado, la modalidad TTPA permite el uso de vehículos distintos a autobuses integrales o convencionales. Más aun, los considerandos del ACUERDO RAFSA señalan que la regulación de los vehículos permitidos en la modalidad TTPA deriva de que están equipados con nuevas tecnologías "(…) *que garantizan mayor seguridad, menor emisión de contaminantes al medio ambiente y características de fácil accesibilidad para el usuario* (…)".[888] Asimismo, el DICTAMEN COFEMER refiere que "(…) *es de vital importancia tomar en cuenta las nuevas tecnologías aplicadas en la producción de vehículos en los últimos años, las cuales, promueven el mejor rendimiento de las unidades y una reducción en los distintos aspectos negativos derivados de su utilización,* ***encontrándose entre los más relevantes,*** (…) ***la seguridad de las personas.*** [Énfasis añadido]"[889]

En virtud de lo anterior, tanto el DICTAMEN COFEMER como el ACUERDO RAFSA sugieren que utilizar vehículos distintos a los autobuses integrales y convencionales garantiza mayor seguridad para los USUARIOS. Por tanto, permitir su utilización sería beneficioso para los pasajeros. La posibilidad de que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE puedan utilizar una mayor variedad de vehículos que garanticen mayor seguridad a los USUARIOS, generará mayor competencia y

---

[885] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*JCA_23 MARZO 23*", página 3.
[886] Folio 22357 del EXPEDIENTE Información visible en el archivo electrónico denominado "*JCA_23 ENERO 20*", página 4.
[887] Folio 22357 del EXPEDIENTE Información visible en el archivo electrónico denominado "*JCA_26 MAYO 2022*", página 4.
[888] De conformidad con el ACUERDO RAFSA.
[889] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 7.

dinamismo en todos los MERCADOS RELEVANTES y permitirá a los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE utilizar la infraestructura vehicular de manera más eficiente.

Lo anterior se reconoce en el DICTAMEN COFEMER, pues refiere que otra problemática en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE y SERVICIO DE TURISMO "(…) *es que, para la atención de grupos de turismo, se utilizaban vehículos tipo autobús* ***que no necesariamente eran ocupados a su máxima capacidad, situación que les restaba competitividad y productividad a los agentes económicos*** (…). [Énfasis añadido]"[890] Esto puede traducirse en que, en rutas o temporadas en las que la demanda de USUARIOS del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE es baja, utilizar vehículos de menor tamaño podría derivar en menores costos de operación y, por tanto, en una opción más eficiente.[891] En otras palabras, la flexibilización del tipo de vehículos utilizados para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE puede derivar en que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE comiencen a operar rutas que por la baja rentabilidad[892] actualmente no operan con un autobús integral o convencional, lo que en última instancia beneficiaría directamente a los USUARIOS.

Por todo lo anterior, esta autoridad considera que la normativa actual que limita el tipo de vehículos para la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE impide que los AGENTES ECONÓMICOS puedan incorporar a los MERCADOS RELEVANTES nuevas tecnologías de vehículos, en beneficio de los consumidores, así como implementar nuevos modelos de negocio y ampliar su oferta comercial. Al mismo tiempo, genera ineficiencias y resta dinamismo en los MERCADOS RELEVANTES, pues impide que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE puedan hacer uso de vehículos que podrían resultar más eficientes en rutas donde, por la baja demanda, utilizar un autobús puede ser costoso.

7.6.3 Medidas correctivas para eliminar la B-6

Medida correctiva para la B-6

Esta autoridad identifica que la siguiente posible medida puede corregir los problemas de competencia asociados con la B-6. En este sentido, se propone la siguiente medida correctiva:

M-6. Recomendación a la SICT

M-6.1. Que se establezca en el RAFSA, el ACUERDO RAFSA y/o cualquier otra disposición reglamentaria, una nueva modalidad a las ya existentes para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE. Dicha modalidad deberá contemplar la posibilidad de que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se pueda prestar con vehículos distintos al autobús integral o convencional como, por ejemplo y sin ser exhaustivos, los vehículos tipo *van, vagoneta y vehículo integral,* en

---

[890] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 8.

[891] A este respecto, el DICTAMEN COFEMER señala que la regulación planteada "(…) *ampliará el mercado de estos servicios al permitir la captación de grupos reducidos de personas y al reducirán* [sic] *los costos de operación en el mantenimiento de las unidades*." Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*175. Dictamen COFEMER*", página 11.

[892] Por baja rentabilidad se entiende aquellos escenarios en los que la demanda de los USUARIOS no es suficiente para llenar a su máxima capacidad un autobús integral o convencional.

cualquier tipo de RUTA. Se recomienda que la SICT regule, respecto de esta nueva modalidad, únicamente los niveles o componentes mínimos de tecnología de seguridad, calidad y regularidad en la prestación de dicha MODALIDAD y que flexibilice el tipo de vehículos que podrán ser utilizados para prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE en dicha modalidad, de tal forma que no limite la incorporación de nuevos vehículos con nuevas tecnologías.

7.6.4 Análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción de las medidas correctivas para la B-6

7.6.4.1 Eficacia y proporcionalidad de la medida correctiva para la B-6

La medida propuesta para abordar la **B-6** es eficaz y proporcional por las razones que se exponen a continuación.

La medida es eficaz para evitar que el RAFSA y el ACUERDO RAFSA impidan, en la prestación del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, la incorporación de vehículos que consideran nuevas tecnologías y con la mayor amplitud de vehículos posibles. Lo anterior, siempre y cuando se garanticen estándares mínimos de seguridad, calidad y regularidad en su prestación.

Toda vez que el problema resulta de que las disposiciones jurídicas vigentes limitan que el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE se preste con la mayor amplitud posible de vehículos, la medida resulta eficaz, porque busca que esta situación no ocurra al incorporar una nueva modalidad que permita que se preste el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con vehículos distintos a los autobuses integrales o convencionales que incorporen nuevas tecnologías en beneficio de los USUARIOS y que no sea solamente en la modalidad de TTPA.

Por otro lado, esta autoridad considera que la medida es proporcional a los efectos anticompetitivos observados, pues permite que todos los actuales PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, independiente de la modalidad con la que presten el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, y posibles nuevos oferentes, puedan prestar el servicio bajo el modelo de negocio que deseen implementar, de acuerdo con la demanda y preferencias de sus usuarios, así como disminuir los costos monetarios que deban invertir según el tipo de vehículo que deseen adquirir.

7.6.4.2 Mínima restricción de la medida correctiva para la B-6

La medida propuesta no se considera restrictiva para ningún AGENTE ECONÓMICO, toda vez que se trata solamente de una reforma o la creación de una nueva disposición jurídica que permita que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE presten el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con mayores opciones de vehículos, particularmente de menor costo. Por lo anterior, ningún AGENTE ECONÓMICO sufriría alguna restricción, sino al contrario, se verían beneficiados al poder implementar nuevos modelos de negocio para el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con nuevos vehículos, más productivos y rentables con lo que se prevé una ampliación de la cobertura en términos de número y diversidad de rutas.

Lo anterior es congruente, de manera análoga, con la opinión de la entonces SCT contenida en el DICTAMEN COFEMER dentro del análisis de impacto en la competencia del anteproyecto de emisión del ACUERDO RAFSA, donde señaló que:

> "A este respecto, la SCT manifestó que el establecimiento de las modalidades de servicio nacional de autotransporte federal, de pasajeros y turismo que podrán prestarse con vehículos integrales ligeros tipo van (…); **no restringe ni limita la promoción de la competencia** o eficiencia del mercado **ya que es una alternativa** para los prestadores de servicios de autotransporte de pasajeros, de turismo y privado que deseen incorporarse [sic] o sustituir alguna unidad [Énfasis añadido]".[893]

7.6.4.3 Eficiencia de la medida correctiva para la B-6

La medida **M-6.1** tiene por objeto eliminar los efectos generados por la barrera **B-6**. En este sentido, la aplicación de dicha medida permitirá que, al no haber costos económicos artificiales e impuestos por la propia regulación y permitir la incorporación de nuevos modelos de negocio, entren nuevos AGENTES ECONÓMICOS a competir. También que los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE ya establecidos expandan su oferta o que se generen nuevos modelos de negocio. Adicionalmente, permitiría que los PERMISIONARIOS DE TURISMO que operan con vehículos distintos a los autobuses integrales o convencionales puedan transitar a prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE, adicionalmente a lo que se propone en la medida **M-2.2** de la **B-2**. Asimismo, se generará innovación, toda vez que, al poder prestar el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE con nuevos vehículos que incorporan tecnologías distintas, se abre la posibilidad de la implementación de nuevos modelos de negocio que consideren las demandas actuales de los consumidores.

En línea con lo anterior, los PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, al operar con vehículos distintos a los autobuses integrales o convencionales y de menor tamaño, requerirían de menos espacio para realizar las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, lo que facilitaría operar sin TERMINALES DE PASAJEROS en los términos establecidos actualmente por la regulación. Esto facilitaría la implementación de las medidas correctivas de la **B-1**.

Todo lo anterior generará mayor eficiencia en los mercados, puesto que será posible que exista mayor competencia e innovación en beneficio de los USUARIOS.

Lo anterior es congruente, de manera análoga, con la opinión de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Comisión Federal de Mejora Regulatoria quienes, al realizar el análisis de impacto en la competencia del anteproyecto de emisión del ACUERDO RAFSA, señalaron que:

> "Con relación a lo expresado por la Secretaría, la COFEMER coincide con que la regulación no limita la promoción de la competencia, sino que, por el contrario, **promueve la competencia económica toda vez que establece una nueva alternativa** dentro del mercado del autotransporte federal, misma que resulta **mucho más accesible para los nuevos**

---

[893] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información disponible en el archivo electrónico denominado "*175. Dictamen COFEMER*", página 13.

inversionistas en contraposición al autobús y establece una opción adicional para los turistas [Énfasis añadido]".[894]

8 Determinación

Por lo expuesto, y con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente, así como 28, párrafo décimo cuarto, de la CONSTITUCIÓN; 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I, XI, y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, 94, fracción III, y 95 de la LFCE; 1, 2 y 12, último párrafo, de las DISPOSICIONES; así como 1, 4, fracción III, 17, fracciones XVI, XXII, L y LI, del ESTATUTO, se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR. Al respecto,

SE ACUERDA:

PRIMERO. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que hay elementos para determinar, preliminarmente, que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, así como el MR E-NOROESTE, así como la existencia de 6 (seis) barreras a la competencia y libre concurrencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES antes citados, por lo que se proponen medidas correctivas para eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SEGUNDO. Notifíquese mediante oficio a la SICT, a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y a la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el presente DICTAMEN PRELIMINAR, que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA y el MR E-NOROESTE. Lo anterior, conforme a los artículos 94, fracción III, de la LFCE y 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. Notifíquese personalmente a: **i)** Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., **ii)** Autos Pullman de Morelos, Servicio de lujo, S.A. de C.V., **iii)** Autos Pullman, S.A. de C.V., **iv)** AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., **v)** Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V., **vi)** Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V., **vii)** Socios de GT en Ómnibus de México, S.A. de C.V., **viii)** Inversionistas en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V., **ix)** Ómnibus de México, S.A. de C.V., **x)** Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V., **xi)** Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V., **xii)** Transpaís Único, S.A. de C.V., **xiii)** Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo y **xiv)** Grupo Senda Autotransporte, S.A. de C.V., el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone diversas medidas correctivas para eliminar las barreras a la competencia identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES PREMIUM, los MERCADOS RELEVANTES DE PRIMERA, así como el MR E-NOROESTE. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, párrafo tercero, de la LFCE; 163, fracción I, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

---

[894] Folio 41958 del EXPEDIENTE. Información disponible en el archivo electrónico denominado "*175. Dictamen COFEMER*", página 13.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

CUARTO. Notifíquese mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR, a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publíquese la versión pública del presente DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de Internet de la COMISIÓN, para que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, puedan manifestar lo que a su derecho convenga y ofrezcan los medios de convicción que estimen pertinentes. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracciones III, párrafo tercero, y IV, de la LFCE; así como 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN para que, una vez notificado el presente DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

José Manuel Haro Zepeda
Titular de la Autoridad Investigadora

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

9 Anexos del DICTAMEN PRELIMINAR

9.1 Cronología de la investigación

El veintitrés de junio de dos mil veintidós, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación establecido en el artículo 94 de la LFCE, toda vez que se identificaron elementos que hicieron suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, y turnó el EXPEDIENTE a la DGMR para el desahogo de la investigación.

El extracto del acuerdo de inicio se publicó en el DOF y en el sitio de internet de la COMISIÓN, el treinta de junio de dos mil veintidós, con el objeto de que cualquier persona pudiera coadyuvar con la investigación.[895]

Mediante los acuerdos emitidos el dieciséis de enero de dos mil veintitrés y el catorce de julio de dos mil veintitrés, se amplió el plazo de investigación por dos periodos adicionales de 120 (ciento veinte) días hábiles, de conformidad con el artículo 94, fracción I de la LFCE.[896]

Durante la tramitación de la investigación radicada en el EXPEDIENTE se llevaron a cabo las actuaciones referidas en la sección "*9.2 Actuaciones realizadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE y descripción de las actividades económicas y funciones realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS participantes y relacionados del MERCADO INVESTIGADO*" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Mediante el acuerdo emitido el nueve de febrero de dos mil veinticuatro, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA, una vez transcurrido el tercer periodo del plazo de la investigación, concluyó la investigación que radica en el EXPEDIENTE, de conformidad con el artículo 63, primer párrafo, de las DISPOSICIONES.[897]

Finalmente, mediante los acuerdos números CFCE-219-2022,[898] CFCE-290-2023[899] y CFCE-322-2023[900] el PLENO de esta COMISIÓN declaró el diecinueve de septiembre de dos mil veintidós, el seis de noviembre y el doce de diciembre de dos mil veintitrés, como días inhábiles.

---

[895] En cumplimiento a lo establecido en el artículo 94, fracción I, de la LFCE.
[896] Los extractos de los acuerdos de ampliación del plazo de investigación que radica en el EXPEDIENTE, se publicaron el dieciocho de enero de dos mil veintitrés y el catorce de julio, ambos de dos mil veintitrés en la página de internet de la COMISIÓN, los cuales se encuentran disponibles en https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2023/01/18.01.2023-IEBC-003-2022-EXTR-1ER-ACDO-AMP.pdf y https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2023/07/IEBC-003-2022-EXTR-2DO-ACDO-AMP.pdf respectivamente.
[897] El extracto del acuerdo de conclusión de la investigación radicada en el EXPEDIENTE se publicó el nueve de febrero de dos mil veinticuatro, en la página de internet de la COMISIÓN, el cual se encuentra disponible en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2024/02/09.02.2024-IEBC-003-2022-Extracto-ACDO-CONCLUSION.pdf.
[898] Publicado en el DOF el veintitrés de septiembre de dos mil veintidós.
[899] Publicado en el DOF el diecisiete de noviembre de dos mil veintitrés.
[900] Publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil veintitrés.

9.2 Actuaciones realizadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE y descripción de las actividades económicas y funciones realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS participantes y relacionados del MERCADO INVESTIGADO

En el MERCADO INVESTIGADO se identificó la existencia de diversas Autoridades Públicas y de AGENTES ECONÓMICOS -algunos de los cuales pertenecen a un GIE-, que tienen participación y/o relación con el MERCADO INVESTIGADO, los cuales fueron requeridos durante la investigación, mismos que se refieren a continuación.

AUTORIDADES PÚBLICAS

Solicitudes de información

Durante la investigación tramitada en el EXPEDIENTE, se emitieron solicitudes de información y documentos a diversas Autoridades Públicas conforme a lo establecido en los artículos 73 y 74 de la LFCE, las cuales se detallan en la siguiente tabla.

Autoridades	Funciones	Número de oficio, que contiene la solicitud de información	Escritos de desahogo	Acuerdo de desahogo
SE	Secretaría de Estado dependiente del Ejecutivo Federal, encargada, entre otras cosas, de regular y vigilar la prestación del servicio registral mercantil a nivel federal, así como promover y apoyar el adecuado funcionamiento de los registros públicos locales.[901]	COFECE-AI-DGMR-2022-030.[902]	Uno de agosto de dos mil veintidós.[903]	Diez de agosto de dos mil veintidós.[904]
SICT	Secretaría dependiente del Ejecutivo Federal que se encarga, entre otras cosas, de formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las	COFECE-AI-DGMR-2022-031.[906]	Quince de agosto de dos mil veintidós, seis de septiembre, tres, doce y trece de octubre, todos de dos mil veintidós, así como el once de enero, ocho de febrero, diez de marzo, treinta y uno de marzo, veinte de abril y veintiocho de noviembre, todos de dos mil veintitrés.	Ocho de diciembre de dos mil veintitrés.[907]

[901] De conformidad con el artículo 34, fracción XIV, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última reforma fue publicada en el DOF el cinco de abril de dos mil veintidós.
[902] Emitido el quince de julio de dos mil veintidós y notificado mediante oficio el quince de julio de dos mil veintidós.
[903] Dicha fecha corresponde al oficio electrónico. El escrito físico fue presentado en la Oficialía el cuatro de agosto de dos mil veintidós con número 164940.
[904] Notificado por correo electrónico el once de agosto de dos mil veintidós.
[906] Emitido el quince de julio de dos mil veintidós y notificado por oficio el quince de julio de dos mil veintidós.
[907] Notificado por oficio COFECE-AI-DGMR-2023-184 el once de diciembre de dos mil veintitrés.

	comunicaciones y transporte terrestre.[905]			
SAT	Autoridad responsable de aplicar la legislación fiscal y que, en el caso particular administra el régimen a través del cual tributan las sociedades en el SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.[908]	COFECE-AI-DGMR-2023-037.[909]	Quince de marzo de dos mil veintitrés.	Veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés.[910]
IMT	Es un órgano desconcentrado de la SICT dependiente del Ejecutivo Federal, que se encarga de realizar investigaciones para asimilar, adaptar y desarrollar tecnología para la planeación, estudio, proyecto, construcción, conservación, reconstrucción y operación de la infraestructura del transporte.[911]	COFECE-AI-DGMR-2023-053.[912]	Doce de abril y dieciséis de mayo, ambos de dos mil veintitrés.	Veintiséis de mayo de dos mil veintitrés.[913]

AGENTES ECONÓMICOS

AGENTE ECONÓMICO	Actividad económica	Número de oficio, que contiene el requerimiento de información	Escritos de desahogo	Acuerdo de desahogo
PULLMAN DE MORELOS	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y	COFECE-AI-DGMR-2022-036.[915]	Veinticinco de agosto, veintiséis de agosto, nueve de septiembre, once de octubre, uno de noviembre, ocho de noviembre y diecisiete de noviembre, todos de dos mil veintidós.	Cuatro de enero de dos mil veintitrés.[916]

[905] De conformidad con el artículo 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última reforma fue publica en el DOF el cinco de abril de dos mil veintidós.
[908] Folio 17693 del EXPEDIENTE.
[909] Emitido el veintisiete de febrero de dos mil veintitrés y notificado por oficio el uno de marzo de dos mil veintitrés.
[910] Notificado por oficio COFECE-AI-DGMR-2023-054 el veintisiete de marzo de dos mil veintitrés.
[911] De conformidad con el artículo 41 del RISCT.
[912] Emitido el veintitrés de marzo de dos mil veintitrés y notificado mediante oficio el treinta de marzo de dos mil veintitrés.
[913] Notificado personalmente por oficio el treinta de mayo de dos mil veintitrés.
[915] Emitido el diez de agosto de dos mil veintidós y notificado por instructivo el doce de agosto de dos mil veintidós.
[916] Notificado personalmente el nueve de enero de dos mil veintitrés.

	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[914]			
IAMSA	Tenedora de acciones.[917]	COFECE-AI-DGMR-2022-037.[918]	Dos de septiembre, veintitrés de septiembre, cuatro de octubre, veintiséis de octubre, dieciséis de noviembre y dieciséis de diciembre, todos de dos mil veintidós.	Diez de febrero de dos mil veintitrés.[919]
ERCO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[920]	COFECE-AI-DGMR-2022-043.[921]	Veintiuno de septiembre, once y diecinueve de octubre, quince de noviembre, dieciséis de noviembre, dieciséis de diciembre, todos de dos mil veintidós, así como doce de enero, tres de febrero y trece de febrero, todos de dos mil veintitrés.	Veintiséis de junio de dos mil veintitrés.[922]
Conexiones Tornado, S. de R.L. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE[923]	COFECE-AI-DGMR-2023-010.[924]	Veintisiete de abril y veintiocho de abril, ambos de dos mil veintitrés. [925]	No aplica.[926]
Expresso del Sur, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[927]	COFECE-AI-DGMR-2023-011.[928]	Tres de marzo, diez de abril, tres, diecinueve y treinta y uno de mayo, así como veintisiete de junio, todos y primero de agosto de dos mil veintitrés.	Once de julio de dos mil veintitrés.[929]

[914] Folio 924 del EXPEDIENTE.
[917] Folio 1124 del EXPEDIENTE.
[918] Emitido el dieciséis de agosto de dos mil veintidós y notificado por instructivo el diecinueve de agosto de dos mil veintidós.
[919] Notificado personalmente el trece de febrero de dos mil veintitrés.
[920] Folio 1324 del EXPEDIENTE.
[921] Emitido el primero de septiembre de dos mil veintidós y notificado por instructivo el seis de septiembre de dos mil veintidós.
[922] Notificado por correo electrónico el veintisiete de junio de dos mil veintitrés.
[923] Folio 19864 del EXPEDIENTE.
[924] Emitido el diez de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de febrero de dos mil veintitrés.
[925] Mediante acuerdo de fecha de veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el veinticinco de abril de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO Conexiones Tornado, S. de R.L. de C.V., toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-010.
[926] Mediante acuerdo de fecha doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el quince de febrero de dos mil veinticuatro se cuantificó la multa como medida de apremio a Conexiones Tornado, S. de R.L. de C.V, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-010.
[927] Folio 18899 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados *"PERMISO PARA LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE AUTOTRANSPORTE F"* y *"Permiso de Terminal"*.
[928] Emitido el diez de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el diecisiete de febrero de dos mil veintitrés.
[929] Notificado por instructivo el trece de julio de dos mil veintitrés.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

OMNIBUS	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE[930] Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[931]	COFECE-AI-DGMR-2023-012.[932]	Veintisiete de febrero, uno de marzo, veintisiete de marzo, veintiocho de abril, veintinueve de mayo, dos de junio, treinta y uno de julio y veinticuatro de agosto,[933] todos de dos mil veintitrés.	Catorce de agosto de dos mil veintitrés.[934]
COSTA DE ORO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[935]	COFECE-AI-DGMR-2023-022.[936]	No aplica.[937]	No aplica.[938]
Transpaís Único, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[939]	COFECE-AI-DGMR-2023-023.[940]	Siete de marzo, veinticuatro de marzo, veintisiete de abril, diecinueve de mayo, todos y diez de junio de dos mil veintitrés.	Veintiséis de junio de dos mil veintitrés.[941]
Transportes Rápidos Corazón de	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[942]	COFECE-AI-DGMR-	No aplica.[944]	No aplica.[945]

[930] Folio 20191 del EXPEDIENTE.
[931] Folio 18705 del EXPEDIENTE.
[932] Emitido el diez de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de febrero de dos mil veintitrés.
[933] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.
[934] Notificado por correo electrónico el catorce de agosto de dos mil veintitrés.
[935] Folio 17461 del EXPEDIENTE.
[936] Emitido el quince de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiuno de febrero de dos mil veintitrés.
[937] Mediante acuerdo de fecha veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el veintisiete de abril de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO AUTOBUSES COSTA DE ORO, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-022.
[938] Mediante acuerdo de fecha doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el trece de febrero de dos mil veinticuatro, se cuantifico la multa como medida de apremio a AUTOBUSES COSTA DE ORO toda vez que no desahogó la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-022.
[939] Folio 18518 del EXPEDIENTE.
[940] Emitido el quince de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiuno de febrero de dos mil veintitrés.
[941] Notificado personalmente el veintinueve de junio de dos mil veintitrés.
[942] Folio 17539 del EXPEDIENTE.
[944] Mediante acuerdo de fecha veintiocho de marzo de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el nueve de mayo de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO Transportes Rápidos Corazón de María, S.C. de R.L., toda vez que no desahogó la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-024.
[945] Mediante acuerdo de fecha doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el trece de febrero de dos mil veinticuatro, se cuantificó la multa como medida de apremio a CORAZÓN DE MARÍA impuesta al no desahogar la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-024.

María, S.C. de R.L.		2023-024.[943]		
AUTOBUSES TITANIUM	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[946]	COFECE-AI-DGMR-2023-025.[947]	Diez de marzo, once de abril, veintidós de junio, veintitrés de junio y treinta de junio, todos de dos mil veintitrés.	Siete de agosto de dos mil veintitrés.[948]
AUTOCAMIONES DEL PACÍFICO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[949]	COFECE-AI-DGMR-2023-036.[950]	Veintiuno de marzo, diecisiete de abril, veinticinco de abril, veintinueve de mayo y treinta y uno de mayo, todos de dos mil veintitrés.	Veintiséis de junio de dos mil veintitrés.[951]
CENTRAL DEL NORTE	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[952]	COFECE-AI-DGMR-2023-043.[953]	Doce de abril, cuatro de mayo, veintinueve de mayo, catorce de julio, dos de agosto, cuatro de agosto, veintidós de agosto y cuatro de septiembre de dos mil veintitrés.[954]	Diecinueve de septiembre de dos mil veintitrés.[955]
TERMINAL DE OBSERVATORIO	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[956]	COFECE-AI-DGMR-2023-044.[957]	Trece de abril, ocho de mayo, veintiocho de junio y once de agosto, todos de dos mil veintitrés.	Veinticinco de agosto de dos mil veintitrés.[958]
TERMINAL TAXQUEÑA	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[959]	COFECE-AI-DGMR-	Doce de abril, cuatro de mayo, veintiocho de junio, cuatro y veinticinco de agosto,[961] todos de dos mil veintitrés.	Catorce[962] de agosto de dos mil veintitrés.[963]

[943] Emitido el quince de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de febrero de dos mil veintitrés.
[946] Folio 18945 del EXPEDIENTE.
[947] Emitido el quince de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de febrero de dos mil veintitrés.
[948] Notificado por correo electrónico el siete de agosto de dos mil veintitrés.
[949] Folio 19837 del EXPEDIENTE.
[950] Emitido el veintisiete de febrero de dos mil veintitrés y notificado personalmente el tres de marzo de dos mil veintitrés.
[951] Notificado por correo electrónico el veintisiete de junio de dos mil veintitrés.
[952] Folio 20453 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO SCT TCN*" dentro de la carpeta denominada "*NUMERAL 11*".
[953] Emitido el veintiuno de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés.
[954] El veinticinco de septiembre de dos mil veintitrés, CENTRAL DEL NORTE ingreso en la OP un escrito con información complementaria.
[955] Notificado personalmente el veinte de septiembre de dos mil veintitrés.
[956] Folio 20773 del EXPEDIENTE.
[957] Emitido el veintiuno de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés.
[958] Notificado personalmente el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.
[959] Folio 20512 del EXPEDIENTE.
[961] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto del carácter de la información presentada.
[962] Notificado por instructivo de diecisiete de agosto de dos mil veintitrés.
[963] Notificado por instructivo de diecisiete de agosto de dos mil veintitrés.

		2023-045.[960]		
TERMINAL DE ORIENTE	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[964]	COFECE-AI-DGMR-2023-046.[965]	Catorce de abril, ocho de mayo, veintiocho de junio, once de agosto y treinta de agosto, todos de dos mil veintitrés.	Veinte de septiembre de dos mil veintitrés.[966]
CENTRAL DE MONTERREY	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[967]	COFECE-AI-DGMR-2023-051.[968]	Catorce de abril, nueve de mayo, veintinueve de mayo, catorce de julio, tres de agosto, cuatro de agosto, ocho de agosto, veinticinco de agosto, doce de septiembre y veinticinco de septiembre, todos de dos mil veintitrés.	Diez de octubre de dos mil veintitrés.[969]
CENTRAL DE GUADALAJARA	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[970]	COFECE-AI-DGMR-2023-052.[971]	Veinte de abril, once de mayo, veintinueve de mayo, catorce de julio, cuatro y veinticinco de agosto, así como doce y veinticinco de septiembre,[972] todos de dos mil veintitrés.	Veintidós de septiembre[973] de dos mil veintitrés.[974]
CAPU	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[975]	COFECE-AI-DGMR-2023-055.[976]	Veinticinco de abril, veintidós de mayo, veintiocho de junio, once de agosto y uno de septiembre, todos de dos mil veintitrés.	Catorce de septiembre de dos mil veintitrés.[977]
ADO Y EMPRESAS COORDINADAS	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[978]	COFECE-AI-DGMR-2023-061.[979]	Diez de mayo, cinco de junio, catorce de julio y dieciocho de agosto, todos de dos mil veintitrés.	Veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.[980]

[960] Emitido el veintiuno de marzo de dos mil veintitrés y notificado por personalmente instructivo el veintitrés de marzo de dos mil veintitrés.
[964] Folio 20972 del EXPEDIENTE. Información visible dentro de la carpeta electrónica denominada "*ANEXO VII*".
[965] Emitido el veintiuno de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés.
[966] Notificado por instructivo el veintiséis de septiembre de dos mil veintitrés.
[967] Folios 21087 y 21088 del EXPEDIENTE.
[968] Emitido el veintitrés de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiocho de marzo de dos mil veintitrés.
[969] Notificado por instructivo de doce de octubre de dos mil veintitrés.
[970] Folio 21234 del EXPEDIENTE.
[971] Emitido el veintitrés de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el treinta y uno de marzo de dos mil veintitrés.
[972] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter que guarda la información presentada.
[973] Notificado por instructivo de veintiséis de septiembre de dos mil veintitrés.
[974] Notificado por instructivo de veintiséis de septiembre de dos mil veintitrés.
[975] Folio 21562 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ANEXO VII*".
[976] Emitido el veintiocho de marzo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el once de abril de dos mil veintitrés.
[977] Notificado por instructivo el diecinueve de septiembre de dos mil veintitrés.
[978] Folio 22505 del EXPEDIENTE.
[979] Emitido el diecisiete de abril de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiuno de abril de dos mil veintitrés.
[980] Notificado por instructivo el treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés.

ESTRELLA BLANCA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[981]	COFECE-AI-DGMR-2023-062.[982]	Cuatro de mayo, treinta de mayo, doce de julio, dos de agosto, tres de agosto, nueve de agosto, veintidós de agosto, siete de septiembre y veintiocho de septiembre de dos mil veintitrés y catorce de febrero de dos mil veinticuatro.	No aplica.[983]
LA PIEDAD	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[984]	COFECE-AI-DGMR-2023-063.[985]	Tres de enero, treinta y uno de mayo, cuatro de julio, once de agosto, seis, nueve y veintinueve de septiembre, todos de dos mil veintitrés.	Siete de noviembre de dos mil veintitrés.[986]
GRUPO TOLUCA	No participa en el MERCADO INVESTIGADO.[987]	COFECE-AI-DGMR-2023-064.[988]	Dieciséis de mayo y siete de junio, ambos de dos mil veintitrés.	Treinta de mayo de dos mil veintitrés.[989]
SENDA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[990]	COFECE-AI-DGMR-2023-068.[991]	Once de mayo, treinta de mayo, nueve de junio, nueve de agosto, treinta y uno de agosto, veintiuno, veintidós y veinticinco de septiembre, tres de octubre y nueve de noviembre,[992] todos de dos mil veintitrés.	Veintitrés de octubre de dos mil veintitrés.[993]
TUFESA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y	COFECE-AI-DGMR-2023-074.[995]	Veinticuatro de mayo, veintidós de junio, diez de agosto, cuatro de septiembre y dos de octubre, todos de dos mil veintitrés.	Treinta de octubre de dos mil veintitrés.[996]

[981] Folios 21855 y 21859 del EXPEDIENTE.
[982] Emitido el diecisiete de abril de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiuno de abril de dos mil veintitrés.
[983] Mediante acuerdo de fecha de doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado personalmente el quince de febrero de dos mil veinticuatro, se cuantifico la multa al AGENTE ECONÓMICO ESTRELLA BLANCA, toda vez qye no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-062.
[984] Folio 22143 del EXPEDIENTE.
[985] Emitido el diecisiete de abril de dos mil veintitrés y notificado personalmente el dieciocho de abril de dos mil veintitrés.
[986] Notificado personalmente el nueve de noviembre de dos mil veintitrés.
[987] Folio 21406 del EXPEDIENTE.
[988] Emitido el diecisiete de abril de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintiuno de abril de dos mil veintitrés.
[989] Notificado por instructivo el primero de junio de dos mil veintitrés.
[990] Folio 22533 del EXPEDIENTE.
[991] Emitido el veintiuno de abril de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticinco de abril de dos mil veintitrés.
[992] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.
[993] Notificado por correo electrónico el veinticuatro de octubre de dos mil veintitrés.
[995] Emitido el tres de mayo de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el nueve de mayo de dos mil veintitrés.
[996] Notificado por correo electrónico el treinta y uno de octubre de dos mil veintitrés.

	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[994]			
CANAPAT	Cámara que conglomera a distintos participantes del MERCADO INVESTIGADO.[997]	COFECE-AI-DGMR-2023-106.[998]	Ocho y veinticuatro de agosto, diecinueve de septiembre, seis de octubre y veintiséis de octubre, todos de dos mil veintitrés.	Diecisiete de octubre[999] y siete de noviembre de dos mil veintitrés.[1000]
GRUPO ADO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1001]	COFECE-AI-DGMR-2023-108.[1002]	Once de agosto, veintinueve de agosto y veintiuno de septiembre, todos de dos mil veintitrés.	Treinta de octubre de dos mil veintitrés.[1003]
TRANSPORTES GRUPO TOLUCA	No es permisionario.[1004]	COFECE-AI-DGMR-2023-109.[1005]	Once y veintinueve de agosto, así como, veintiuno de septiembre, todos de dos mil veintitrés.	Tres de octubre de dos mil veintitrés.[1006]
OMNIBUS DE MÉXICO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1007]	COFECE-AI-DGMR-2023-110.[1008]	Catorce y treinta de agosto, siete y veintisiete de septiembre, veinte de octubre diecisiete de noviembre y quince de diciembre, todos de dos mil veintitrés.	Cinco de diciembre de dos mil veintitrés[1009] y doce de enero de dos mil veinticuatro.[1010]
GHO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1011]	COFECE-AI-DGMR-2023-111.[1012]	Once y veintinueve de agosto, veintiocho de septiembre, veinte de octubre, dieciséis de noviembre y trece de diciembre, todos de dos mil veintitrés.	Uno de diciembre de dos mil veintitrés[1013] y cinco de enero

[994] Folio 22726 del EXPEDIENTE.
[997] Folio 23483 del EXPEDIENTE.
[998] Emitido el siete de julio de dos mil veintitrés y notificado personalmente el diez de julio de dos mil veintitrés.
[999] Notificado personalmente el dieciocho de octubre de dos mil veintitrés.
[1000] Notificado personalmente el nueve de noviembre de dos mil veintitrés.
[1001] Folio 26497 del EXPEDIENTE.
[1002] Emitido el once de julio de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el trece de julio de dos mil veintitrés.
[1003] Notificado por instructivo el uno de noviembre de dos mil veintitrés.
[1004] Folio 26609 del EXPEDIENTE.
[1005] Emitido el once de julio de dos mil veintidós y notificado por instructivo el trece de julio de dos mil veintitrés.
[1006] Notificado personalmente el cinco de octubre de dos mil veintitrés.
[1007] Folio 27163 del EXPEDIENTE.
[1008] Emitido el once de julio de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de julio de dos mil veintitrés.
[1009] Notificado por instructivo el siete de diciembre de dos mil veintitrés
[1010] Notificado personalmente el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.
[1011] Folio 26627 del EXPEDIENTE.
[1012] Emitido el once de julio de dos mil veintitrés y notificado personalmente el trece de julio de dos mil veintitrés.
[1013] Notificado personalmente el cuatro de diciembre de dos mil veintitrés.

				de dos mil veinticuatro.[1014]
CENTRAL HUICHAPAN	PERMISIONARIO DE TERMINAL[1015].	COFECE-AI-DGMR-2023-112.[1016]	Catorce de agosto, treinta de agosto, veinte de septiembre, veinticinco de septiembre, treinta de octubre, uno de noviembre, treinta de noviembre, todos de dos mil veintitrés, diecinueve de enero y ocho de febrero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1017]
AUTOBUSES POBLANOS	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1018]	COFECE-AI-DGMR-2023-013.[1019]	No aplica.[1020]	No aplica.[1021]
Administración Camionera de Nayarit, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1022]	COFECE-AI-DGMR-2023-120.[1023]	No aplica.[1024]	No aplica.[1025]
Servicios y Autobuses del Golfo, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y	COFECE-AI-DGMR-2023-121.[1027]	Uno de septiembre, veintinueve de septiembre, veintiséis de octubre, catorce de noviembre y diecisiete de noviembre, todos de dos mil veintitrés.	Ocho de noviembre de dos mil veintitrés.[1028]

[1014] Notificado personalmente el ocho de enero de dos mil veinticuatro.
[1015] Folio 27138 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso*".
[1016] Emitido el once de julio de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el uno de agosto de dos mil veintitrés.
[1017] Notificado por instructivo el treinta de enero de dos mil veinticuatro.
[1018] Folios 17381 y 17382 del EXPEDIENTE.
[1019] Emitido el diez de febrero de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el quince de febrero de dos mil veintitrés.
[1020] Mediante acuerdo de fecha veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el veintisiete de abril de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO AUTOBUSES POBLANOS, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-013.
[1021] Mediante acuerdo de quince de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el quince de febrero de dos mil veinticuatro, se cuantificó la multa impuesta como medida de apremio a AUTOBUSES POBLANOS, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-013.
[1022] Folio 25336 del EXPEDIENTE.
[1023] Emitido el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintidós de agosto de dos mil veintitrés.
[1024]Mediante acuerdo de catorce de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el diecinueve de septiembre de dos mil veintitrés se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO Administración Camionera de Nayarit, S.A. de C.V., toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-120.
[1025] Mediante acuerdo emitido el doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el quince de febrero de dos mil veinticuatro se cuantificó la multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO Administración Camionera de Nayarit, S.A. de C.V., toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-120.
[1027] Emitido el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés y notificado personalmente el veintidós de agosto de dos mil veintitrés.
[1028] Notificado por correo electrónico el nueve de noviembre de dos mil veintitrés.

	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1026]			
FYPSA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1029]	COFECE-AI-DGMR-2023-122.[1030]	No aplica.[1031]	No aplica.[1032]
Autobuses de Jalapa, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1033]	COFECE-AI-DGMR-2023-123.[1034]	Trece de septiembre, trece de octubre, treinta de octubre, veintidós de noviembre, todos de dos mil veintitrés y diecisiete de enero de dos mil veinticuatro.	Seis de diciembre de dos mil veintitrés.[1035]
FLECHA ROJA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1036]	COFECE-AI-DGMR-2023-124.[1037]	Trece de septiembre, tres de octubre, veintisiete de octubre, veintisiete de noviembre, todos de dos mil veintitrés y nueve de enero de dos mil veinticuatro.	Trece de diciembre de dos mil veintitrés[1038] y dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.[1039]
KOLORS	Servicio de intermediación.[1040]	COFECE-AI-DGMR-2023-125.[1041]	Cuatro de septiembre, veinte de septiembre, trece de octubre, uno de noviembre, uno de diciembre, trece de diciembre, quince de diciembre, todos de dos mil veintitrés y veintiuno de febrero de dos mil veinticuatro.	Veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.[1042]

[1026] Folio 32034 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO DE RUTA SAG ANEXO 6"* y los archivos electrónicos contenidos dentro de la carpeta "*Permisos SCT Terminales Anexo 12*".
[1029] Folio 25415 del EXPEDIENTE.
[1030] Emitido el diecisiete de agosto dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintidós de agosto de dos mil veintitrés.
[1031] Mediante acuerdo de fecha catorce de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el diecinueve de septiembre de dos mil veintitrés se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO FYPSA, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-122.
[1032] Mediante acuerdo de fecha doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por instructivo el quince de febrero de dos mil veinticuatro se cuantificó la multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO FYPSA, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-122.
[1033] Folio 33574 del EXPEDIENTE.
[1034] Emitido el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés y notificado personalmente el veintiuno de agosto de dos mil veintitrés.
[1035] Notificado por correo electrónico el seis de diciembre de dos mil veintitrés.
[1036] Folio 32529 del EXPEDIENTE.
[1037] Emitido el diecisiete de agosto de mil veintitrés y notificado por instructivo el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.
[1038] Notificado personalmente el quince de diciembre de dos mil veintitrés.
[1039] Notificado personalmente el dieciocho de enero de dos mil veinticuatro.
[1040] Folio 30045 del EXPEDIENTE.
[1041] Emitido el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintidós de agosto de dos mil veintitrés.
[1042] Notificado por correo electrónico el veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.

ATAH	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1043]	COFECE-AI-DGMR-2023-126.[1044]	Siete, dieciocho y veintisiete de septiembre, dieciocho de octubre, trece de noviembre de dos mil veintitrés y uno de diciembre, todos de dos mil veintitrés, así como veintitrés de enero de dos mil veinticuatro.	Doce de enero de dos mil veinticuatro.[1045]
AMPERSA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1046]	COFECE-AI-DGMR-2023-127.[1047]	Ocho y veintidós de septiembre, once de octubre, trece de noviembre, siete de diciembre, todos de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Uno de febrero de dos mil veinticuatro.[1048]
Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1049]	COFECE-AI-DGMR-2023-128.[1050]	Seis de septiembre, veintiséis de septiembre, catorce de noviembre y siete de diciembre, todos de dos mil veintitrés.	Cinco de enero de dos mil veinticuatro.[1051]
CENTRAL DE CHIAPAS	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1052]	COFECE-AI-DGMR-2023-129.[1053]	Ocho de septiembre, veintisiete de septiembre, dieciocho de octubre y trece de noviembre, todos de dos mil veintitrés.	Veintidós de noviembre de dos mil veintitrés.[1054]
AUTOBUSES ABC	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1055]	COFECE-AI-DGMR-2023-130.[1056]	Trece de septiembre, dos y veintiséis de octubre, nueve y treinta de noviembre, cuatro, doce y quince de diciembre, todos de dos mil veintitrés, así como, el dieciocho de enero de dos mil veinticuatro.	Treinta y uno de enero de dos mil veinticuatro.[1057]

[1043] Folio 31287 del EXPEDIENTE.
[1044] Emitido el veintidós de agosto de mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de agosto de dos mil veintitrés.
[1045] Notificado por instructivo el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.
[1046] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos contenidos en las carpetas denominadas "*Anexo 10*", "*Anexo 10 Primera Clase*", "*Anexo 10 Permisos Terminales*" y "*Anexo 10 Directo Económico*".
[1047] Emitido el veintidós de agosto de mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés.
[1048] Notificado por correo electrónico el uno de febrero de dos mil veinticuatro.
[1049] Folio 31244 del EXPEDIENTE.
[1050] Emitido el veintidós de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés.
[1051] Notificado por correo electrónico el cinco de enero de dos mil veinticuatro.
[1052] Folio 31462 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos contenidos dentro de la carpeta "*ANEXO IV*".
[1053] Emitido el veintidós de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veinticuatro de agosto de dos mil veintitrés.
[1054] Notificado por instructivo el veinticuatro de noviembre de dos mil veintitrés.
[1055] Folio 32445 del EXPEDIENTE.
[1056] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado personalmente el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.
[1057] Notificado por correo electrónico el treinta y uno de enero de dos mil veinticuatro.

GTB Autobuses, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1058]	COFECE-AI-DGMR-2023-131.[1059]	Diecinueve de septiembre, diez de octubre, y treinta y uno de octubre, todos de dos mil veintitrés, así como dieciséis de enero y dos de febrero de dos mil veinticuatro.	Treinta y uno de enero de dos mil veinticuatro.[1060]
SANTA CLARA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1061]	COFECE-AI-DGMR-2023-132.[1062]	Doce de septiembre, diecisiete de octubre, y nueve de noviembre, todos de dos mil veintitrés y, quince de enero de dos mil veinticuatro. [1063]	Diecisiete de noviembre de dos mil veintitrés.[1064]
CENTRAL DE TIJUANA	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1065]	COFECE-AI-DGMR-2023-133.[1066]	Doce de septiembre, veinticinco de septiembre y veinte de octubre, todos de dos mil veintitrés.	Siete de noviembre de dos mil veintitrés.[1067]
CENTRAL DE TAMPICO	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1068]	COFECE-AI-DGMR-2023-134.[1069]	Doce de septiembre, veinticinco de septiembre y veinte de octubre, todos de dos mil veintitrés.	Siete de noviembre de dos mil veintitrés.[1070]
Autobuses del Évora, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1071]	COFECE-AI-DGMR-2023-135.[1072]	Catorce de septiembre y diez de octubre, ambos de dos mil veintitrés.	Dieciséis de octubre de dos mil veintitrés.[1073]

[1058] Folio 33009 del EXPEDIENTE.
[1059] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés.
[1060] Notificado por correo electrónico el treinta y uno de enero de dos mil veinticuatro.
[1061] Folio 36982 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos contenidos dentro de la carpeta denominada "*PUNTO 9.II*".
[1062] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.
[1063] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.
[1064] Notificado personalmente el veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.
[1065] Folio 31163 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO TIJUANA*".
[1066] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés.
[1067] Notificado por instructivo el nueve de noviembre de dos mil veintitrés.
[1068] Folio 31113 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO SCT TAMPICO*".
[1069] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el uno de septiembre de dos mil veintitrés.
[1070] Notificado por instructivo el nueve de noviembre de dos mil veintitrés.
[1071] Folio 29642 del EXPEDIENTE.
[1072] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el primero de septiembre de dos mil veintitrés.
[1073] Notificado por correo electrónico el dieciocho de octubre de dos mil veintitrés.

ASOCIACIÓN DE CONDÓMINOS	No es permisionaria.[1074]	COFECE-AI-DGMR-2023-136.[1075]	Doce de septiembre y tres de octubre, ambos de dos mil veintitrés.	Dieciséis de octubre de dos mil veintitrés.[1076]
VALLE DEL MEZQUITAL	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1077]	COFECE-AI-DGMR-2023-136.[1078]	Veintiuno de septiembre, nueve de octubre, veintisiete de octubre, veintisiete de noviembre y trece de diciembre, todos de dos mil veintitrés.	Uno de diciembre de dos mil veintitrés[1079] y cinco de enero de dos mil veinticuatro.[1080]
Ómnibus Yahualica Guadalajara, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1081]	COFECE-AI-DGMR-2023-138.[1082]	Veintisiete de septiembre, seis de noviembre de dos mil veintitrés y el cuatro de enero de dos mil veinticuatro.	Veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.[1083]
Transportes Vencedor, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1084]	COFECE-AI-DGMR-2023-139.[1085]	Veintiuno de septiembre, once de octubre, seis de noviembre y veintiuno de noviembre, todos de dos mil veintitrés.	Catorce de noviembre de dos mil veintitrés. [1086]
CENTRAL DE TEPIC	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1087]	COFECE-AI-DGMR-	Veinticinco de septiembre, doce de octubre, trece de noviembre, cinco de diciembre, todos de dos mil veintitrés y, dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.[1089]	Doce de diciembre de

[1074] Folio 29335 del EXPEDIENTE.
[1075] Emitido el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el uno de septiembre de dos mil veintitrés.
[1076] Notificado por lista el dieciséis de septiembre de dos mil veintitrés.
[1077] Folio 32995 del EXPEDIENTE.
[1078] Emitido el treinta de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el cinco de septiembre de dos mil veintitrés.
[1079] Notificado personalmente el cinco de diciembre de dos mil veintitrés.
[1080] Notificado personalmente el nueve de enero de dos mil veinticuatro.
[1081] Folio 36585 del EXPEDIENTE.
[1082] Emitido el treinta de agosto de dos mil veintitrés y y notificado por instructivo el ocho de septiembre de dos mil veintitrés.
[1083] Notificado por correo electrónico el veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.
[1084] Folio 33322 del EXPEDIENTE. Información disponible en los archivos electrónicos contenidos dentro de la carpeta denominada "*Anexo 9*".
[1085] Emitido el treinta de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el cinco de septiembre de dos mil veintitrés.
[1086] Notificado personalmente el dieciséis de noviembre de dos mil veintitrés.
[1087] Folio 33521 del EXPEDIENTE.
[1089] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.

		2023-140.[1088]		dos mil veintitrés.[1090]
CENTRAL DE TORREÓN	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1091]	COFECE-AI-DGMR-2023-141.[1092]	Veinticinco de septiembre, doce de octubre, trece de noviembre, y cinco de diciembre, todos de dos mil veintitrés y dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.[1093]	Doce de diciembre de dos mil veintitrés.[1094]
CENTRAL DOMINGO ARRIETA	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1095]	COFECE-AI-DGMR-2023-142.[1096]	Veintiocho de septiembre, seis de noviembre, treinta de noviembre y dieciséis de noviembre, todos de dos mil veintitrés.	Doce de diciembre de dos mil veintitrés.[1097]
Autobuses Verdes de Morelos, S.A. de C.V.	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL. [1098]	COFECE-AI-DGMR-2023-143.[1099]	Diecinueve de septiembre, diez de octubre, treinta y uno de octubre y doce de diciembre,[1100] todos de dos mil veintitrés.	Diez de noviembre de dos mil veintitrés.[1101]
AUTOS PULLMAN	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1102]	COFECE-AI-DGMR-2023-148.[1103]	Dos de octubre, diecinueve de octubre, y veintitrés de noviembre, todos de dos mil veintitrés y dos de enero de dos mil veinticuatro.	Doce de enero de dos mil veinticuatro.[1104]

[1088] Emitido el treinta de agosto de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el ocho de septiembre de dos mil veintitrés.
[1090] Notificado por instructivo el catorce de diciembre de dos mil veintitrés.
[1091] Folio 33480 del EXPEDIENTE.
[1092] Emitido el seis de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el doce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1093] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.
[1094] Notificado por instructivo el catorce de diciembre de dos mil veintitrés.
[1095] Folio 36630 del EXPEDIENTE. Información disponible en el archivo electrónico denominado "*PERMISO, CONSTRUCCION, OPERACIÓN Y EXPLOTACION*".
[1096] Emitido el seis de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1097] Notificado por instructivo el catorce de diciembre de dos mil veintitrés.
[1098] Folio 33136 del EXPEDIENTE.
[1099] Emitido el seis de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el doce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1100] En dicho escrito se realizaron diversas manifestaciones respecto al carácter de la información presentada.
[1101] Notificado por instructivo el catorce de noviembre de dos mil veintitrés.
[1102] Folio 33838 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*SOCIOS Y SUBSIDIARIAS DE OCC*".
[1103] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1104] Notificado personalmente el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.

AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1105]	COFECE-AI-DGMR-2023-149.[1106]	Dos de octubre, diecinueve de octubre y, veintitrés de noviembre, todos de dos mi veintitrés, así como dos de enero y diecisiete de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1107]
CAMIONERA DEL GOLFO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1108]	COFECE-AI-DGMR-2023-150.[1109]	Dos de octubre, diecinueve de octubre, diecisiete de noviembre y, ocho de diciembre, todos de dos mil veintitrés y, quince de enero de dos mil veinticuatro.	Veintitrés de enero de dos mil veinticuatro.[1110]
OCC	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1111]	COFECE-AI-DGMR-2023-151.[1112]	Veintiocho de septiembre, dieciséis de octubre, diecisiete de noviembre y, ocho de diciembre, todos de dos mil veintitrés y, quince de enero de dos mil veinticuatro.	Veintitrés de enero de dos mil veinticuatro.[1113]
COORDINADOS PENINSULARES	No participa en el MERCADO INVESTIGADO.[1114]	COFECE-AI-DGMR-2023-152.[1115]	No aplica.	No aplica.[1116]
COORDINADOS DE CÓRDOBA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1117]	COFECE-AI-DGMR-2023-153.[1118]	Dos de octubre, diecinueve de octubre, veintitrés de noviembre y, trece de diciembre, todos de dos mil veintitrés y, quince de enero de dos mil veinticuatro.	Veintitrés de enero de dos mil veinticuatro.[1119]

[1105] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ORGANIGRAMA SOCIEDADES*".
[1106] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1107] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.
[1108] Folio 35383 del EXPEDIENTE.
[1109] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1110] Notificado personalmente el veinticuatro de enero de dos mil veinticuatro.
[1111] Folio 35434 del EXPEDIENTE.
[1112] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el doce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1113] Notificado personalmente el veinticuatro de enero de dos mil veinticuatro.
[1114] De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, mediante un Oficio de Requerimiento de Información y documentos dirigido a otro AGENTE ECONÓMICO, se tuvo conocimiento que no participa en el MERCADO INVESTIGADO.
[1115] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y no existe certeza, información ni medios de convicción en el EXPEDIENTE que corroboren que el OFICIO fue notificado de manera eficaz.
[1116] El veintiséis de enero de dos mil veinticuatro se emitió acuerdo mediante el cual se observó una imposibilidad material y legal para obtener la información requerida a través del OFICIO.
[1117] Folio 35434 del EXPEDIENTE.
[1118] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1119] Notificado personalmente el veinticuatro de enero de dos mil veinticuatro.

ALAS DE ORO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1120]	COFECE-AI-DGMR-2023-154.[1121]	Dos de octubre, diecinueve de octubre, diecisiete de noviembre, ocho de diciembre de dos mil veintitrés y once de enero de dos mil veinticuatro.	Dieciséis de enero de dos mil veinticuatro.[1122]
LÍNEA VÍA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE Y PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1123]	COFECE-AI-DGMR-2023-155.[1124]	Nueve de octubre, veintiséis de octubre, veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés, dos de enero y diecisiete de enero, ambos de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1125]
AGP	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1126]	COFECE-AI-DGMR-2023-156.[1127]	Veintiocho de septiembre, dieciséis de octubre, diecisiete de noviembre, once de diciembre de dos mil veintitrés y quince de enero de dos mil veinticuatro.	Veintitrés de enero de dos mil veinticuatro.[1128]
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1129]	COFECE-AI-DGMR-2023-157.[1130]	Veintiocho de septiembre, diecisiete de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero, ocho de febrero y catorce de febrero de dos mil veinticuatro.	No aplica.[1131]
EXPRESO FUTURA	PERMISIONARIO DE	COFECE-AI-DGMR-	Veintiocho de septiembre, diecisiete de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés, diecinueve de enero y ocho de febrero de dos mil veinticuatro.	No aplica.[1134]

[1120] Folio 35383 del EXPEDIENTE.
[1121] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1122] Notificado personalmente el dieciocho de enero de dos mil veinticuatro.
[1123] Folio 35908 del EXPEDIENTE.
[1124] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintidós de septiembre de dos mil veintitrés.
[1125] Notificado personalmente el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro.
[1126] Folio 33838 del EXPEDIENTE.
[1127] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el doce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1128] Notificado personalmente el veinticuatro de enero de dos mil veinticuatro.
[1129] Folio 33850 del EXPEDIENTE.
[1130] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1131] Mediante acuerdo de fecha de veintiocho de noviembre de dos mil veintitrés, notificado personalmente el veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-157. Asimismo, mediante acuerdo de fecha de doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado personalmente el quince de febrero de dos mil veinticuatro se cuantifico la multa impuesta.
[1134] Mediante acuerdo de fecha veintiocho de noviembre de dos mil veintitrés, notificado personalmente el veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés, se le impuso una multa como medida de apremio al AGENTE ECONÓMICO EXPRESSO

	AUTOTRANSPORTE.[1132]	2023-158.[1133]		
INTERESTATALES	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1135]	COFECE-AI-DGMR-2023-159.[1136]	Veintiocho de septiembre, dieciocho de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veintitrés.[1137]
OMNIBUS DE ORIENTE	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1138]	COFECE-AI-DGMR-2023-160.[1139]	Veintiocho de septiembre, dieciocho de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1140]
AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1141]	COFECE-AI-DGMR-2023-161.[1142]	Veintiocho de septiembre, dieciocho de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1143]
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1144]	COFECE-AI-DGMR-2023-162.[1145]	Veintiocho de septiembre, dieciocho de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1146]
TRANSPORTES FRONTERA	PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE.[1147]	COFECE-AI-DGMR-	Veintiocho de septiembre, dieciocho de octubre, veintiuno de noviembre, siete de diciembre de dos mil veintitrés y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.	Veintiséis de enero de dos mil veinticuatro.[1149]

FUTURA, toda vez que no desahogó en tiempo y forma la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2023-158. Asimismo, mediante acuerdo de fecha doce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado personalmente el quince de febrero de dos mil veinticuatro se cuantificó la multa impuesta.

[1132] Folio 33949 del EXPEDIENTE.

[1133] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.

[1135] Folio 34211 del EXPEDIENTE.

[1136] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.

[1137] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.

[1138] Folio 34374 del EXPEDIENTE.

[1139] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.

[1140] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.

[1141] Folio 34562 del EXPEDIENTE.

[1142] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.

[1143] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.

[1144] Folio 34741 del EXPEDIENTE.

[1145] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.

[1146] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.

[1147] Folio 34925 del EXPEDIENTE.

[1149] Notificado personalmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro.

		2023-163.[1148]		
ESTRELLA DE ORO	No es permisionaria.[1150]	COFECE-AI-DGMR-2023-164.[1151]	Veintiocho de septiembre, dieciséis de octubre, diez de noviembre y cuatro de diciembre, todos de dos mil veintitrés.	Trece de diciembre de dos mil veintitrés.[1152]
TTP	PERMISIONARIO DE TERMINAL.[1153]	COFECE-AI-DGMR-2023-165.[1154]	Seis de octubre, veintiséis de octubre, treinta de noviembre de dos mil veintitrés, ocho de enero y uno de febrero de dos mil veinticuatro.	Diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.[1155]

9.3 Grupos de Interés Económico identificados en el EXPEDIENTE

En el presente apartado se expondrán los criterios que se tomaron en cuenta en el presente DICTAMEN PRELIMINAR para identificar a un GIE y, posteriormente, se establecerán los GIE identificados por esta autoridad de conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE.

I. Criterios de GIE

El artículo 3, fracción I, de la LFCE establece la definición de AGENTE ECONÓMICO:

> "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".

Conforme a la interpretación de la Primera Sala de la SCJN, el rasgo definitorio de un agente económico es que su actividad incide en la vida económica del país.[1156]

Ahora bien, por lo que hace a los GIE, el Poder Judicial de la Federación ha esbozado definiciones de dicho concepto en criterios jurisprudenciales. Al respecto, ha establecido su concepto y los elementos que lo integran de la siguiente manera:

[1148] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el catorce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1150] Folio 33684 del EXPEDIENTE.
[1151] Emitido el ocho de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el doce de septiembre de dos mil veintitrés.
[1152] Notificado por instructivo el quince de diciembre de dos mil veintitrés.
[1153] Folio 35941 del EXPEDIENTE.
[1154] Emitido el doce de septiembre de dos mil veintitrés y notificado por instructivo el veintidós de septiembre de dos mil veintitrés.
[1155] Notificado por correo electrónico el diecinueve de enero de dos mil veinticuatro.
[1156] Así lo estableció en las tesis de jurisprudencia de rubro: "*COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3º. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO 'AGENTES ECONÓMICOS'*". Tesis: 1a./J.70/2008, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXVIII, septiembre de 2008, página 155.

> **"GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.**
>
> **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** [Énfasis añadido]".[1157]

Asimismo, existe otro criterio que ahonda más en lo que respecta al elemento de la influencia decisiva o control. De esta manera, dicho criterio sostiene que:

> "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 **iure** o de **facto**.
>
> El **control de iure** puede darse de diversas formas, entre otras cuando:
>
> **a)** Una persona adquiere la **mayoría de las acciones** de una empresa;
>
> **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;

[1157] Tesis: I.4o.A. J/66, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXVIII, noviembre de dos mil ocho, página 1244.

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 [Énfasis añadido]".[1158]

De la interpretación conjunta de los dos criterios anteriores sostenidos por el Poder Judicial de la Federación, es posible concluir que para demostrar la existencia de un GIE se debe actualizar alguno o varios de los siguientes supuestos, toda vez que no es necesario que se den de manera concomitante:

A. Influencia o control sobre otra sociedad

Dicho control puede ser **de *iure*** o **de *facto***. Para efectos del presente procedimiento, se considerará que una persona tiene control de *iure* sobre otra cuando se actualice cualquiera de los siguientes criterios, o una combinación de estos:

a. Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representen más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.

b. Una persona, directa o indirectamente, tenga la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ella su administración.

c. Una persona, directa o indirectamente, tenga la capacidad o el derecho de designar al director, gerente o factor principal de otra.

d. Una persona, directa o indirectamente, tenga 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 o servicios de otra.

e. Una persona, y las vinculadas a esta, por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, tengan participación en una o diversas personas morales y puedan ejercer su control conforme a los criterios señalados en los incisos a), b), c) o d).

[1158] Estas consideraciones fueron establecidas en la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007 y se exponen en el presente para efecto de explicar lo que debe de entenderse por el término grupo de interés económico.

Por lo que respecta al **control de *facto***, dada su naturaleza circunstancial, no se identifican criterios generales aplicables. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA argumentará las circunstancias particulares en la identificación de los GIE en caso de que las haya.

B. Intereses comerciales y financieros afines

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen intereses comerciales y financieros afines cuando se actualice cualquiera de los siguientes criterios, o una combinación de estos:

a. Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.

b. Cuando existiendo múltiples personas morales, se hayan asociado para formar una nueva persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.

c. Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.

d. Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.

En este punto se presume que una persona obtiene ganancias siempre que tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, lo anterior en términos del artículo 17 de la Ley General de Sociedades Mercantiles[1159] que establece que no producirán ningún efecto legal las estipulaciones que excluyan a uno o más socios de la participación en las ganancias.

C. Coordinación de actividades

Dado que la coordinación de actividades puede darse de múltiples maneras, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el hecho de demostrar los puntos A y B, es suficiente para demostrar que existe la capacidad o el incentivo de coordinar las actividades de una o múltiples personas. No obstante, de manera adicional, se argumentarán las circunstancias particulares en la identificación de los GIE en caso de que las haya.

Con los criterios A, B y C, es posible concluir que una persona no tiene autonomía y actúa con unidad de comportamiento para poder llegar a determinar que forma parte de un GIE.

D. Reconocimiento expreso

[1159] Publicada en el DOF el cuatro de agosto de mil novecientos treinta y cuatro, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de octubre de dos mil veintitrés.

Este último punto no es mencionado en los criterios emitidos por el Poder Judicial de la Federación; sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tomará en consideración el reconocimiento expreso de cualquier AGENTE ECONÓMICO que manifieste que pertenece a un grupo económico o corporativo, toda vez que, a consideración de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, son las propias personas físicas o morales quienes conocen de mejor manera su situación y relación respecto de otras personas.

Una vez demostrada la existencia de un GIE, es posible concluir que estos son considerados AGENTES ECONÓMICOS ya que son una forma de participación en la actividad económica, en términos de lo establecido en el artículo 3, fracción I, de la LFCE.

Por lo anteriormente expuesto y derivado de la información que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recabó durante la sustanciación de la investigación al rubro citada, se logró identificar que algunos de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO forman parte de un GIE.

En este sentido, en el presente apartado se explicará la conformación de los GIE que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó. La manera en que se abordará la explicación de cada GIE será la siguiente:

- Primero se establecerá de manera general qué sociedades forman parte del GIE y en un diagrama corporativo se identificará la estructura del grupo y la actividad que desarrolla cada persona. Se precisa que los colores utilizados en los diagramas de las estructuras corporativas están vinculados a la actividad que desarrolla cada sociedad: el verde indica que es PERMISIONARIO DE AUTOTRANSPORTE y PERMISIONARIO DE TERMINAL, el rojo indica que es exclusivamente PERMISIONARIO DE TERMINAL, el azul indica que es PERMISIONARIOS DE AUTOTRANSPORTE, el negro señala a las entidades tenedoras de acciones y el morado identifica que tienen otra actividad.
- Posteriormente, se desarrollará la estructura accionaria de cada persona que forma parte del GIE.
- Luego, se desarrollará la estructura del órgano de administración de cada persona que forma parte del GIE.
- Por último, habrá un apartado conclusivo en el cual se listarán los criterios establecidos en los párrafos **A**, subincisos **a.** a **e.**, **B**, subincisos **a.** a **d.**, **C** y **D** anteriores, que se actualizan según el caso particular de cada GIE.

También se aclara que:

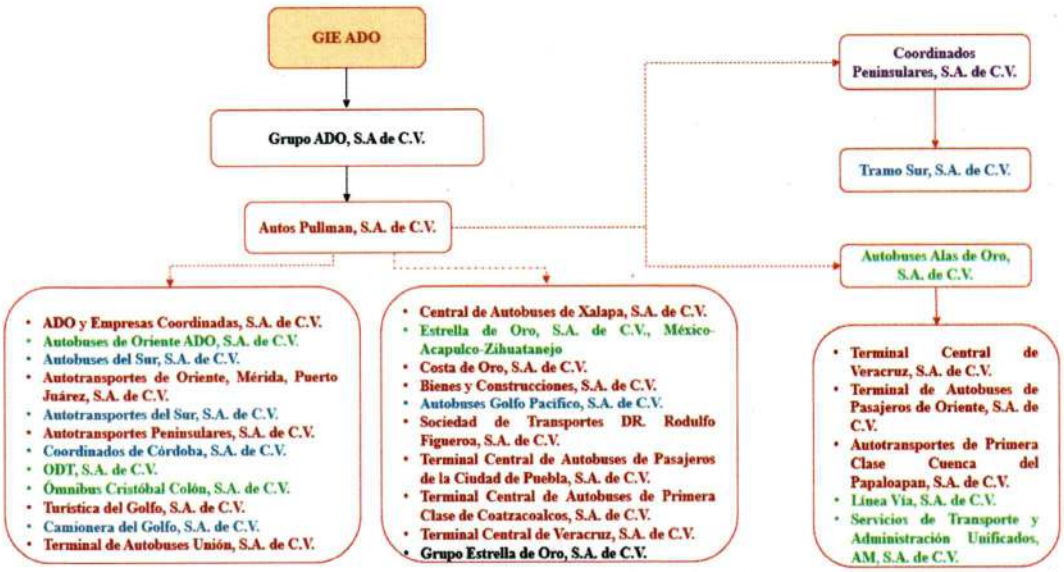
- La exposición desarrollada en el presente apartado está basada en la información que obra en el EXPEDIENTE, por lo que constituye los hechos de los cuales esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento, así como la información y medios de convicción disponibles, en términos del artículo 120 de la LFCE y 62 de las DISPOSICIONES.

- En los casos en que no se desarrolle la estructura accionaria o el órgano de administración de cualquier sociedad, es porque esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no cuenta con dicha información en el EXPEDIENTE.
- Derivado de que el presente apartado está basado en la información que obra en el EXPEDIENTE, existe un criterio de presunción de vínculos familiares cuando los accionistas de determinada sociedad son personas físicas. Este criterio consiste en presumir un vínculo familiar entre las personas físicas si uno o los dos apellidos de dichas personas son coincidentes. En este caso, para las sociedades que tengan esta estructura accionaria se llegará a la conclusión de que las personas físicas accionistas están agrupadas en grupos familiares.

9.3.1 GRUPO ADO

El GRUPO ADO está compuesto por las siguientes sociedades: GRUPADO, AUTOS PULLMAN, ADO Y EMPRESAS COORDINADAS, ALAS DE ORO, AUTOBUSES DE ORIENTE ADO, AUTOBUSES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE, AUTOTRANSPORTES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES PENINSULARES, COORDINADOS PENINSULARES, COORDINADOS DE CÓRDOBA, GRUPO ESTRELLA DE ORO, ODT, OCC, TURÍSTICA DEL GOLFO, CAMIONERA DEL GOLFO, CENTRAL UNIÓN, CENTRAL DE COATZACOALCOS, CENTRAL DE VERACRUZ, TAPO, CENTRAL DE XALAPA, AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN, LÍNEA VÍA, STAUAM, ESTRELLA DE ORO, COSTA DE ORO, BIENES Y CONSTRUCCIONES, AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO, TRAMO SUR, Sociedad de Transportes Doctor Rudolfo Figueroa, S.A. de C.V y CAPU.

Estructura corporativa de GRUPO ADO[1160]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y la estructura del órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO ADO.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO ADO

1. Estructura accionaria de las sociedades controladoras

La sociedad controladora del GRUPO ADO es GRUPADO. Asimismo, la sociedad subcontroladora del GRUPO ADO es AUTOS PULLMAN. Lo anterior, toda vez que GRUPADO detenta la mayoría de acciones de AUTOS PULLMAN y esta sociedad detenta, a su vez, la mayoría de acciones, de manera directa o indirecta, de la totalidad de sociedades pertenecientes al GRUPO ADO.[1161] Esto se observa en la estructura accionaria de cada sociedad que se detalla a continuación.

En principio, la estructura accionaria de GRUPADO, para el año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1162]

Accionistas	Participación (%)

[1160] Información visible en los folios 26497, 33684, 33719, 33764, 33838, 35383, 35434, 35908, y 42001 del EXPEDIENTE, en los archivos electrónicos denominados "*16. SIGER GRUPO ESTRELLA DE ORO*", "*12. SIGER COORDINADOS PENINSULARES*", "*15. SIGER TRAMO SUR*" y "*17. SIGER LÍNEA VÍA*".

[1162] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

489 (cuatrocientas ochenta y nueve) personas físicas[1163]	*
Tuosa, S.A. DE CV.	
Coordinados de Oaxaca, S.A. DE C.V.	
Total	100.00%

Asimismo, la estructura accionaria de AUTOS PULLMAN, para el año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1164]

Accionistas	Participación (%)
GRUPADO	*
Coordinados de Oaxaca, S.A. de C.V.	
Tuosa, S.A. de C.V.	
Total	100%

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN

AUTOS PULLMAN detenta la mayoría de las acciones al año dos mil veintitrés de las siguientes sociedades:[1165]

ADO Y EMPRESAS COORDINADAS

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES DE ORIENTE	*
AUTOS PULLMAN	

[1163] Estas personas físicas se agrupan en diversos grupos familiares.
[1164] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1165] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Para el caso de COORDINADOS PENINSULARES, la información es al año dos mil veintiuno, folio 059 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*333. IO-03-2017 – Dictamen de Probable Responsabilidad*", página 84.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Total	100%

ALAS DE ORO

Accionistas	Participación (%)
AUTOS PULLMAN	*
OCC	
Total	100%

AUTOBUSES DE ORIENTE ADO

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

AUTOBUSES DEL SUR

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

COORDINADOS PENINSULARES

Accionistas	Participación (%)
AUTOS PULLMAN	*
Total	

AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	*

AUTOS PULLMAN	*
Total	100%

AUTOTRANSPORTES DEL SUR

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

AUTOTRANSPORTES PENINSULARES

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

COORDINADOS DE CÓRDOBA

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

GRUPO ESTRELLA DE ORO

Accionistas	Participación (%)
AUTOS PULLMAN	*
Consultora Grado, S.A. de C.V.	
Total	100%

ODT

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

OCC

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

TURÍSTICA DEL GOLFO

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

CAMIONERA DEL GOLFO

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

CENTRAL UNIÓN

Accionistas	Participación (%)
AUTOS PULLMAN	*

Total	100%

CENTRAL DE COATZACOALCOS

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	
AUTOS PULLMAN	
OCC	
Total	100%

3. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN

AUTOS PULLMAN detenta, de manera indirecta y a través de las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN, la mayoría de las acciones de las siguientes sociedades como se muestra a continuación,[1166] al año dos mil veintitrés:[1167]

CAPU

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	
CENTRAL HUICHAPAN	
ERCO	
Autobuses Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V.	
LÍNEA VÍA	

[1166] El color gris en las tablas destaca las sociedades controladas de manera directa e indirecta por AUTOS PULLMAN.
[1167] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

AMPERSA	*
Sociedad Cooperativa Tecali de Autotransportes, S.C.L.	
Autobuses Puebla Chapultepec–Chachapa–Amozoc, S.A. de C.V.	
Líneas Unidas del Sureste Puebla-Tepexi-Petlalcingo-Acatlán y Anexas, S.A. de C.V.	
Autobuses Surianos, S.A. de C.V.	
ATAH	
Autobuses Puebla-San Martín-Tlaxcala, Estrella de Oro, S.A. de C.V.	
Autobuses Puebla Ixcaquixtla Estrella Blanca, S.A. de C.V.	
Autobuses Flecha Verde, San Pablo del Monte, Tlaxcala, Puebla y Anexas, S. de R.L. de C.V.	
Puebla-Cholula y Anexas, S.A. de C.V.	
Transportes Puebla-Tonanzintla, S. de R.L. de C.V.	
CAMIONERA DEL GOLFO	
OCC	
Total	100%

CENTRAL DE VERACRUZ

Accionistas	**Participación (%)**
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

TAPO

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	
Autobuses Fletes y Pasajes, S.A. de C.V.	
AUTOS PULLMAN	
CAMIONERA DEL GOLFO	
OCC	
AMPERSA	
ATAH	
Total	100%

CENTRAL DE XALAPA

Accionistas	Participación
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	*
AUTOS PULLMAN	
CAMIONERA DEL GOLFO	
Total	63.92%

AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

LÍNEA VÍA

Accionistas	Participación (%)

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

AMPERSA	*
ALAS DE ORO	
Total	100%

STAUAM

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO	
Total	100%

COSTA DE ORO

Accionistas	Participación (%)
GRUPO ESTRELLA DE ORO	*
Total	

BIENES Y CONSTRUCCIONES

Accionistas	Participación (%)
GRUPO ESTRELLA DE ORO	*
Total	

AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO

Accionistas	Participación (%)
OCC	*
ALAS DE ORO	
Total	100%

Sociedad de Transportes Doctor Rudolfo Figueroa, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)

OCC	*
Total	

Para el año dos mil veinte: [1168]

TRAMO SUR

Accionistas	Participación (%)
ALAS DE ORO	*
COORDINADOS PENINSULARES	
Total	100%

Para el año dos mil veintidós: [1169]

ESTRELLA DE ORO

Accionistas	Participación (%)
GRUPO ESTRELLA DE ORO	*
Total	

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO ADO

1. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladoras

Los consejos de administración de GRUPADO, sociedad controladora de GRUPO ADO, y de AUTOS PULLMAN, sociedad subcontroladora de GRUPO ADO, se conforman al año dos mil veintitrés de la siguiente manera:

GRUPADO[1170]

Cargo	Persona que lo ejerce

[1168] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1169] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1170] Folio 26569 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ORGANIGRAMA_GRUPO ADO_2017_2023*".

	*	*	
			Diversas personas físicas

AUTOS PULLMAN[1171]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

2. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN

La estructura de los órganos de administración al año dos mil veintitrés de las sociedades ADO Y EMPRESAS COORDINADAS,[1172] AUTOBUSES DE ORIENTE ADO,[1173] OCC,[1174] GRUPO ESTRELLA DE ORO,[1175] CAMIONERA DEL GOLFO,[1176] ALAS DE ORO,[1177] AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO[1178] COORDINADOS DE CÓRDOBA,[1179] AUTOBUSES DEL SUR,[1180] AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE,[1181]

[1171] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO C*".
[1172] Folio 22505 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN DE ADO Y EMPRESAS COORDINADAS*".
[1173] Folio 35383 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Autobuses de Oriente A.D.O.*".
[1174] Folio 33838 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO III OCC*".
[1175] Folio 33719 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Órgano de Administración*".
[1176] Folio 35207 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo III CG*".
[1177] Folio 35310 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo III Órgano de Administración*".
[1178] Folio 33764 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ORGANO DE ADMINISTRACIÓN AGP*".
[1179] Folio 35253 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO III CC*".
[1180] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Autobuses del Sur*".
[1181] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5*".

AUTOTRANSPORTES PENINSULARES,[1182] COORDINADOS PENINSULARES,[1183] AUTOTRANSPORTES DEL SUR,[1184] ODT,[1185] CENTRAL DE COATZACOALCOS[1186] y CENTRAL UNIÓN,[1187] es la siguiente:

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

3. Estructura del consejo de administración de las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN

La estructura de los órganos de administración al año dos mil veintitrés de las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN es la siguiente:

CENTRAL CAPU

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

[1182] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Autotransportes Peninsulares*".
[1183] Para el caso de COORDINADOS PENINSULARES la estructura de su órgano de administración es al año dos mil veinte. Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1184] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5*".
[1185] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5 ODT*".
[1186] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5 CAPCO*".
[1187] Folio 35434 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5*".

	*

AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN[1188] **y STAUAM**[1189]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

CENTRAL DE VERACRUZ[1190]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1188] Folio 35310 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Autotransportes Primera Clase Cuenca del Papaloapan*".
[1189] Folio 35310 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5 STAUAM*".
[1190] Folio 35310 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5 TCV*".

LÍNEA VÍA[1191]

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

TAPO[1192]

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

[1191] Folio 35310 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*NUMERAL 5 LV*".
[1192] Folio 21073 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN_TAPO*".

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

COSTA DE ORO[1193]

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted] *	[redacted] *

ESTRELLA DE ORO[1194]

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted] *	[redacted] *

Para el año dos mil veinte: [1195]

TRAMO SUR

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted] *	[redacted] *

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO ADO está conformado por las siguientes sociedades: GRUPADO, AUTOS PULLMAN, ADO Y EMPRESAS COORDINADAS, ALAS DE ORO, AUTOBUSES DE ORIENTE ADO, AUTOBUSES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES DE ORIENTE, AUTOTRANSPORTES DEL SUR, AUTOTRANSPORTES PENINSULARES, COORDINADOS DE CÓRDOBA, COORDINADOS PENINSULARES, GRUPO ESTRELLA DE ORO, ODT, OCC, TURÍSTICA DEL GOLFO, CAMIONERA DEL GOLFO, CENTRAL UNIÓN, CENTRAL DE COATZACOALCOS, CENTRAL DE VERACRUZ, TAPO, CENTRAL DE XALAPA, AUTOTRANSPORTES DE PAPALOAPAN, LÍNEA VÍA, STAUAM, ESTRELLA DE ORO, COSTA DE ORO, BIENES Y CONSTRUCCIONES, AUTOBUSES GOLFO PACÍFICO, TRAMO SUR, INMUEBLES y CAPU. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1196] en las sociedades que conforman el GRUPO ADO de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

[1193] Folio 33719 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Órgano de Administración Costa de Oro*".
[1194] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1195] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1196] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Este control lo detenta, de manera directa o indirecta, la sociedad GRUPADO.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, GRUPADO es propietaria, de manera directa o indirecta a través de AUTOS PULLMAN, de la mayoría de las acciones de las sociedades que conforman el grupo.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, GRUPADO y AUTOS PULLMAN tienen dicha capacidad, de manera directa o indirecta, derivado de su posición como accionistas mayoritarios, directos o indirectos, de las sociedades que conforman el GRUPO ADO.

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, las personas que conforman los consejos de administración de la mayoría de las sociedades que integran el GRUPO ADO son las mismas, el caso más evidente es el del [redacted] que es prácticamente la misma persona para 24 (veinticuatro) de 28 (veintiocho) sociedades identificadas.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de GRUPADO, quienes siendo distintos grupos familiares se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.[1197]

[1197] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

b. *Cuando existiendo múltiples personas morales, se hayan asociado para formar una nueva persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas accionistas de AUTOS PULLMAN, las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN y las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN, las cuales se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.

c. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Tal es el caso de las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN y las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN, que, de manera directa o indirecta, sus accionistas son las mismas personas morales. El caso más evidente es la participación accionaria de AUTOS PULLMAN, de manera directa o indirecta, en todas las sociedades del grupo, excepción hecha a GRUPADO.

d. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que GRUPADO es accionista de manera directa e indirecta a través de AUTOS PULLMAN, de todas las sociedades que conforman el GRUPO ADO, por lo que las ganancias de ambas sociedades dependen del desempeño de las sociedades controladas de manera directa por AUTOS PULLMAN y las sociedades controladas de manera indirecta por AUTOS PULLMAN.

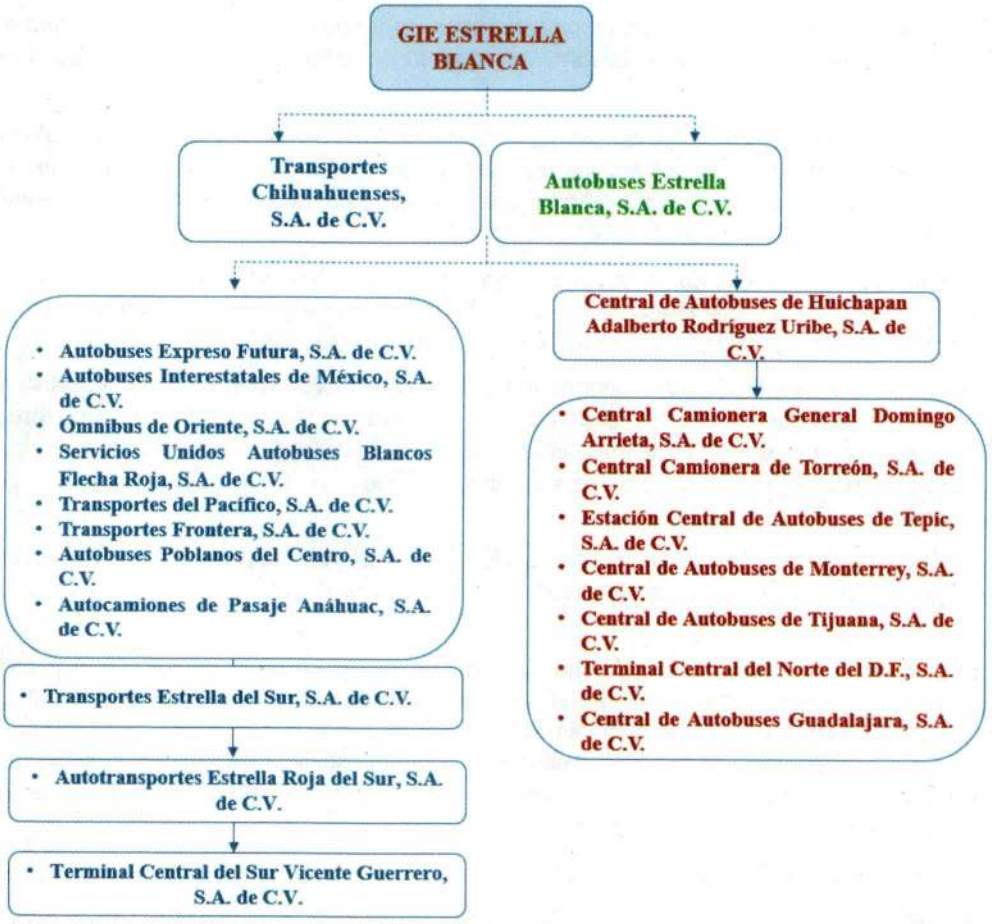
- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO ADO tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores, es decir, GRUPADO y AUTOS PULLMAN; y sus órganos de administración se encuentran conformados, en la mayoría de casos, por las mismas personas físicas.

9.3.2 GRUPO ESTRELLA BLANCA

El GRUPO ESTRELLA BLANCA está conformado por las siguientes sociedades: ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, AUTOCAMIONES ANÁHUAC, AUTOBUSES POBLANOS, EXPRESO FUTURA, AUTOBUSES INTERESTATALES, ÓMNIBUS DE ORIENTE, AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, TRANSPORTES DEL PACÍFICO, TRANSPORTES FRONTERA, CENTRAL HUICHAPAN, CENTRAL DOMINGO ARRIETA, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TIJUANA, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE, CENTRAL DE TEPIC, CENTRAL DE GUADALAJARA, TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR, ESTRELLA ROJA DEL SUR y TERMINAL TAXQUEÑA.

Estructura corporativa de GRUPO ESTRELLA BLANCA[1198]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y la estructura del órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA BLANCA.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO ESTRELLA BLANCA

1. Estructura accionaria de las sociedades controladoras

[1198] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información es visible en los folios 20453, 21087, 21088, 21234, 27138, 33480, 33521, 33850, 33949, 34211, 34374, 34562, 34741, 34925, 36630 y 42001 del EXPEDIENTE, en los archivos electrónicos denominados "*18. SIGER AUTOCAMIONES DE PASAJE ANAHUAC*" y "*19. SIGER TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR*".

Las entidades controladoras del GRUPO ESTRELLA BLANCA son ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES. Lo anterior, toda vez que son estas quienes detentan, en conjunto y de manera directa o indirecta, la totalidad de las acciones de las sociedades que forman parte del GRUPO ESTRELLA BLANCA.

En principio, la estructura accionaria de ESTRELLA BLANCA al año dos mil dieciocho es la siguiente:[1199]

Accionistas	Participación (%)
Transportes Interoceánicos Línea Azul, S.A. de C.V.	*
839 personas físicas	
Total	100%

Asimismo, la estructura accionaria de TRANSPORTES CHIHUAHUENSES al año dos mil dieciocho es la siguiente:[1200]

Accionistas	Participación (%)
Transportes Interoceánicos Línea Azul, S.A. de C.V.	*
839 personas físicas	
Total	100%

Los accionistas correspondientes a las personas físicas se agrupan en distintos grupos familiares y son las mismas personas tanto para ESTRELLA BLANCA como para TRANSPORTES CHIHUAHUENSES.[1201]

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES

[1199] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1200] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1201] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES comparten, la mayoría de acciones de las siguientes sociedades: EXPRESO FUTURA, AUTOBUSES INTERESTATALES, ÓMNIBUS DE ORIENTE, AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, TRANSPORTES DEL PACÍFICO, TRANSPORTES FRONTERA, CENTRAL HUICHAPAN, TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR, AUTOBUSES POBLANOS y AUTOCAMIONES ANÁHUAC. Lo anterior como se muestra a continuación:[1202]

Para el año dos mil dieciocho:

AUTOCAMIONES ANÁHUAC

Accionistas	Participación (%)
ESTRELLA BLANCA	*
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	
SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO	
Total	100%

Para el año dos mil veinte:

TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR

Accionistas	Participación (%)
ESTRELLA BLANCA	*
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	
Total	100%

AUTOBUSES POBLANOS

Accionistas	Participación (%)
ESTRELLA BLANCA	*
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	

[1202] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO	*
Total	100%

Para el año dos mil veintitrés:

EXPRESO FUTURA, AUTOBUSES INTERESTATALES, ÓMNIBUS DE ORIENTE, AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, TRANSPORTES DEL PACÍFICO, TRANSPORTES FRONTERA y CENTRAL HUICHAPAN

Accionistas	Participación (%)
ESTRELLA BLANCA	*
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES	
Total	100%

3. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES

ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES detentan, de manera indirecta y a través de las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, la mayoría de acciones de las siguientes sociedades.

ESTRELLA ROJA DEL SUR, al año dos mil ocho:[1203]

Accionistas	Participación (%)
TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR	*
Omnibus Costasur, S.A. de C.V.	
Total	100%

La estructura accionaria, para el año dos mil veintitrés, de las siguientes sociedades se muestra a continuación:[1204]

CENTRAL DOMINGO ARRIETA

[1203] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*7. SIGER ERSUR*".
[1204] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Accionistas	Participación (%)
CENTRAL HUICHAPAN	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Servicios T de N, S.A. de C.V.	
Transportes de Durango, S.A. de C.V.	
Transportes Valle de Poanas, S.A. de C.V.	
Total	100%

CENTRAL DE TORREÓN

Accionistas	Participación (%)
CENTRAL HUICHAPAN	*
Servicios T de N, S.A. de C.V.	
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Autotransportes San Pedro Torreón, S.A. de C.V.	
Transportes Ejidales, S.A. de CV.	
Transportes Flecha Blanca, S.A. de C.V.	
Autotransportes Parras Torreón, S.A. de C.V.	
Transportes Corsarios, S.A. de CV.	
Transportes Rápidos Santa María del Oro, S.A. de C.V.	
Total	100%

CENTRAL DE TIJUANA

Accionistas	Participación (%)
CENTRAL HUICHAPAN	*
Inmobiliaria Bajabus, S.A. de C.V.	

ÓMNIBUS DE MÉXICO	*
ESTRELLA BLANCA	
Total	100%

CENTRAL DE MONTERREY

Accionistas	Participación (%)
CENTRAL HUICHAPAN	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
TRANSPORTES TAMAULIPAS	
Servicios Especializados Senda, S.A. de CV.	
Servicios T de N, S.A. de C.V.	
Autobuses Monterrey Marín Higueras, S.A. de C.V.	
Autobuses Amarillos, S.A. de C.V.	
Autotransportes Azules, S.A. de C.V.	
Autobuses Americanos, S.A. de C.V.	
Autobuses Mina, S.A. de C.V.	
Total:	100%

CENTRAL DEL NORTE

Accionistas	Participación (%)
CENTRAL HUICHAPAN	*
LA PIEDAD	
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
AUTOBUSES DE ORIENTE ADO	
INMOBILIARIA PARA EL TRANSPORTE	

VALLE DEL MEZQUITAL	*
Transportes del Norte México, Laredo y Anexas Servicio Internacional, S.A. de C.V.	
Línea de Autobuses San Juan Teotihuacan Otumba Apam Calpulalpan y Ramales Flecha Roja, S.A. de C.V.	
FLECHA ROJA	
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	
ALAS DE ORO	
CAMIONERA DEL GOLFO	
Autobuses México Pachuca Flecha Roja, S.A. de C.V.	
Total:	100%

CENTRAL DE TEPIC

Accionistas	**Participación (%)**
CENTRAL HUICHAPAN	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	
Total	100%

CENTRAL DE GUADALAJARA

Accionistas	**Participación (%)**
CENTRAL HUICHAPAN	*
INMOBILIARIA PARA EL TRANSPORTE	
LA PIEDAD	
OMNIBUS DE MÉXICO	
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	

Servicios T de N, S.A. de C.V.	* [redacted]
Total:	100%

TERMINAL TAXQUEÑA[1205]

Accionistas	Participación (%)
ESTRELLA ROJA DEL SUR	* [redacted]
TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR	
Omnibus Costasur, S.A. de C.V.	
Total	100

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO ESTRELLA BLANCA

1. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladoras

El órgano de administración de ESTRELLA BLANCA[1206] y de TRANSPORTES CHIHUAHUENSES[1207] se conforma de la siguiente manera al año dos mil veintitrés:[1208]

Cargo	Persona que lo ejerce
	* [redacted]

2. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES

[1205] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5.16 Cesión de acciones 79232 (28.12.2020) Consorcio Inmobiliario Torres CUSEC S.A DE C.V*".
[1206] Folio 22107 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1207] Folio 33896 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1208]

La estructura del órgano de administración de EXPRESO FUTURA,[1209] AUTOBUSES INTERESTATALES,[1210] ÓMNIBUS DE ORIENTE,[1211] AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA,[1212] TRANSPORTES DEL PACÍFICO[1213] y TRANSPORTES FRONTERA[1214] al dos mil veintitrés, es la siguiente:

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

La estructura del órgano de administración de TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR al dos mil ocho es la siguiente:[1215]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

La estructura del órgano de administración de AUTOBUSES POBLANOS y AUTOCAMIONES ANÁHUAC al dos mil dieciocho es la siguiente:[1216]

[1209] Folio 33994 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1210] Folio 34246 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1211] Folio 34419 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1212] Folio 34606 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1213] Folio 34786 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1214] Folio 34970 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*PUNTO 5 ESTRUCTURA DEL ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1215] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1216] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

La estructura del órgano de administración de CENTRAL HUICHAPAN es la siguiente:[1217]

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

3. Estructura del consejo de administración de las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES

La estructura del órgano de administración de las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:

CENTRAL DOMINGO ARRIETA[1218]

Cargo	Persona que lo ejerce
	[redacted] *

[1217] Folio 27138 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Numeral 5 ESTRUCTURA ORGANO DE ADMINISTRACION*".
[1218] Folio 36630 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Consejo de Administracion*".

	*

CENTRAL DE TORREÓN[1219]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

CENTRAL DE TIJUANA[1220]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1219] Folio 33516 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Estructura del Organo de Administracion*".
[1220] Folio 31163 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Estructura Organo de administración (Tijuana)*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

	*

CENTRAL DE MONTERREY[1221]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

CENTRAL DEL NORTE[1222]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1221] Folio 21141 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*ESTRUCTURA ORGANO DE ADMINISTRACION (MONTERREY)*".
[1222] Folio 20453 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*ESTRUCTURA ORGANO DE ADMINISTRACION*".

	*

CENTRAL DE TEPIC[1223]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

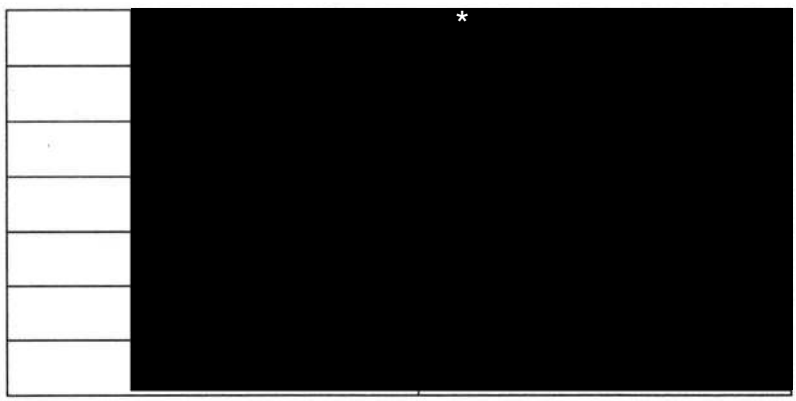
CENTRAL DE GUADALAJARA[1224]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1223] Folio 33557 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Organo de Administracion*".
[1224] Folio 21286 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ESTRUCTURA ORGANO DE ADMINISTRACION - GUADALAJARA*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*



C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO ESTRELLA BLANCA está conformado por las siguientes sociedades: ESTRELLA BLANCA, TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, AUTOCAMIONES ANÁHUAC, AUTOBUSES POBLANOS, EXPRESO FUTURA, AUTOBUSES INTERESTATALES, ÓMNIBUS DE ORIENTE, AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, TRANSPORTES DEL PACÍFICO, TRANSPORTES FRONTERA, CENTRAL HUICHAPAN, CENTRAL DOMINGO ARRIETA, CENTRAL DE TORREÓN, CENTRAL DE TIJUANA, CENTRAL DE MONTERREY, CENTRAL DEL NORTE, CENTRAL DE TEPIC, CENTRAL DE GUADALAJARA, TRANSPORTES ESTRELLA DEL SUR, ESTRELLA ROJA DEL SUR y TERMINAL TAXQUEÑA. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1225] en las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA BLANCA de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

Este control lo detentan de manera conjunta ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES son propietarias, de manera directa o indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades que conforman el grupo.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

[1225] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

En este sentido, ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES tienen dicha capacidad derivado de su posición como accionistas, directos o indirectos, de las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA BLANCA.

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, las personas que conforman los consejos de administración de la totalidad de sociedades que integran el GRUPO ESTRELLA BLANCA son en su mayoría las mismas. Solo por mencionar dos ejemplos, se observa el mismo [redacted] en dieciocho sociedades de las diecinueve identificadas y tres miembros[1226] comunes en ocho sociedades.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, quienes siendo distintos grupos familiares se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.[1227]

b. *Cuando existiendo múltiples personas morales, se hayan asociado para formar una nueva persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas accionistas de las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, las cuales se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.

c. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Tal es el caso de los accionistas de TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y ESTRELLA BLANCA, quienes son los mismos en ambas sociedades. Dicha circunstancia ocurre también para las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES para

---

1226 [redacted]

1227 Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

algunos de los accionistas de las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES.

d. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES son accionistas, de manera directa e indirecta, de todas las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA BLANCA, por lo que las ganancias de ambas sociedades dependen del desempeño de las sociedades controladas de manera directa por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES y las sociedades controladas de manera indirecta por ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO ESTRELLA BLANCA tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores, es decir, ESTRELLA BLANCA y TRANSPORTES CHIHUAHUENSES; y sus órganos de administración se encuentran conformados en su mayoría por las mismas personas.

Evidencia de lo anterior es la actualización del registro de tarifas del SERVICIO DE AUTOTRANSPORTES que realizan ante la SICT al mismo tiempo y mediante la misma persona física.[1228]

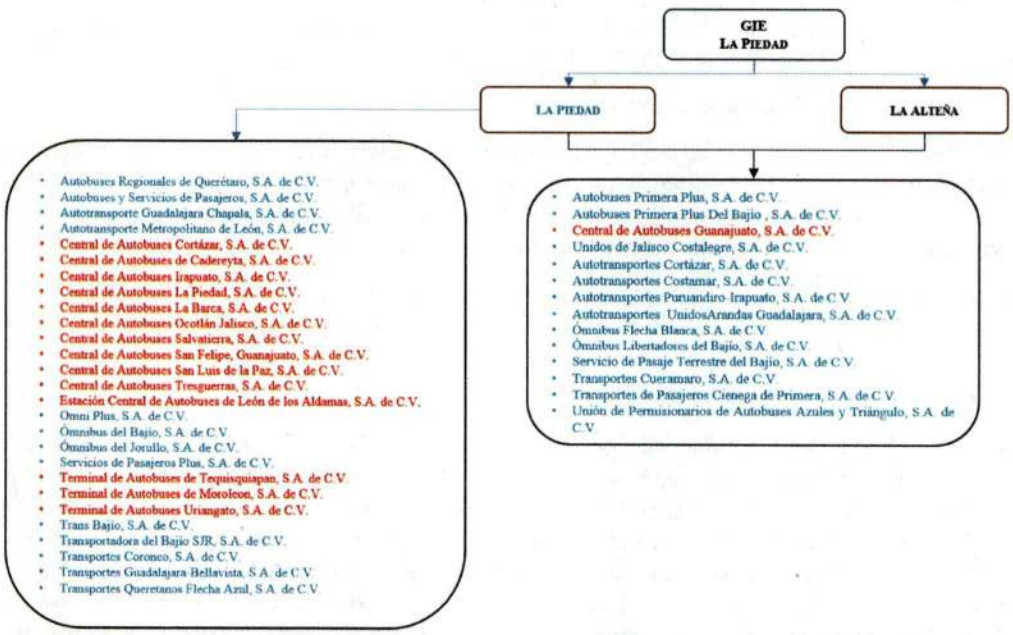
9.3.3 GRUPO LA PIEDAD

El GRUPO LA PIEDAD está conformado por las siguientes sociedades: LA PIEDAD, LA ALTEÑA, Autobuses Regionales de Querétaro, S.A. de C.V., Autobuses y Servicios de Pasajeros, S.A. de C.V., Autotransportes Guadalajara Chapala, S.A. de C.V., Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V., Central de Autobuses Cortázar, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V., Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V., Central de Autobuses Ocotlán Jalisco, S.A. de C.V., Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Luis de la Paz, S.A. de C.V., Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V., Estación Central de Autobuses León de los Aldamas, S.A. de C.V., Omni Plus, S.A. de C.V., Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V., Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V., Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Jalpa, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Moroleon, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V., Trans Bajío, S.A. de C.V., Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Coroneo, S.A. de C.V.,

[1228] Folio 33896 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*2017*", "*2018*", "*2019*", "*2020*", "*2021*" y "*2022*".

Transportes Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V., Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus del Bajío, S.A. de C.V., Autobuses Centrales de Guanajuato, S.A. de C.V., Autobuses Unidos de Jalisco Costa Alegre, S.A. de C.V., Autotransportes Cortázar, S.A. de C.V., Autotransportes Costamar, S.A. de C.V., Autotransportes Puruandiro Irapuato, S.A. de C.V., Autotransportes Unidos Arandas Guadalajara, S.A. de C.V., Ómnibus Flecha Blanca, S.A. de C.V., Ómnibus Libertadores del Bajío, S.A. de C.V., Servicios de Pasaje Terrestre del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Cueramaro, S.A. de C.V., Transportes de Pasajeros Ciénega de Primera, S.A. de C.V. y Unión de Permisionarios de Autobuses Azules y Triángulo, S.A. de C.V.

Estructura corporativa de GRUPO LA PIEDAD[1229]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y la estructura del órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO LA PIEDAD.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO LA PIEDAD

1. Estructura accionaria de las sociedades controladoras

[1229] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 22357 del EXPEDIENTE.

Las sociedades controladoras del GRUPO LA PIEDAD son LA PIEDAD y LA ALTEÑA. Lo anterior, toda vez que son estas quienes detentan, separadamente o en conjunto y de manera directa o indirecta, la totalidad de las acciones de las sociedades en las cuales son accionistas.

En principio, la estructura accionaria de LA PIEDAD[1230] y LA ALTEÑA[1231] al año dos mil dieciocho es la siguiente:

Accionistas	Participación
816 (Ochocientas dieciséis) personas físicas	100
Total	100%

Los accionistas correspondientes a las personas físicas se agrupan en distintos grupos familiares y son las mismas personas tanto para LA PIEDAD como para LA ALTEÑA.[1232]

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD

LA PIEDAD es propietaria de la mayoría de las acciones al año dos mil veintitrés de las siguientes sociedades:[1233]

Autobuses Regionales de Querétaro, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autobuses y Servicios de Pasajeros, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*

[1230] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8*", hoja "*2023*".
[1231] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9 - Entidades*", hoja "*Alteña 2023*".
[1232] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del Presente Dictamen Preliminar.
[1233] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

LA ALTEÑA	*
Total	100%

Autotransportes Guadalajara Chapala, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
*	*
LA PIEDAD	
*	
Total	100%

Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Central de Autobuses Cortázar, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
FLECHA ROJA	
Total	100%

Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
ACCIONES DEPOSITADAS EN LA TESORERIA DE LA SOCIEDAD	*
LA PIEDAD	
CENTRAL HUICHAPAN	
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
TRANSPORTES DEL PACÍFICO	
Total	100%

Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
CENTRAL HUICHAPAN	

ÓMNIBUS DE MÉXICO	*
Total	100%

Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
Autotransportes El Águila De Sahuayo, S.A. de C.V.	
CENTRAL HUICHAPAN	
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total	100%

Central de Autobuses Ocotlán Jalisco, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
CENTRAL HUICHAPAN	
Total	100%

Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
CENTRAL HUICHAPAN	
Total	100%

Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

CENTRAL HUICHAPAN	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Central de Autobuses San Luis de la Paz, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
CENTRAL HUICHAPAN	
Total	100%

Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
*	*
Autobuses Apaseo El Alto, S.A. de C.V.	
LA PIEDAD	
Autobuses Rincon De Tamayo, S.A. de C.V.	
Autobuses Santa Cruz De Juventino Rosas, S.A. de C.V.	
Autotransportes Hidalgo, S.A. de C.V.	
*	

Inmobiliaria Para El Transporte, S.A. de C.V.	*
*	
Ómnibus de México	
*	
Total	100%

Estación Central de Autobuses León de los Aldamas, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
La Piedad	*
Central Huichapan	
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Ómnibus de México	
Total	100%

Omni Plus, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
La Piedad	*
La Alteña	
Total	100%

Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)

LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Terminal de Autobuses de Jalpa, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
Transportes Vencedor, S.A. de C.V.	
Total	100%

Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
FLECHA ROJA	
Total	100%

Terminal de Autobuses Moroleón, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.	
CENTRAL HUICHAPAN	
ETN	
Total	100%

Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.	
CENTRAL HUICHAPAN	
ETN	
Total	100%

Trans Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Transportes Coroneo, S.A. de C.V.

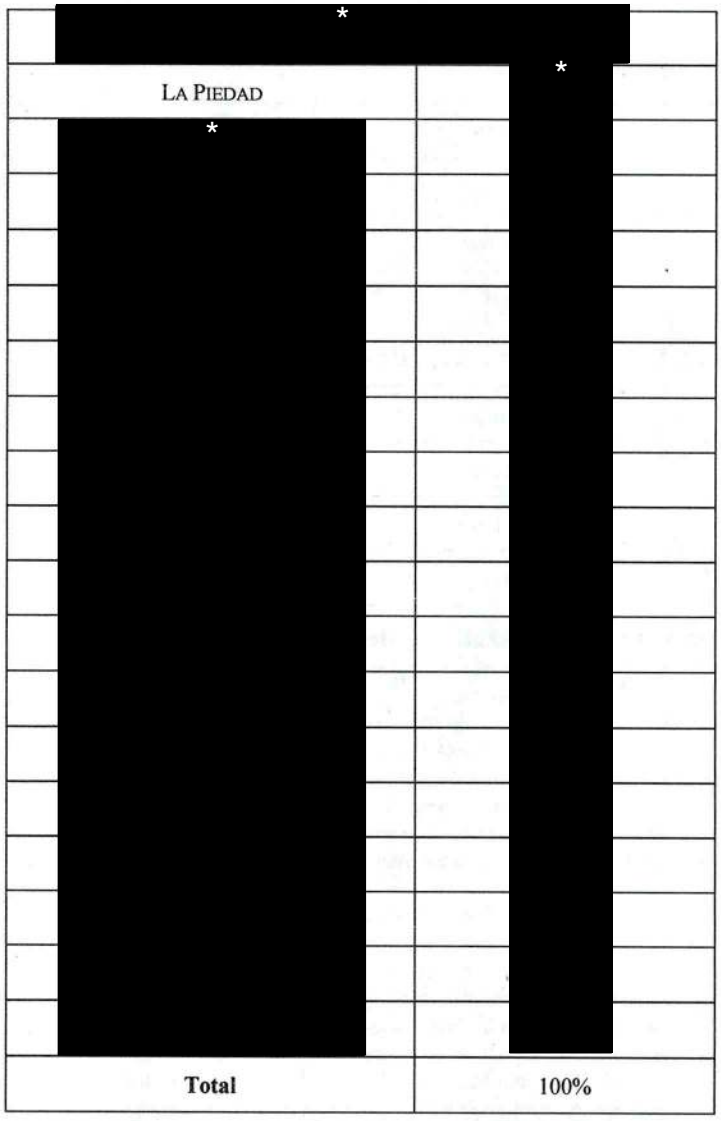
Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Transportes Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
*	*



3. Estructura accionaria de las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD y LA ALTEÑA

LA PIEDAD y LA ALTEÑA detentan, de manera conjunta y directa, la totalidad de acciones al año dos mil veintitrés de las siguientes sociedades:[1234]

Autobuses Primera Plus, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autobuses Primera Plus del Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autobuses Centrales de Guanajuato, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autobuses Unidos de Jalisco Costa Alegre, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

[1234] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Autotransportes Cortázar, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autotransportes Costamar, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autotransportes Puruandiro Irapuato, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Autotransportes Unidos Arandas Guadalajara, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Omnibus Flecha Blanca, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

LA ALTEÑA	*
Total	100%

Ómnibus Libertadores del Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	**Participación (%)**
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Servicios de Pasaje Terrestre del Bajío, S.A. de C.V.

Accionistas	**Participación (%)**
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Transportes Cueramaro, S.A. de C.V.

Accionistas	**Participación (%)**
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Transportes de Pasajeros Ciénega de Primera, S.A. de C.V.

Accionistas	**Participación (%)**
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

Unión de Permisionarios de Autobuses Azules y Triángulo, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
LA ALTEÑA	
Total	100%

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO LA PIEDAD

1. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladoras

La estructura del órgano de administración de LA PIEDAD al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1235]

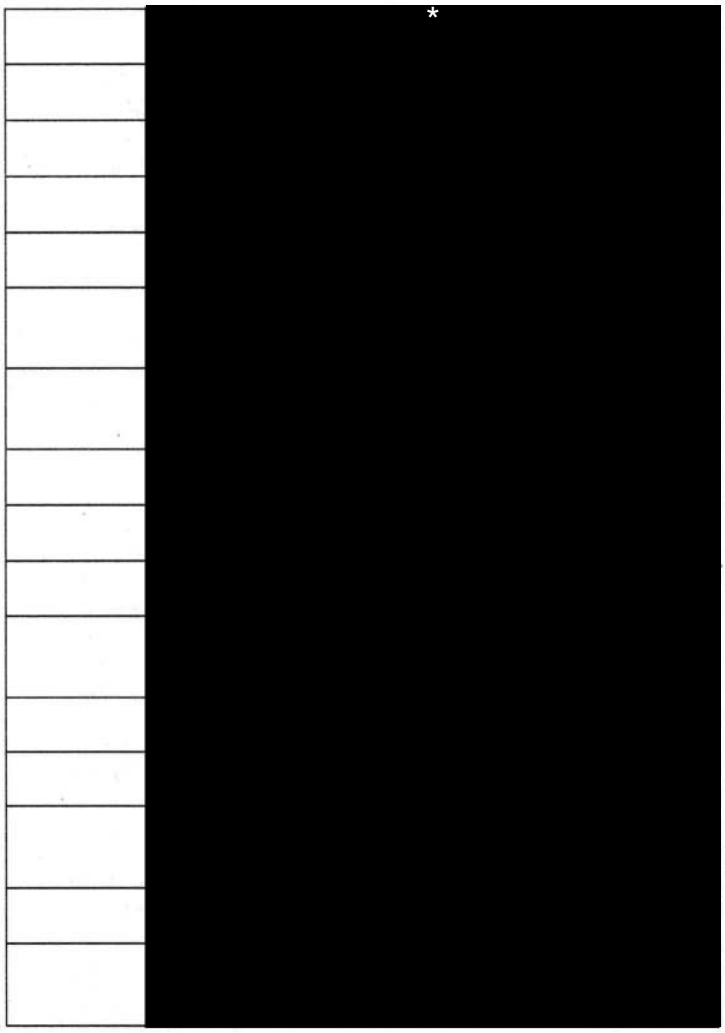
Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1235] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 5- Órgano de Administración Primera Plus*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

	*



2. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD

Los órganos de administración de las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD se exponen a continuación, de conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE.

El órgano de administración de las sociedades Autotransportes Regionales de Querétaro, S.A. de C.V., Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V., Omni Plus, S.A. de C.V., Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V., Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V., Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V., Trans Bajío, S.A. de C.V., Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V., Transportes

Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V. y Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V.,[1236] al año dos mil veintitrés, es el siguiente:

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V.[1237]

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V.[1238]

[1236] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Anexo 11.5*".
[1237] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central de Autobuses Cadereyta*".
[1238] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central Autobuses Tresguerras*".

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

Central de Autobuses Cortázar, S.A. de C.V.[1239]

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V.[1240]

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

[1239] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central de Autobuses Cortazar*".
[1240] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central de Autobuses Irapuato*".

*	

Terminal de Autobuses de Jalpa, S.A. de C.V.[1241]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V.[1242]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V.[1243]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

[1241] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Terminal de Autobuses de Jalpan*".
[1242] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central de Autobuses La Barca*".
[1243] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central Autobuses de la Piedad*".

* [redacted]	

Estación Central de Autobuses León de los Aldamas, S.A. de C.V.[1244]

Cargo	Persona que lo ejerce
* [redacted]	

Terminal de Autobuses Moroleon, S.A. de C.V.[1245]

Cargo	Persona que lo ejerce
* [redacted]	

Central de Autobuses Ocotlán Jalisco, S.A. de C.V.[1246]

Cargo	Persona que lo ejerce

[1244] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central León de los Aldamas*".
[1245] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Terminal de Autobuses Moroleon*".
[1246] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central de Autobuses Ocotlán*".

*
[redacted]

Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V.[1247]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	
[redacted]	

Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V.[1248]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	
[redacted]	

[1247] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central Autobuses Salvatierra*".
[1248] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central San Felipe Guanajuato*".

Central de Autobuses San Luis de la Paz, S.A. de C.V.[1249]

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted]	*

Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V.[1250]

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted]	*

Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V.[1251]

Cargo	Persona que lo ejerce
[redacted]	*

[1249] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Central San Luis de la Paz*".
[1250] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Terminal de Tequisquiapan*".
[1251] Folio 22357 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 11.5*", hoja "*Terminal de Autobuses Uriangato*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]*

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO LA PIEDAD está conformado por las siguientes sociedades: LA PIEDAD, LA ALTEÑA, Autobuses Regionales de Querétaro, S.A. de C.V., Autobuses y Servicios de Pasajeros, S.A. de C.V., Autotransportes Guadalajara Chapala, S.A. de C.V., Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V., Central de Autobuses Cortázar, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Cadereyta, S.A. de C.V., Central de Autobuses de Irapuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses de La Piedad, S.A. de C.V., Central de Autobuses La Barca, S.A. de C.V., Central de Autobuses Ocotlán Jalisco, S.A. de C.V., Central de Autobuses Salvatierra, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Felipe Guanajuato, S.A. de C.V., Central de Autobuses San Luis de la Paz, S.A. de C.V., Central de Autobuses Tresguerras, S.A. de C.V., Estación Central de Autobuses León de los Aldamas, S.A. de C.V., Omni Plus, S.A. de C.V., Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V., Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V., Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Jalpa, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses de Tequisquiapan, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Moroleon, S.A. de C.V., Terminal de Autobuses Uriangato, S.A. de C.V., Trans Bajío, S.A. de C.V., Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Coroneo, S.A. de C.V., Transportes Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V., Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus, S.A. de C.V., Autobuses Primera Plus del Bajío, S.A. de C.V., Autobuses Centrales de Guanajuato, S.A. de C.V., Autobuses Unidos de Jalisco Costa Alegre, S.A. de C.V., Autotransportes Cortázar, S.A. de C.V., Autotransportes Costamar, S.A. de C.V., Autotransportes Puruandiro Irapuato, S.A. de C.V., Autotransportes Unidos Arandas Guadalajara, S.A. de C.V., Ómnibus Flecha Blanca, S.A. de C.V., Ómnibus Libertadores del Bajío, S.A. de C.V., Servicios de Pasaje Terrestre del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Cueramaro, S.A. de C.V., Transportes de Pasajeros Ciénega de Primera, S.A. de C.V. y Unión de Permisionarios de Autobuses Azules y Triángulo, S.A. de C.V. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1252] en las sociedades que conforman el GRUPO LA PIEDAD de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

Este control lo detentan de manera indirecta las 816 (ochocientas dieciséis) personas físicas que son propietarias de la totalidad de las acciones de las sociedades LA PIEDAD y LA ALTEÑA.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

[1252] Expuestos en la sección "*Criterios de GIE*".

En este sentido, LA PIEDAD y LA ALTEÑA detentan en conjunto, de manera directa o indirecta, la mayoría de las acciones de las sociedades que conforman el grupo.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, las personas que conforman los consejos de administración de la mayoría de sociedades que integran el GRUPO LA PIEDAD son las mismas. Por ejemplo, para el caso de LA PIEDAD, Autotransportes Regionales de Querétaro, S.A. de C.V., Autotransportes Metropolitano de León, S.A. de C.V., Omni Plus, S.A. de C.V., Ómnibus del Bajío, S.A. de C.V., Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V., Servicios de Pasajeros Plus, S.A. de C.V., Trans Bajío, S.A. de C.V., Transportadora de Pasajeros del Bajío, S.A. de C.V., Transportes Guadalajara Bellavista, S.A. de C.V. y Transportes Queretanos Flecha Azul, S.A. de C.V., las personas que ocupan los cargos de [redacted] son las mismas.

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra.*

En este sentido, LA PIEDAD y LA ALTEÑA tienen dicha capacidad de manera conjunta derivado de su posición como accionistas directos de las sociedades que conforman el GRUPO LA PIEDAD.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de LA PIEDAD y LA ALTEÑA, quienes siendo distintos grupos familiares se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.[1253]

b. *Cuando existiendo múltiples personas morales, se hayan asociado para formar una nueva persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas accionistas de las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD y las sociedades controladas de manera directa por LA PIEDAD y LA ALTEÑA, las cuales se

---

[1253] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.

c. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Tal es el caso de los accionistas de las sociedades controladas directamente por LA PIEDAD y LA ALTEÑA, quienes son los mismos en ambas sociedades. Dicha circunstancia ocurre también para LA PIEDAD y LA ALTEÑA.

d. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que LA PIEDAD es accionista de las sociedades controladas directamente por LA PIEDAD, y LA PIEDAD y LA ALTEÑA son accionistas de las sociedades controladas directamente por LA PIEDAD y LA ALTEÑA, por lo que las ganancias de ambas sociedades dependen del desempeño de las sociedades que controlan.

- **Existe una coordinación de actividades**

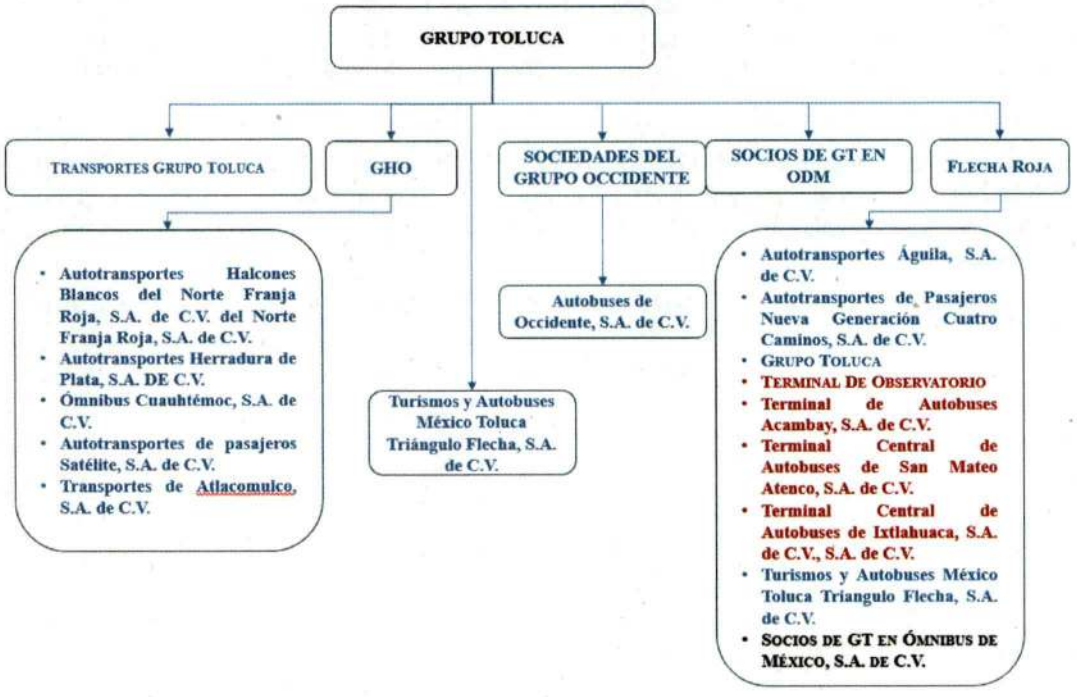
Las sociedades integrantes del GRUPO LA PIEDAD tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores, es decir, LA PIEDAD y LA ALTEÑA; y sus órganos de administración se encuentran conformados por las mismas personas en su mayoría.

----------*[El resto de la página dejado intencionalmente en blanco]*

9.3.4 GRUPO TOLUCA

El GRUPO TOLUCA está compuesto de las siguientes sociedades: TRANSPORTES GRUPO TOLUCA; GHO y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, consistentes en Autotransportes Halcones Blancos del Norte Franja Roja, S.A. de C.V., Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V., Ómnibus Cuauhtémoc, S.A. de C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos de Atlacomulco, S.A. de C.V. y Autotransportes de Pasajeros Satélite, S.A. de C.V.; SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y su sociedad controlada de manera directa, consistente en Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.; FLECHA ROJA y sus sociedades controladas de manera directa, consistentes en Autotransportes Águila, S.A. de C.V., Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V., Corporativo Grupo Toluca S.A. de C.V., TERMINAL DE OBSERVATORIO, Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V., Terminal Central de Autobuses de San Mateo Atenco, S.A. de C.V. y Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V.; Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM.

Diagrama corporativo de GRUPO TOLUCA[1254]



[1254] Folio 26844 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 10*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

A. Estructura accionaria de las sociedades que pertenecen al GRUPO TOLUCA

1. Estructura accionaria de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA

La estructura accionaria de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1255]

Accionistas	Participación
Banco Actinver, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Actinver	*
Civicormex	
100 (cien) personas físicas	
Total:	100%

Las personas físicas accionistas pertenecen a distintos grupos familiares.

2. Estructura accionaria de GHO

La estructura accionaria de GHO al año dos mil veintitrés es la siguiente: [1256]

Accionistas	Participación
Banco Actinver, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Actinver	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
141 (ciento cuarenta y un) personas físicas	

[1255] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1256] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Total:	100%

Las personas físicas accionistas están agrupadas en distintos grupos familiares.

Asimismo, GHO controla a diversas sociedades ya que es propietaria, de manera directa o indirecta, de la mayoría de sus acciones. La estructura accionaria de dichas sociedades se expone en los dos puntos siguientes.

3. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por GHO

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por GHO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1257]

Autotransportes Halcones Blancos del Norte Franja Roja, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación
GHO	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total:	100%

Autotransportes Herradura de Plata, S.A. DE C.V.

Accionistas	Participación
GHO	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total:	100%

Ómnibus Cuauhtémoc, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación
GHO	*

[1257] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	*
SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE	
Total:	100%

4. Estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por GHO

La estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por GHO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1258]

Autotransportes de Pasajeros Satélite, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación
Autotransportes Herradura De Plata, S.A. de C.V.	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total:	100%

Transportes Urbanos y Suburbanos de Atlacomulco, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación
Autotransportes Herradura De Plata, S.A. de C.V.	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total:	100%

5. Estructura accionaria de SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE[1259]

[1258] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1259] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

La estructura accionaria de SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE al año dos mil cinco es la siguiente:[1260]

Accionistas	Participación (%)
*	
Total	100%

Asimismo, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE controla directamente a Autobuses de Occidente, S.A. de C.V., cuya estructura accionaria se expone a continuación.

6. Estructura accionaria de Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Autobuses de Occidente, S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1261]

Accionistas	Participación (%)
SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE	*
73 (setenta y tres) personas físicas	
Total	100%

7. Estructura accionaria de FLECHA ROJA

La estructura accionaria de FLECHA ROJA al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1262]

Accionistas	Participación (%)
62 (sesenta y dos) personas físicas	100
Total	100%

[1260] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"10. SIGER SOCIEDADES GPO OCC"*.

[1261] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1262] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Las personas físicas son accionistas comunes y/o están agrupadas en distintos grupos familiares que son coincidentes con los grupos familiares de GHO.[1263]

8. Estructura accionaria de sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1264]

Autotransportes Águila, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
FLECHA ROJA	*
Servicios Profesionales De Apoyo Al Autotransporte, S.A. de C.V.	
Total	100%

Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
FLECHA ROJA	*
Una persona física	
Total	100%

Corporativo Grupo Toluca S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
FLECHA ROJA	*
Turismos y Autobuses México Toluca Triángulo Flecha, S.A. de C.V.	
Total	100%

[1263] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1264] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

TERMINAL DE OBSERVATORIO

Accionistas	Participación (%)
LA PIEDAD	*
Autobuses Mexico Toluca Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	
FLECHA ROJA	
CENTRAL HUICHAPAN	
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Turismos y Autobuses Mexico Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.	
Total	100%

Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
FLECHA ROJA	*
Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V.	
Total	100%

Terminal Central de Autobuses de San Mateo Atenco, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Autotransportes Águila, S.A. de C.V.	*
FLECHA ROJA	
Total	100%

Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V., S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
FLECHA ROJA	*

Servicios Profesionales de Apoyo al Autotransporte, S.A. de C.V.	* [redacted]
Total	100%

9. Estructura accionaria de Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. al año dos mil diecinueve es la siguiente: [1265]

Accionistas	Participación (%)
13 (trece) personas físicas	100
Total	100%

Las personas físicas son accionistas comunes y/o están agrupadas en distintos grupos familiares que son coincidentes con los grupos familiares de FLECHA ROJA.[1266]

10. Estructura accionaria de SOCIOS DE GT EN ODM

La estructura accionaria de SOCIOS DE GT EN ODM al dos mil trece es la siguiente:[1267]

Accionistas	Participación (%)
* [redacted]	
Total	100%

Las personas físicas son accionistas comunes y/o están agrupadas en distintos grupos familiares que son coincidentes con los grupos familiares de FLECHA ROJA.[1268]

[1265] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*9.SIGER SOCIOS DE GT*".

[1266] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1267] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*9.SIGER SOCIOS DE GT*".

[1268] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades que pertenecen al GRUPO TOLUCA

1. Estructura del órgano de administración de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA

La estructura del órgano de administración de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1269]

Cargo	Persona que lo ejerce *
	[redacted]

2. Estructura del órgano de administración de GHO

La estructura del órgano de administración de GHO al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1270]

Cargo	Persona que lo ejerce *
	[redacted]

[1269] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del Presente Dictamen Preliminar.
[1270] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

	*

3. Estructura del órgano de administración de FLECHA ROJA

La estructura del órgano de administración de FLECHA ROJA al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1271]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1271] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

	*

4. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA

La estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA al año dos mil veintitrés es la siguiente:

Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V. [1272]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V.[1273]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1272] Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*PUNTO 5 REQUERIMIENTO NUEVA GENERACIÓN 4 CAMINOS 2017 -2023 (1)*".
[1273] Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"PUNTO 5 TERMINAL ACAMBAY"*.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Terminal Central de Autobuses de San Mateo, S.A. de C.V.[1274]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V., S.A. de C.V.[1275]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

Corporativo Grupo Toluca S.A. de C.V.[1276]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

TERMINAL DE OBSERVATORIO[1277]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1274] Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*TERMINAL SAN MATEO*".
[1275] Folio 32609 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*TERMINAL IXTLAHUACA, S.A. DE C.V. 2018 -2023*".
[1276] Folio 21423 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 5 – ORGANOS DE ADMINISTRACION CGT 2017 -2023*".
[1277] Folio 20972 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6*".

	*
	[redacted]

5. Estructura del órgano de administración de Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

El órgano de administración de Turismos y Autobuses México Toluca Triángulo Flecha, S.A. de C.V., al año dos mil veintidós, es el siguiente:[1278]

Cargo	Persona que lo ejerce *
	[redacted]

6. Estructura del órgano de administración de SOCIOS DE GT EN ODM

[1278] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

El órgano de administración de SOCIOS DE GT EN ODM, al año dos mil trece, es el siguiente:[1279]

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO TOLUCA está conformado por las siguientes sociedades: TRANSPORTES GRUPO TOLUCA; GHO y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, consistentes en Autotransportes Halcones Blancos del Norte Franja Roja, S.A. de C.V., Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V., Ómnibus Cuauhtémoc, S.A. de C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos de Atlacomulco, S.A. de C.V. y Autotransportes de Pasajeros Satélite, S.A. de C.V.; SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y su sociedad controlada de manera directa, consistente en Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.; FLECHA ROJA y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, consistentes en Autotransportes Águila, S.A. de C.V., Autotransportes de Pasajeros Nueva Generación Cuatro Caminos, S.A. de C.V. , Corporativo Grupo Toluca S.A. de C.V., TERMINAL DE OBSERVATORIO, Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V., Terminal Central de Autobuses de San Mateo, S.A. de C.V. y Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V., S.A. de C.V.; Turismos y Autobuses México

[1279] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"9. SIGER SOCIOS DE GT"*.

Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines, la coordinación de actividades y el reconocimiento expreso[1280] en las sociedades que conforman el GRUPO TOLUCA de la siguiente manera:

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

  Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Al respecto, cabe mencionar que se considera que TRANSPORTES GRUPO TOLUCA; GHO y sus respectivas sociedades controladas de manera directa o indirecta; SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y su sociedad controlada; FLECHA ROJA y sus sociedades controladas de manera directa; Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM, son parte de un mismo GIE, toda vez que al analizar su estructura accionaria, compuesta por múltiples personas físicas pertenecientes a diversos grupos familiares, se observa lo siguiente:

1. La estructura accionaria de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA está compuesta por una participación minoritaria de Banco Actinver, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Actinver y Civicormex, S.A. de C.V., así como de una participación mayoritaria que ostentan 100 (cien) personas físicas de manera conjunta y las cuales pertenecen a distintos grupos familiares.[1281]

Por su parte, la estructura accionaria de GHO está compuesta por una participación minoritaria de Banco Actinver, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Actinver e Inmobiliaria para el Transporte, S.A. de C.V., así como una participación mayoritaria que ostentan 141 (ciento cuarenta y un) personas físicas.

En el caso de SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE su estructura accionaria se compone de dos personas físicas, uno mayoritario y el otro minoritario.

FLECHA ROJA por su parte tiene 62 (sesenta y dos) personas físicas que son propietarias conjuntamente de la totalidad de acciones.

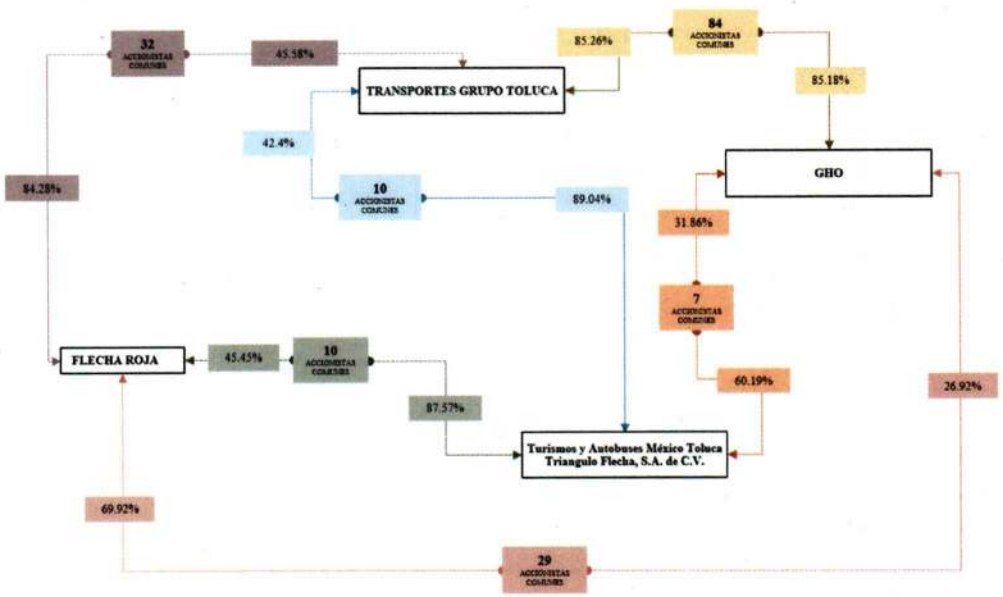
Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. cuenta por su parte con 13 (trece) personas físicas accionistas que detentan la totalidad de acciones de la sociedad.

[1280] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".
[1281] Por ejemplo y sin ser exhaustivos, la familia [redacted] la familia [redacted] etc.

Por último, SOCIOS DE GT EN ODM cuenta con dos accionistas únicamente, quienes detentan de manera conjunta y [redacted]* la totalidad de acciones de dicha sociedad.

2. Al analizar las relaciones existentes entre las personas que ostentan las acciones de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE, FLECHA ROJA, Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM, se observa lo siguiente:[1282]

Diagrama de accionistas en común y su porcentaje accionario.[1283]



i. Existen 84 (ochenta) accionistas comunes entre TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y GHO. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 85.26% (ochenta y cinco punto veintiséis por ciento) de participación accionaria en el caso de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y un 85.18% (ochenta y cinco punto dieciocho por ciento) en GHO.

[1282] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1283] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Dichos accionistas son los siguientes:

*

*

[redacted]

ii. Existen 32 (treinta y dos) accionistas comunes entre TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y FLECHA ROJA. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 45.58% (cuarenta y cinco punto cincuenta y ocho por ciento) de participación accionaria en el caso de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y un 84.28% (ochenta y cuatro punto veintiocho por ciento) en FLECHA ROJA.

Dichos accionistas son los siguientes:

*

[redacted]

iii. Existen 10 (diez) accionistas comunes entre TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 42.4% (cuarenta y dos punto cuatro por ciento) de participación accionaria en el caso de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA y un 89.04% (ochenta y nueve punto cero cuatro por ciento) en Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

Dichos accionistas son los siguientes:

[redacted]

iv. Existen 7 (seis) accionistas comunes entre GHO y Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. De C.V. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 31.86% (treinta y uno punto ochenta y seis por ciento) de participación accionaria en el caso de GHO y un 60.19% (sesenta punto diecinueve por ciento) en Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

Dichos accionistas son los siguientes:

[redacted]

v. Existen 10 (diez) accionistas comunes entre FLECHA ROJA y Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 45.45% (cuarenta y cinco punto cuarenta y cinco por ciento) de participación accionaria en el caso de FLECHA ROJA y un 87.57% (ochenta y siete punto cincuenta y siete por ciento) en Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

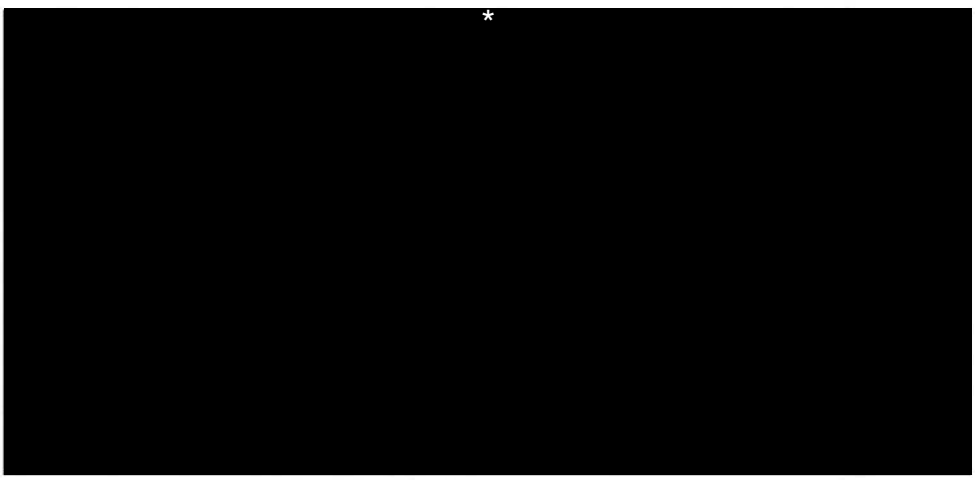
Dichos accionistas son los siguientes:

[redacted]

vi. Existen 29 (veintinueve) accionistas comunes entre GHO y FLECHA ROJA. Estos accionistas detentan de manera conjunta un 26.92% (veintiséis punto noventa y dos por ciento) de participación accionaria en el caso de GHO y un 69.92% (sesenta y nueve punto noventa y dos por ciento) en FLECHA ROJA.

[redacted]

*



vii. El accionista mayoritario de SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE también es accionista de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO y FLECHA ROJA.

viii. Un accionista que tiene un porcentaje de participación del * * de SOCIOS DE GT EN ODM[1284] también es accionista de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO, FLECHA ROJA y Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

3. Por lo expuesto en el punto 2 (dos) anterior, se concluye que existe una estrecha relación entre los accionistas de las sociedades TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE, FLECHA ROJA, Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM. Sobre todo cuando se analizan las relaciones de los accionistas de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA respecto de las demás sociedades, ya que algunos de los accionistas de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA detentan la mayoría o la mitad de participación accionaria en SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE, GHO, FLECHA ROJA, Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM.

b. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE, FLECHA ROJA, Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V. y SOCIOS DE GT EN ODM, quienes siendo múltiples

---

1284 *

personas físicas pertenecientes a diversos grupos familiares, se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.[1285]

c. *Cuando existiendo múltiples personas morales, se hayan asociado para formar una nueva persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas accionistas de las sociedades controladas directamente por GHO, las sociedades controladas indirectamente por GHO y las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA, las cuales se asociaron para formar una persona moral que desarrolla actos de comercio lícitos y que persigue un fin económico.[1286]

d. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que las sociedades GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y FLECHA ROJA son accionistas, de manera directa o indirecta, de las sociedades controladas directamente por GHO, las sociedades controladas indirectamente por GHO, Autotransportes de Occidente, S.A. de C.V. y las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA, respectivamente, por lo que las ganancias de esas sociedades controladoras dependen del desempeño de las sociedades en las cuales tienen participación accionaria directa o indirecta.

- **Existe un control de *iure* sobre algunas sociedades del grupo**

Este control lo detentan, de manera directa o indirecta, las sociedades GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y FLECHA ROJA respecto de ciertas sociedades.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido:

[1285] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1286] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

i. GHO es propietaria, de manera directa o indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades controladas de manera directa por GHO y las sociedades controladas de manera indirecta por GHO.

ii. SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE es propietaria, de manera directa, de la mayoría de las acciones de Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.

iii. FLECHA ROJA es propietaria, de manera directa, de la mayoría de las acciones de las sociedades controladas directamente por FLECHA ROJA.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, GHO, SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE y FLECHA ROJA tienen dicha capacidad, de manera directa o indirecta, derivado de su posición como accionistas mayoritarios, directos o indirectos, de las sociedades que controlan respectivamente.[1287]

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, una gran cantidad de personas que conforman los órganos de administración de la mayoría de las sociedades que integran el GRUPO TOLUCA son las mismas.

Por ejemplo, los órganos de administración de TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO y FLECHA ROJA coinciden en cuatro personas físicas.

También se puede observar el mismo [redacted] * para los casos de TERMINAL DE OBSERVATORIO, Terminal Central de Autobuses de Ixtlahuaca, S.A. de C.V., S.A. de C.V., Terminal San Mateo Atenco, S.A. de C.V. Terminal de Autobuses Acambay, S.A. de C.V., y SOCIOS DE GT EN ODM.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO TOLUCA tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores, guardan estrechas relaciones entre las personas físicas accionistas de las sociedades controladoras[1288] y sus órganos de administración se encuentran conformados, en la mayoría de casos, por las mismas personas físicas.

- **Reconocimiento expreso**

[1287] De conformidad con el artículo 50 de la LGSM.
[1288] TRANSPORTES GRUPO TOLUCA, GHO, SOCIEDADES EL GRUPO OCCIDENTE, FLECHA ROJA y Turismos y Autobuses México Toluca Triangulo Flecha, S.A. de C.V.

Asimismo, de conformidad con el prospecto definitivo del programa de certificados bursátiles fiduciarios, cuya información fue preparada por los respectivos directores generales, directores de finanzas y directores jurídicos de GHO y GHO Coordinadora S.A.P.I.,[1289] se observa que se establece que "*Grupo Toluca*" es una "(…) *sociedad controladora de GHO* (…) *y está conformado por más de 15 subsidiarias de operación de transporte, siendo Flecha Roja y GHO sus principales empresas.*"[1290]

9.3.5 GRUPO IAMSA

El GRUPO IAMSA se integra por las siguientes sociedades: IAMSA y sus sociedades controladas, de manera directa o indirecta, consistentes en TRANSPORTES AMEALCENSES, SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO, ETN, TURISTAR 5 ESTRELLAS, ETN TURISTAR, Omnibus Costasur, S.A. de C.V., Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V. y Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.; y ÓMNIBUS DE MÉXICO y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, consistentes en Autobuses del Noreste, S.A. de C.V., Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V., Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V, Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V., Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V., Omnicarga, S.A. de C.V., Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V.; Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.[1291]

Diagrama corporativo de GRUPO IAMSA[1292]

[1289] Folio 42107 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*577. Prospecto definitivo GHO*", páginas 114 y 115. Disponible en la siguiente dirección electrónica: https://www.bmv.com.mx/docs-pub/prospect/GHOCB-prosp10-01082014-095400-1.pdf.

[1290] Folio 42107 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*577. Prospecto definitivo GHO*", página 17.

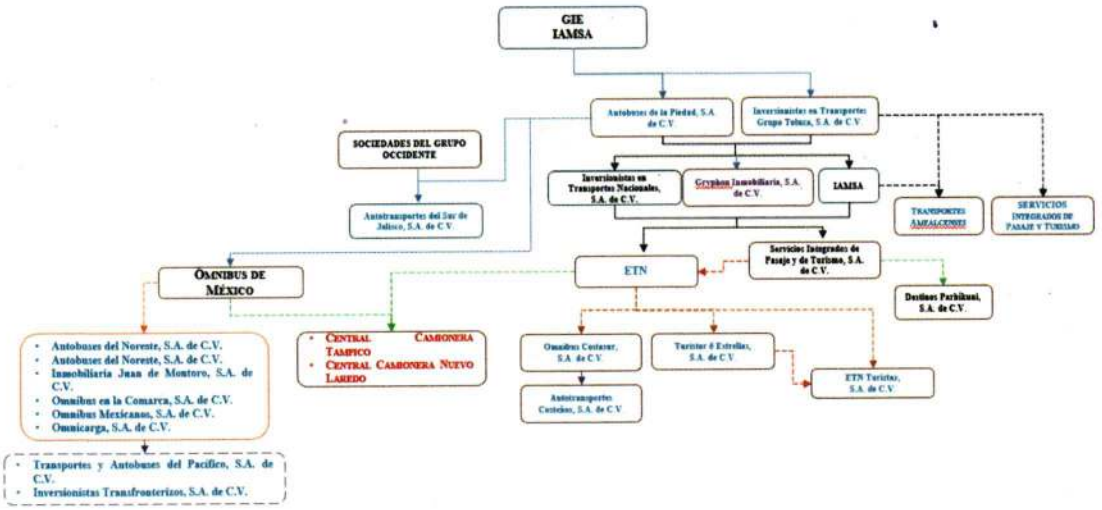
[1291] Asimismo, Líneas Panamericanas de Lujo, S.A. de C.V. y Autobuses de Conexión Global, S.A. de C.V. también pertenecían a dicho GIE toda vez que ODM e Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V. eran los propietarios de la mayoría de su capital social, respectivamente. No obstante, dichas sociedades se disolvieron en el año dos mil trece. Folio 27251 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9. ORGANIGRAMA*", página 17.

[1292] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo de los folios 1270 y 27251 del EXPEDIENTE. Asimismo, se aclara que en el diagrama únicamente se hace mención de Autobuses de la Piedad, S.A. de C.V. e Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V. en su carácter de accionistas de distintas sociedades que forman parte de GRUPO IAMSA; no obstante dicha mención, ni Autobuses de la Piedad, S.A. de C.V. e Inversionistas en Transportes Grupo Toluca, S.A. de C.V. pertenecen al GRUPO IAMSA, ya que la primera sociedad pertenece al GRUPO LA PIEDAD, mientras que la segunda a GRUPO TOLUCA.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Expediente IEBC-003-2022
Dictamen Preliminar
Anexo

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria de las sociedades que conforman el GRUPO IAMSA.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO IAMSA

1. Estructura accionaria de las sociedades controladoras

Las sociedades controladoras de las sociedades pertenecientes a GRUPO IAMSA son IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO, derivado de que son ellas quienes detentan, a su vez, la mayoría de participación accionaria, de manera directa o indirecta, en las sociedades pertenecientes a GRUPO IAMSA. A continuación, se expone la estructura accionaria de IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO.

IAMSA

En principio, la estructura accionaria de IAMSA para el año dos mil veintitrés es la siguiente:[1293]

Accionistas	Participación
LA PIEDAD	*
TRANSPORTES GRUPO TOLUCA	
Total	100.00%

[1293] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

ÓMNIBUS DE MÉXICO

La estructura accionaria de ÓMNIBUS DE MÉXICO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1294]

Accionistas	Participación (%)
61 (sesenta y un) personas físicas	*
LA PIEDAD	
SOCIOS DE GT EN ODM	
Total	100%

Las personas físicas accionistas están agrupadas en distintos grupos familiares.[1295]

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por IAMSA

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por IAMSA, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1296]

TRANSPORTES AMEALCENSES

SERVICIOS

Accionistas	Participación
IAMSA	*
Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.	
Total:	100%

INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO

Accionistas	Participación
IAMSA	*

[1294] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1295] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1296] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.	*
Total:	100%

3. Estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por IAMSA

La estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por IAMSA, al año dos mil veintidós,[1297] es la siguiente:[1298]

ETN

TURISTAR 5

Accionistas	Participación
IAMSA	*
Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.	
SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO	
Total:	100%

ESTRELLAS:[1299]

ETN

Accionistas	Participación
ETN	*
ESTRELLA BLANCA	
Total:	100%

TURISTAR:[1300]

[1297] Con excepción de TURISTAR 5 ESTRELLAS, cuya estructura accionaria es al año dos mil diecinueve.

[1298] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1299] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1300] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Accionistas	Participación
ETN	*
TURISTAR 5 ESTRELLAS	
Total:	100%

Omnibus Costasur, S.A. de C.V.[1301]

Accionistas	Participación
ETN	*
RA-CE, South Transportation, S.A. De C.V.	
Total:	100%

4. Sociedades donde IAMSA tiene participación accionaria de manera indirecta

Las sociedades en donde IAMSA participa en su capital social de manera indirecta, al año dos mil veintitrés, son las siguientes:

Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V.[1302]

Accionistas	**Participación**
SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO	*

Autotransportes Costeños, S.A. de C.V. [1303]

Accionistas	**Participación**
Omnibus Costa Sur, S.A. de C.V.	*

5. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO

[1301] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"1. SIGER COSTA SUR"*.
[1302] Folio 6346 del EXPEDIENTE.
[1303] Folio 6346 del EXPEDIENTE.

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1304]

Autobuses del Noreste, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
ÓMNIBUS DE MÉXICO	*
Omnicarga, S.A. de C.V.	
Total	100%

Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Enlaces Terrestres Nacionales, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Enlaces Terrestres Nacionales, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Omnicarga, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	

[1304] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Total	100%

Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Omnicarga, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Omnicarga, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Omnicarga, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

Omnicarga, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total	100%

6. **Estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO**

La estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1305]

Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación
Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.	*
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Omnicarga, S.A. de C.V.	
Total:	100%

Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.	*
Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.	
Total	100%

7. Estructura accionaria de Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V., al año dos mil dos mil dieciséis, es la siguiente:[1306]

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES LA PIEDAD	*

[1305] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1306] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

TRANSPORTES GRUPO TOLUCA	*
Total	100%

8. Estructura accionaria de Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V., al año dos mil dos mil veintidós, es la siguiente:[1307]

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES LA PIEDAD	*
TRANSPORTES GRUPO TOLUCA	
Total	100%

9. Estructura accionaria de Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., al año dos mil dos mil veintidós, es la siguiente:[1308]

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES LA PIEDAD	*
SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE	
Total	100%

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades pertenecientes a GRUPO IAMSA

1. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladoras

IAMSA

[1307] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1308] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

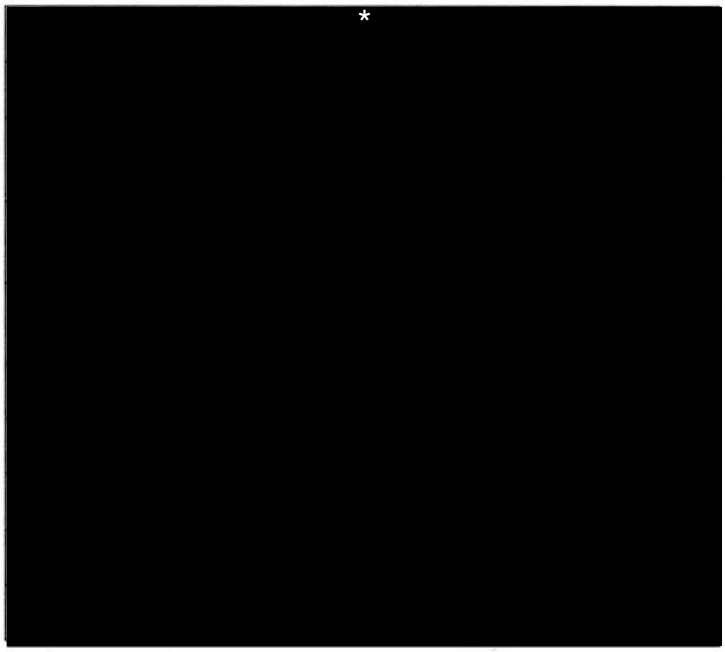
COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

La estructura del órgano de administración de IAMSA, al año dos mil diecinueve, es la siguiente:[1309]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

[1309] Folio 059 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*333. IO-003-2017 - Dictamen de Probable Responsabilidad*", páginas 78 y 79.



ÓMNIBUS DE MÉXICO

La estructura del órgano de administración de ÓMNIBUS DE MÉXICO, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1310]

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

[1310] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

1. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO

La estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO, al uno de diciembre del año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1311]

Autobuses del Noreste, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

[1311] [1311] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

*

Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	

Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	[redacted]

Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
*	[redacted]

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO IAMSA está conformado por las siguientes sociedades: IAMSA y sus sociedades controladas, de manera directa o indirecta, consistentes en TRANSPORTES AMEALCENSES, SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO, ETN, TURISTAR 5 ESTRELLAS, ETN TURISTAR, Omnibus Costasur, S.A. de C.V, Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V. y Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.; ÓMNIBUS DE MÉXICO y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, consistentes en Autobuses del Noreste, S.A. de C.V., Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V., Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V, Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V., Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V., Omnicarga, S.A. de C.V., Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V. e Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V.; Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V., Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V. e Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la

coordinación de actividades[1312] en las sociedades que conforman el GRUPO IAMSA de la siguiente manera:

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

  Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Al respecto, cabe mencionar que se considera que IAMSA y sus respectivas sociedades controladas de manera directa o indirecta; y ÓMNIBUS DE MÉXICO y sus sociedades controladas de manera directa o indirecta, son parte de un mismo GIE, toda vez que, al analizar su estructura accionaria, se observa lo siguiente:

El capital social de IAMSA, Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V. e Inversionistas en Transportes Nacionales, S.A. de C.V. lo detentan de manera conjunta y en [redacted] LA PIEDAD (sociedad perteneciente a GRUPO LA PIEDAD) y TRANSPORTES GRUPO TOLUCA (sociedad perteneciente a GRUPO TOLUCA).

Por su parte, la estructura accionaria de ÓMNIBUS DE MÉXICO está compuesta por una participación mayoritaria de [redacted] que detentan de manera conjunta y en [redacted] LA PIEDAD (sociedad perteneciente a GRUPO LA PIEDAD) y SOCIOS DE GT EN ODM (sociedad perteneciente a GRUPO TOLUCA), así como una participación minoritaria de [redacted] que detentan 61 (sesenta y un) personas físicas.

Asimismo, la estructura accionaria de Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V. la detentan en [redacted] AUTOBUSES LA PIEDAD (sociedad perteneciente a GRUPO LA PIEDAD) y SOCIEDADES DEL GRUPO OCCIDENTE (sociedad perteneciente a GRUPO TOLUCA).

En este sentido, son cuatro personas morales, pertenecientes a su vez a GRUPO LA PIEDAD y GRUPO TOLUCA, quienes detentan la totalidad de acciones en el caso de IAMSA, Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V. y Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V. y la mayoría de acciones en el caso de ÓMNIBUS DE MÉXICO. Es por este motivo, es decir, que existiendo identidad en los GIE a los cuales pertenecen los accionistas de IAMSA, Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V. y ÓMNIBUS DE MÉXICO, que se considera que IAMSA, Gryphon Inmobiliaria, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur de Jalisco, S.A. de C.V. y ÓMNIBUS DE MÉXICO pertenecen a un mismo GIE, toda vez que sus intereses comerciales y financieros están alineados por dicho motivo.

[1312] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

A su vez, la estructura accionaria de TRANSPORTES AMEALCENSES así como de SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO, está compuesta por una participación mayoritaria de [redacted] que detenta IAMSA. Al mismo tiempo SERVICIOS INTEGRADOS DE PASAJE Y TURISMO detenta en la estructura accionaria de ETN una participación mayoritaria de [redacted] y de [redacted] en Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V. Por su parte la estructura accionaria de TURISTAR 5 ESTRELLAS, ETN TURISTAR y Omnibus Costasur, S.A. de C.V. está compuesta por una participación mayoritaria que detenta ETN. Asimismo Omnibus Costasur, S.A. de C.V. detenta una participación accionaria de [redacted] en Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.

Asimismo, ÓMNIBUS DE MÉXICO detenta una participación mayoritaria en Autobuses del Noreste, S.A. de C.V., Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V., Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V, Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V., Inversionistas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V., Omnibus en la Comarca, S.A. de C.V., Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V. y Omnicarga, S.A. de C.V. Al mismo tiempo, Inversionisas en Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V. e Inversionistas Transfronterizos, S.A. de C.V. De ahí que se considere que los intereses comerciales y financieros de las sociedades señaladas están alineados como consecuencia de la identidad de sociedades que hay en sus estructuras accionarias.

b. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que las sociedades IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO son accionistas, de manera directa o indirecta, de las sociedades controladas directamente por IAMSA, las sociedades controladas indirectamente por IAMSA, de Destinos Parhíkuni, S.A. de C.V., Autotransportes Costeños, S.A. de C.V., las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO y las sociedades controladas indirectamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO, respectivamente, por lo que las ganancias de esas sociedades controladoras dependen del desempeño de las sociedades en las cuales tienen participación accionaria directa o indirecta.

- **Existe un control de *iure* sobre algunas sociedades del grupo**

Este control lo detentan, de manera directa o indirecta, las sociedades IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO respecto de ciertas sociedades.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

En este sentido:

i. IAMSA es propietaria, de manera directa o indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades controladas directamente por IAMSA y las sociedades controladas de indirectamente por IAMSA.

ii. ÓMNIBUS DE MÉXICO es propietaria, de manera directa o indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO y las sociedades controladas indirectamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO tienen dicha capacidad, de manera directa o indirecta, derivado de su posición como accionistas mayoritarios, directos o indirectos, de las sociedades que controlan respectivamente.

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, una gran cantidad de personas que conforman los órganos de administración de la mayoría de las sociedades que integran el GRUPO IAMSA son las mismas.

Al respecto, un argumento adicional por el que se considera que IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO pertenecen al mismo GIE deriva del hecho de que 13 (trece) personas físicas[1313] se encuentran con algún cargo en los órganos de administración de IAMSA y ÓMNIBUS DE MÉXICO, incluyendo sus [redacted]*

Asimismo, respecto de las sociedades controladas directamente por ÓMNIBUS DE MÉXICO, se observa que los órganos de administración de Central Camionera de Nuevo Laredo, S.A. de C.V. y Central Camionera de Tampico, S.A. de C.V. son iguales. Dicha situación se repite con los órganos de administración de Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V. y Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.

Adicionalmente, existen tres personas físicas[1314] que forman parte de los órganos de administración de Autobuses del Noreste, S.A. de C.V., Inmobiliaria Juan de Montoro, S.A. de C.V., Omnibus en

---

1313 [redacted]*

1314 [redacted]*

la Comarca, S.A. de C.V., Omnibus Mexicanos, S.A. de C.V. y Transportes y Autobuses del Pacífico, S.A. de C.V.

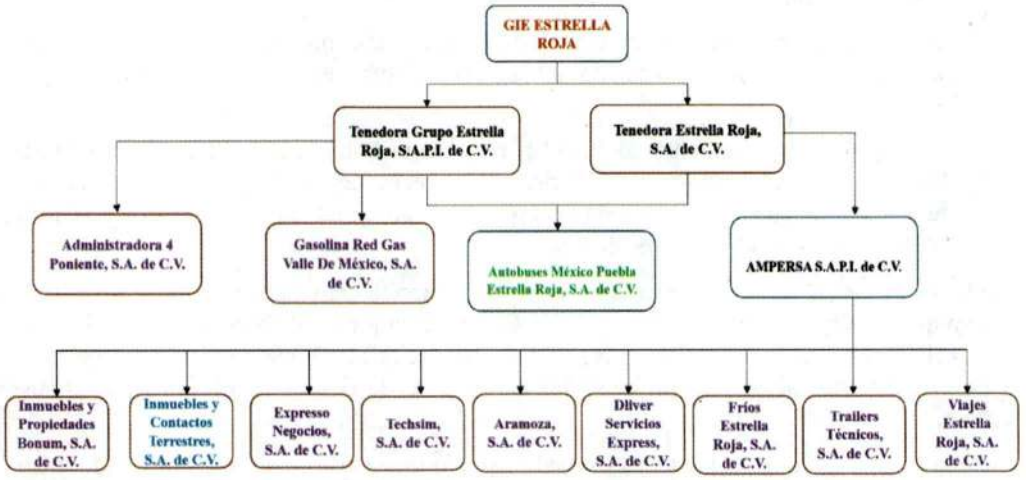
- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO IAMSA tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores y sus órganos de administración existe, en la mayoría de casos, una integración común considerable por las mismas personas físicas.

9.3.6 GRUPO ESTRELLA ROJA

El GRUPO ESTRELLA ROJA está conformado por las siguientes sociedades: TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA, TENEDORA ESTRELLA ROJA, AMPERSA, S.A.P.I. de C.V., AMPERSA., Administradora 4 Poniente, S.A. de C.V., Inmuebles y Propiedades Bonum, S.A. de C.V., Contactos Terrestres, S.A. de C.V., Expresso Negocios, S.A. de C.V., Gasolina Red Gas Valle De México, S.A. de C.V., Techsim, S.A. de C.V., Trailers Técnicos, S.A. de C.V., Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V., Aramoza, S.A. de C.V., Dliver Servicios Express, S.A. de C.V. y Fríos Estrella Roja, S.A. de C.V.

Diagrama corporativo de GRUPO ESTRELLA ROJA [1315]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA ROJA.

[1315] En lo que respecta a la actividad de cada sociedad, la información se observa en los folios 37244 y 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados *"Anexo7. Estructura Accionaria"* y *"Anexo4. Estructura Accionaria de las sociedades que participan"*.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO ESTRELLA ROJA

1. Estructura accionaria de las sociedades controladoras

Las sociedades controladoras del GRUPO ESTRELLA ROJA son TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA Lo anterior, toda vez que detentan la mayoría de acciones, de manera directa o indirecta, de las demás sociedades pertenecientes al GRUPO ESTRELLA ROJA. Esto se observa en la estructura accionaria de cada sociedad que se detalla a continuación.

En principio, la estructura accionaria de TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA para el año dos mil veintitrés es la siguiente:[1316]

Accionistas	Participación (%)
51 (cincuenta y un) personas físicas pertenecientes a distintos grupos familiares.[1317]	100%
Total	100%

Asimismo, la estructura accionaria de TENEDORA ESTRELLA ROJA para el año dos mil veintitrés es la siguiente:[1318]

Accionistas	Participación (%)
51 (cincuenta y un) personas físicas pertenecientes a distintos grupos familiares.[1319]	100%
Total	100%

2. Estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por TENEDORA ESTRELLA ROJA

[1316] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1317] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 5 Parentesco órgano de administración"*

[1318] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1319] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 5 Parentesco órgano de administración"*

La estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por TENEDORA ESTRELLA ROJA, es decir, AMPERSA, S.A.P.I. de C.V. al año dos mil veinte, es la siguiente:[1320]

Accionistas	Participación (%)
TENEDORA ESTRELLA ROJA	*
Copropiedad patrimonial	
Total	100%

3. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA es la siguiente:[1321]

AMPERSA. al año dos mil veintitrés:

Accionistas	Participación (%)
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	*
TENEDORA ESTRELLA ROJA	
Copropiedad patrimonial	
Total	100%

Administradora 4 Poniente, S.A. de C.V. al año dos mil veinte:[1322]

Accionistas	Participación (%)
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	*
AMPERSA	

[1320] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"2. SIGER AMPERSA"*.
[1321] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1322] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1.17 Cesión de acciones 79230 (28.12.2020) Administradora 4 Poniente*", página. 6.

Total	100%

4. Estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente POR TENEDORA ESTRELLA ROJA

La estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por TENEDORA ESTRELLA ROJA, al año dos mil veinte, es la siguiente.[1323]

Inmuebles y Propiedades Bonum, S.A. de C.V.[1324]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Contactos Terrestres, S.A. de C.V.[1325]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Expresso Negocios, S.A. de C.V.[1326]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*

[1323] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1324] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3.30 Cesion de partes sociales (28.12.2020) Inmuebles y Propiedad BONUM, S.A DE C.V*", página 3.
[1325] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4.30 Cesión de acciones 79,219 (28.12.20) Contactos Terrestes, S.A DE C.V*", página. 6.
[1326] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6.36 Cesión de acciones 79231 (29.12.2021)*" página. 7.

TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	*
Total	100%

Techsim, S.A. de C.V.[1327]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Aramoza, S.A. de C.V. [1328]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V.	
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
TENEDORA ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Dliver Servicios Express, S.A. de C.V. [1329]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
TENEDORA ESTRELLA ROJA	

[1327] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*32.3 Rectificación y convalidación 79227 (04.01.2021)*", página 3.
[1328] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*32.3 Rectificación y convalidación 79227 (04.01.2021)*", página 6.
[1329] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo4. Estructura Accionaria de las sociedades que participan*", hoja "DLIVER".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V.	*
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Fríos Estrella Roja, S.A. de C.V.[1330]

Accionistas	**Participación (%)**
AMPERSA	*
Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V.	
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
TENEDORA ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Para las siguientes sociedades, su estructura accionaria es al año dos mil veintitrés:

Trailers Técnicos, S.A. de C.V.[1331]

Accionistas	**Participación (%)**
AMPERSA	*
Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V.	
Total	100%

Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V.[1332]

[1330] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*30.3 Rectificación y convalidación 79225 (04.01.21) ARAMOZA S.A DE C.V*", página 6.
[1331] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"15.13 Cesión de acciones 79228 (28.12.20)"*, página 5.
[1332] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V.	
TENEDORA ESTRELLA ROJA	
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

Gasolina Red Gas Valle De México, S.A. de C.V.:[1333]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA	*
TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA	
Total	100%

B. Conclusión

Por lo expuesto en el punto A anterior, se concluye que el GRUPO ESTRELLA ROJA se integra por las siguientes sociedades: TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA, TENEDORA ESTRELLA ROJA, AMPERSA, S.A.P.I. DE C.V., AMPERSA, Administradora 4 Poniente, S.A. de C.V., Inmuebles y Propiedades Bonum, S.A. de C.V., Contactos Terrestres, S.A. de C.V., Expresso Negocios, S.A. de C.V., Gasolina Red Gas Valle De México, S.A. de C.V., Techsim, S.A. de C.V., Trailers Técnicos, S.A. de C.V., Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V., Aramoza, S.A. de C.V., Dliver Servicios Express, S.A. de C.V. y Fríos Estrella Roja, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1334] en las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA ROJA de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

Este control lo detentan, de manera directa o indirecta, TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

[1333] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*11.17 Cesión de acciones 79234 (28.12.20) Gasolina Red Gas Valle De México S.A DE C.V*", página 3.
[1334] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

Dado que TENEDORA ESTRELLA ROJA es propietaria, de manera directa de la mayoría de acciones de AMPERSA. Asimismo, es propietaria, de manera indirecta a través de AMPERSA, de la mayoría de acciones de Inmuebles y Propiedades Bonum, S.A. de C.V., Contactos Terrestres, S.A. de C.V., Expresso Negocios, S.A. de C.V., Techsim, S.A. de C.V., Trailers Técnicos, S.A. de C.V., Viajes Estrella Roja, S.A. de C.V., Aramoza, S.A. de C.V., Dliver Servicios Express, S.A. de C.V. y Fríos Estrella Roja, S.A. de C.V y Gasolina Red Gas Valle de México, S.A. de C.V.

Por su parte, TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA es propietaria, de manera directa, de la mayoría de acciones de Autobuses México Puebla Estrella Roja, S.A. de C.V. y Administradora 4 Poniente, S.A. de C.V.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra.*

Dado que TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA son propietarias, de manera directa o indirecta, de la mayoría de acciones de todas las sociedades que pertenecen al GRUPO ESTRELLA ROJA.

c. *Una persona, y las vinculadas a esta, por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, tengan participación en una o diversas personas morales y puedan ejercer su control conforme a los criterios señalados en los incisos a), b), c) o d).*

Dado que las personas físicas que son accionistas de las sociedades que integran el GRUPO ESTRELLA ROJA, están vinculadas por razones de parentesco consanguíneo y por afinidad.[1335]

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Al respecto, cabe aclarar que se considera que TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA forman parte de un mismo GIE toda vez que comparten los mismos accionistas en su calidad de personas físicas. Dichas personas físicas se encuentran vinculadas por razones de parentesco consanguíneo y por afinidad.[1336]

[1335] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 5 Parentesco órgano de administración"*.
[1336] Folio 33401 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 5 Parentesco órgano de administración"*.

b. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA son accionistas, de manera directa e indirecta, de todas las sociedades que conforman el GRUPO ESTRELLA ROJA, por lo que las ganancias de TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA dependen del desempeño de todas las sociedades que pertenecen al GRUPO ESTRELLA ROJA.

- **Existe una coordinación de actividades**

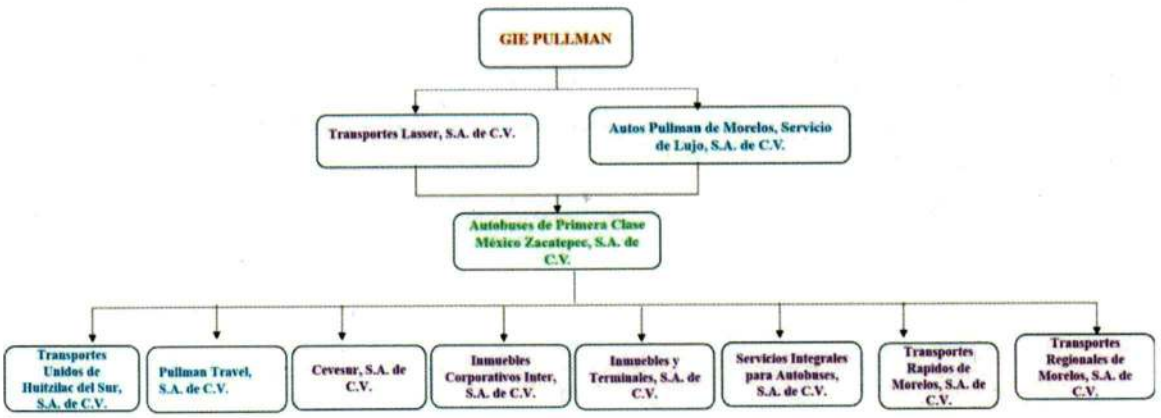
Las sociedades integrantes del GRUPO ESTRELLA ROJA tienen la capacidad para coordinar sus actividades, ya que se encuentran controlados, de manera directa o indirecta, por TENEDORA GRUPO ESTRELLA ROJA y TENEDORA ESTRELLA ROJA.

9.3.7 GRUPO PULLMAN

El GRUPO PULLMAN está conformado por las siguientes sociedades: PULLMAN DE MORELOS, Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., Transportes Lasser, S.A. DE C.V. AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC, Transportes Unidos de Huitzilac, S.A. de C.V., Pullman Travel, S.A. de C.V., Cevesur, S.A. de C.V., Inmuebles Corporativos Inter, S.A. de C.V., Inmuebles y Terminales, S.A. de C.V., Servicios Integrales para Autobuses, S.A. de C.V. y Transportes Regionales de Morelos, S.A. de C.V.

Diagrama corporativo de GRUPO PULLMAN[1337]

[1337] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR. En lo que respecta a la actividad de cada sociedad, la información se observa en los folios 916,918, 6126,6127,6127 y 10483 en el archivo electrónico denominado *"ANEXO 10 (PREGUNTA IV)*".



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria de las sociedades que conforman el GRUPO PULLMAN.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO PULLMAN

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La estructura accionaria de la sociedad controladora, es decir, PULLMAN DE MORELOS, al año dos mil veintidós es la siguiente:[1338]

Accionistas	Participación (%)
67 (sesenta y siete) personas físicas	100
Total	100%

Asimismo, existe otra sociedad cuyos accionistas son las mismas personas físicas que PULLMAN DE MORELOS, dicha sociedad es TRANSPORTES LASSER.[1339]

[1338] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1339] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

De igual manera, los 51 (cincuenta y un) accionistas de Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., son las mismas personas físicas accionistas de PULLMAN DE MORELOS y TRANSPORTES LASSER.[1340]

Las personas físicas accionistas pertenecen a diversos grupos familiares.

2. **Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por PULLMAN DE MORELOS**

La estructura accionaria de AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC al año dos mil veintidós es la siguiente:[1341]

Accionistas	Participación (%)
PULLMAN DE MORELOS	*
67 (sesenta y siete) personas físicas	
Total	100%

3. **Estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por PULLMAN DE MORELOS**

La estructura accionaria de las sociedades controladas indirectamente por PULLMAN DE MORELOS al año dos mil veintidós es la siguiente:[1342]

Transportes Unidos de Huitzilac, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
Transportes Lasser, S.A. de C.V.	
Total	100%

Pullman Travel, S.A. de C.V.

[1340] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1341] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1342] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
67 (sesenta y siete) personas físicas	
Total	100%

Cevesur, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
PULLMAN DE MORELOS	
Total	100%

Inmuebles Corporativos Inter, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
66 (sesenta y seis) personas físicas	
Total	100%

Inmuebles y Terminales, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
66 (sesenta y seis) personas físicas	
Total	100%

Servicios Integrales para Autobuses, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
Una persona física	

Total	100%

Transportes Regionales de Morelos, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

B. Conclusión

Por lo expuesto en el punto A anterior, se concluye que el GRUPO PULLMAN está conformado por las siguientes sociedades: PULLMAN DE MORELOS, Transportes Lasser, S.A. de C.V., Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V., AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC, Transportes Unidos de Huitzilac, S.A. de C.V., Pullman Travel, S.A. de C.V., Cevesur, S.A. de C.V., Inmuebles Corporativos Inter, S.A. de C.V., Inmuebles y Terminales, S.A. de C.V., Servicios Integrales para Autobuses, S.A. de C.V. y Transportes Regionales de Morelos, S.A. de C.V. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1343] en las sociedades que conforman el GRUPO PULLMAN de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

Este control lo detenta, de manera directa o indirecta, la sociedad PULLMAN DE MORELOS.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, PULLMAN DE MORELOS es propietario, de manera directa o indirecta a través de AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC, de la mayoría de las acciones de las sociedades que conforman el grupo.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, PULLMAN MORELOS tienen dicha capacidad, de manera directa o indirecta, derivado de su posición como accionista mayoritario, directo o indirecto, de las sociedades que conforman el GRUPO PULLMAN.

[1343] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Al respecto, se considera que PULLMAN DE MORELOS, TRANSPORTES LASSER y Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V. pertenecen a un mismo GIE toda vez que: **i)** los accionistas de PULLMAN DE MORELOS y TRANSPORTES LASSER son exactamente las mismas personas físicas, y **ii)** las 51 (cincuenta y un) personas físicas accionistas de Transportes Rápidos de Morelos, S.A. de C.V. también son accionistas de PULLMAN DE MORELOS y TRANSPORTES LASSER.[1344]

b. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Tal es el caso de las sociedades controladas indirectamente por PULLMAN DE MORELOS que comparten el mismo accionista, es decir, PULLMAN DE MORELOS.

c. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que PULLMAN DE MORELOS es accionista de manera directa e indirecta a través de AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC, de todas las sociedades que conforman el GRUPO PULLMAN, por lo que las ganancias de ambas sociedades dependen del desempeño de las sociedades controladas de indirectamente por PULLMAN DE MORELOS.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO PULLMAN tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas controladores, es decir, PULLMAN DE MORELOS como controlador y AUTOBUSES MÉXICO ZACATEPEC como subcontrolador.

[1344] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

9.3.8 GRUPO ERCO

El GRUPO ERCO se integra por las siguientes sociedades: ERCO, Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., y Orotur, S.A. de C.V.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Diagrama corporativo de GRUPO ERCO[1345]

A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO ERCO.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO ERCO

La estructura accionaria de las sociedades que pertenecen a GRUPO ERCO, al año dos mil veintidós, es la siguiente:

Autobuses Unidos Estrella Roja y Círculos de Oro Servicio de Primera, S.A. de C.V.[1346]

Accionistas	Participación
[redacted]	

[1345] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5. ORGANIGRAMA*".
[1346] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 1.*"

Accionistas	Participación
*	
Total	100%

Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V.[1347]

Accionistas	Participación
*	
Total	100%

Autobuses Surianos, S.A. de C.V.[1348]

Accionistas	Participación
*	
Total	100%

Orotur, S.A. de C.V.[1349]

Accionistas	Participación

[1347] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 1.*"
[1348] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 1.*"
[1349] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 1.*"

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

*	
Total	100%

Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V.[1350]

Accionistas	Participación
*	
Total	100%

B. Estructura del consejo de administración de las sociedades que conforman GRUPO ERCO

El consejo de administración para las sociedades que conforman el GRUPO ERCO son los siguientes:

ERCO[1351]

Nombre	Cargo
*	

[1350] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1351] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ACTA DE ASAMBLEA ERCO 04-07-2017*"

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V.[1352]

Nombre	Cargo
*	

Autobuses Surianos, S.A. de C.V.[1353]

Nombre	Cargo
*	

Orotur, S.A. de C.V.[1354]

Nombre	Cargo
*	

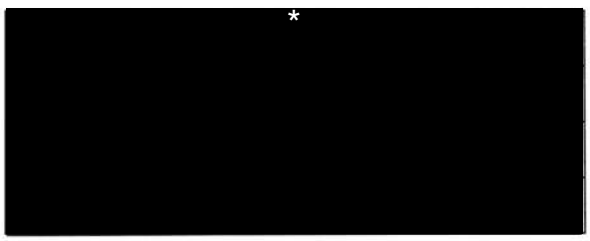
Mexicana de Operaciones y Logística, S.A de C.V.[1355]

Nombre	Cargo

[1352] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ACTA DE ASAMBLEA DE ORO 09-06-2020*"
[1353] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ACTA DE ASAMBLEA SURIANOS 28-11-2019"*
[1354] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ACTA DE ASAMBLEA DE OROTUR 22-06-2022*"
[1355] Folio 1344 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ACTA CONSTITUTIVA MEXICANA COMPLETA GRIS*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*



C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO ERCO está conformado por las siguientes sociedades: ERCO, Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V. y Orotur, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1356] en las sociedades que conforman el GRUPO ERCO de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

Este control lo detenta, de manera directa GRUPO ERCO.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, las personas que conforman los consejos de administración de las sociedades que integran el GRUPO ERCO son las mismas. Por ejemplo, los órganos de administración de Orotur, S.A. de C.V. y Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V. están formados por las mismas personas físicas. Mientras que, para el caso de Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V. y ERCO comparten el mismo presidente. Adicionalmente, se observa que las personas físicas que conforman el órgano de administración de dichas sociedades, forman parte de los mismos grupos familiares.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

[1356] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de las sociedades que integran GRUPO ERCO, quienes se asociaron para formar varias personas morales que desarrollan actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.

b. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Al respecto, se considera que ERCO, Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Orotur, S.A. de C.V. y Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V. pertenecen a un mismo GIE, toda vez que:

i. Las cuatro personas físicas accionistas de las sociedades Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Orotur, S.A. de C.V. y Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V. son las mismas personas.[1357]

ii. Las cuatro personas físicas accionistas de Autotransportes Oro Gran Turismo y Primera Clase, S.A. de C.V., Autobuses Surianos, S.A. de C.V., Orotur, S.A. de C.V. y Mexicana de Operaciones y Logística, S.A. de C.V. también son accionistas de Autobuses Unidos Estrella Roja y Círculos de Oro Servicio de Primera, S.A. de C.V. y detentan, de manera conjunta, un porcentaje mayoritario de acciones en dicha sociedad, consistente en el [redacted][1358]

Por lo anterior, existe una estrecha vinculación entre los accionistas de las sociedades integrantes del GRUPO ERCO, lo que les permite coordinar sus actividades.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO ERCO tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten los mismos accionistas y respecto sus órganos de administración, existe una compartición de miembros entre dichos órganos.

[1357] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

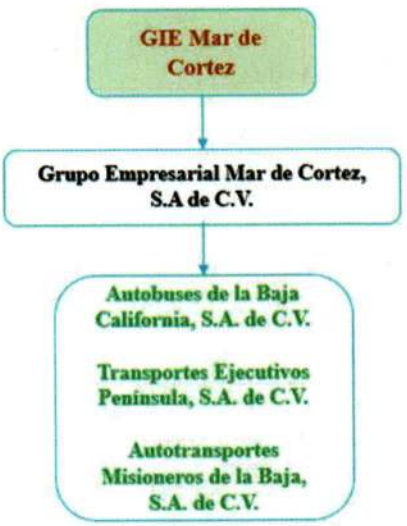
[1358] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

9.3.9 GRUPO MAR DE CORTEZ[1359]

El GRUPO MAR DE CORTEZ se integra por las siguientes sociedades: MAR DE CORTEZ, Autobuses de la Baja California, S.A. de C.V., Transportes Ejecutivos Península, S.A. de C.V. y Autotransportes Misioneros de la Baja, S.A. de C.V.



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO MAR DE CORTEZ.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO MAR DE CORTEZ

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La sociedad controladora es MAR DE CORTEZ y su estructura accionaria, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1360]

Accionistas	Participación (%)
Transportes Bajabus, S.A. de C.V.	*

[1359] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información es visible en el folio 42001 del EXPEDIENTE, en los archivos electrónicos denominados "*161. SIGER AUTOBUSES DE LA BAJA*", "*13. SIGER MAR DE CORTEZ*" y "*14. SIGER TRANSPORTES EJECUTIVO PENINSULA*".

[1360] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Palmas División Automotriz, S.A. de C.V.	*
Total	100%

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por MAR DE CORTEZ

La estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por MAR DE CORTEZ, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1361]

Autobuses de la Baja California, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
MAR DE CORTEZ	*
9 (nueve) personas físicas	
Total	100%

Transportes Ejecutivos Península, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
MAR DE CORTEZ	*
20 (veinte) personas físicas	
Total	100%

Autotransportes Misioneros de la Baja, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
MAR DE CORTEZ	*
8 (ocho) personas físicas	
Total	100%

[1361] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

B. Estructura del órgano de administración de las sociedades pertenecientes a GRUPO MAR DE CORTEZ

1. Estructura del órgano de administración de la sociedad controladora

La estructura del órgano de administración de MAR DE CORTEZ, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1362]

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

2. Estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por MAR DE CORTEZ

La estructura del órgano de administración de las sociedades controladas directamente por MAR DE CORTEZ, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1363]

Autobuses de la Baja California, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

Transportes Ejecutivos Península, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce
	*

[1362] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados***" del Presente Dictamen Preliminar.
[1363] Elaboración propia con el archivo electrónico "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del Presente Dictamen Preliminar.

Autotransportes Misioneros de la Baja, S.A. de C.V.

Cargo	Persona que lo ejerce *
[redacted]	

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anterior, se concluye que el GRUPO MAR DE CORTEZ está conformado por las siguientes sociedades: MAR DE CORTEZ, Autobuses de la Baja California, S.A. de C.V., Transportes Ejecutivos Península, S.A. de C.V. y Autotransportes Misioneros de la Baja, S.A. de C.V. Lo anterior toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1364] en las sociedades que conforman el GRUPO MAR DE CORTEZ de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre todo el grupo**

Este control lo detenta, de manera directa, la sociedad MAR DE CORTEZ.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, MAR DE CORTEZ es propietario, de manera directa, de la mayoría de las acciones de todas las sociedades que conforman el grupo.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, MAR DE CORTEZ tienen dicha capacidad, de manera directa, derivado de su posición como accionista mayoritario directo de las sociedades que conforman el GRUPO MAR DE CORTEZ.

a. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

[1364] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

En este sentido, las personas que conforman los órganos de administración de las sociedades que integran el GRUPO MAR DE CORTEZ son las mismas en todos los casos.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Tal es el caso de las sociedades controladas directamente por MAR DE CORTEZ que comparten el mismo accionista mayoritario, es decir, MAR DE CORTEZ.

b. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que MAR DE CORTEZ es accionista de manera directa de todas las sociedades que conforman el GRUPO MAR DE CORTEZ, por lo que las ganancias de dicha sociedad dependen del desempeño de las sociedades controladas de directamente por MAR DE CORTEZ.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO MAR DE CORTEZ tienen la capacidad para coordinar sus actividades, gracias a que comparten el mismo accionista controlador, es decir, MAR DE CORTEZ.

9.3.10 GRUPO SENDA

El GRUPO SENDA está compuesto por las siguientes sociedades: SENDA, TRANSPORTES TAMAULIPAS, Servicios de T de N, S.A. de C.V., Servicios Especializados Senda S.A. de C.V., Autotransportes Adventur, S.A. de C.V. y Turimex del Norte, S.A. de C.V.[1365]

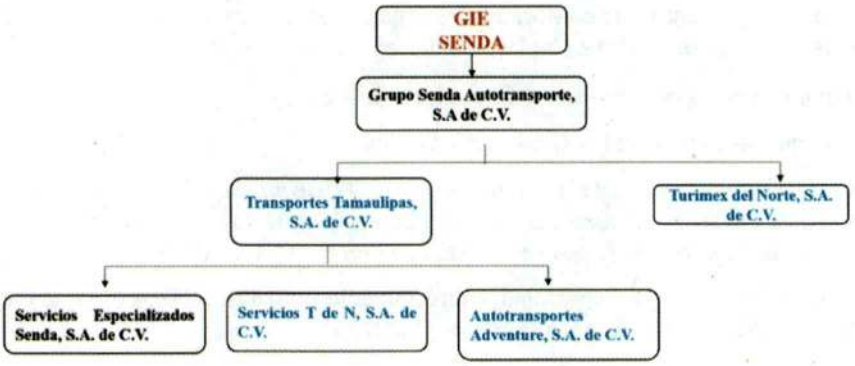
----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

[1365] Adicionalmente, las empresas Transportes del Norte México Laredo y Anexas, S.A. de C.V. y Autobuses Coahuilenses, S.A. de C.V. formaban parte del GRUPO SENDA, no obstante, dichas sociedades fueron fusionadas. Folio 23545 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo denominado "*COFECE - Estructura Corporativa 20190403*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Diagrama corporativo de GRUPO SENDA[1366]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y la estructura del órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO SENDA.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes al GRUPO SENDA

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La sociedad controladora del GRUPO SENDA es SENDA. Lo anterior, toda vez que dicha sociedad detenta, de manera directa o indirecta, la mayoría de las acciones de TRANSPORTES TAMAULIPAS, Turimex del Norte, S.A. de C.V., Servicios Especializados Senda S.A. de C.V., Servicios T de N, S.A. de C.V. y Autotransportes Adventur, S.A. de C.V.

Esto se observa en la estructura accionaria de cada sociedad que se detalla a continuación.

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La estructura accionaria de SENDA, al año dos mil veintidós, es la siguiente:[1367]

Accionistas	Participación (%)
[redacted][1368]	[redacted]

[1366] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 22561 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 10*", "*Anexo 10 (2)*" y "*Anexo 10 (3)*"

[1367] Folio 30294 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8 - Información Grupo Senda COFECE (18-09-2023)*".

[1368] Mediante las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 851-00680 cuyo fiduciario es Banco Regional de Monterrey, S.A., Institución de Banca Múltiple, Banregio Grupo Financiero.

* [redacted][1369]	* [redacted]
* [redacted]	
Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero[1370]	* [redacted]
Total	100%

2. Estructura accionaria de las sociedades controladas directamente por SENDA

La estructura accionaria de TRANSPORTES TAMAULIPAS, al año dos mil veintidós, es la siguiente:[1371]

Accionistas	Participación (%)
Banca Afirme, S.A. Institución de Banca Múltiple, Afirme Grupo Financiero[1372]	* [redacted]
* [redacted]	
Total	100%

Asimismo, la estructura accionaria de Turimex del Norte, S.A. de C.V. al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1373]

[1369] Mediante las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 851-00680 cuyo fiduciario es Banco Regional de Monterrey, S.A., Institución de Banca Múltiple, Banregio Grupo Financiero.

[1370] Únicamente en su carácter de fiduciario del fideicomiso 5126, cuyo dueño de las acciones fideicomitidas en dicho fideicomiso es SENDA.

[1371] Folio 27317 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8-vs*".

[1372] Lo anterior únicamente en su carácter fiduciario del Fideicomiso 68508. Los dueños de las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 68508 son SENDA con un porcentaje mayoritario, y el porcentaje minoritario se reparte entre * [redacted] Folio 30294 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9 - Información Transportes Tamaulipas COFECE (18-09-23)*".

[1373] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Accionistas	Participación (%)
Banca Afirme, S.A. Institución de Banca Múltiple, Afirme Grupo Financiero[1374]	*
*	
Total	100%

3. Estructura accionaria de las sociedades controlada de manera indirecta por SENDA

Asimismo, la estructura accionaria de Servicios Especializados Senda S.A. de C.V. al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1375]

Accionistas	Participación (%)
Banca Afirme, S.A. Institución de Banca Múltiple, Afirme Grupo Financiero[1376]	*
*	
Total	100%

La estructura accionaria de Servicios de T de N, S.A. de C.V. al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1377]

Accionistas	Participación (%)

[1374] Lo anterior únicamente en su carácter fiduciario del Fideicomiso 68508. Los dueños de las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 68508 son SENDA con un porcentaje mayoritario, y el porcentaje minoritario se reparte entre * * Folio 30294 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9 - Información Turimex del Norte COFECE (18-09-23)*".

[1375] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1376] Lo anterior únicamente en su carácter fiduciario del Fideicomiso 68508. Los dueños de las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 68508 son TRANSPORTES TAMAULIPAS con un porcentaje mayoritario, y el porcentaje minoritario se reparte entre SENDA, * * Folio 30294 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9 - Información Servicios Especializados Senda COFECE (18-09-2023)*".

[1377] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Banca Afirme, S.A. Institución de Banca Múltiple, Afirme Grupo Financiero[1378]	*
SENDA	
Total	100%

La estructura accionaria de Autotransportes Adventur, S.A. de C.V. al año dos mil veintitrés es la siguiente:[1379]

Accionistas	**Participación (%)**
*	*
TRANSPORTES TAMAULIPAS	
Total	100%

B. Conclusión

Por lo expuesto en el punto A anterior, se concluye que el GRUPO SENDA se integra por las siguientes sociedades: TRANSPORTES TAMAULIPAS, Turimex del Norte, S.A. de C.V., Servicios de T de N, S.A. de C.V., Servicios Especializados Senda S.A. de C.V. y Autotransportes Adventur, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1380] en las sociedades que conforman el GRUPO SENDA de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

[1378] Lo anterior únicamente en su carácter fiduciario del Fideicomiso 68508. Los dueños de las acciones fideicomitidas en el Fideicomiso 68508 son TRANSPORTES TAMAULIPAS con un porcentaje mayoritario, y el porcentaje minoritario se reparte entre SENDA. * * Folio 30294 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 9 - Información Servicios T de N COFECE (18-09-2023)*".

[1379] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1380] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

Este control lo detenta, de manera directa o indirecta SENDA. Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

Dado que SENDA es propietaria, de manera directa o indirecta a través de TRANSPORTES TAMAULIPAS, de la mayoría de las acciones de todas las sociedades que pertenecen al GRUPO SENDA.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra.*

Esto se actualiza toda vez que SENDA tiene dicha capacidad al ser el accionista mayoritario, de manera directa o indirecta, de todas las sociedades que pertenecen al GRUPO SENDA.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

a. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que SENDA es accionista, de manera directa o indirecta, de todas las sociedades que conforman el GRUPO SENDA, por lo que las ganancias de SENDA dependen del desempeño de todas de las sociedades que integran dicho grupo.

- **Existe una coordinación de actividades**

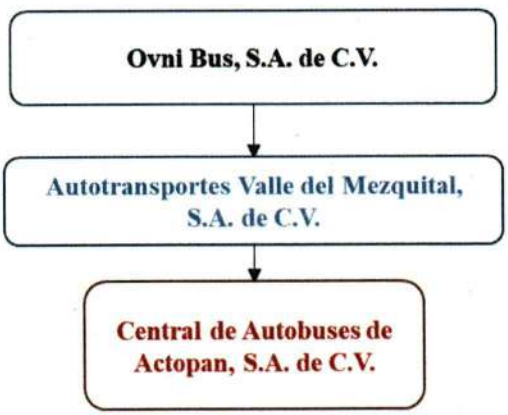
Las sociedades integrantes del GRUPO SENDA tienen la capacidad para coordinar sus actividades ya que cuentan con el mismo accionista controlador, es decir, SENDA.

9.3.11 GRUPO VMZ

El GRUPO VMZ se integra por las siguientes sociedades: Ovni Bus, S.A. de C.V., VALLE DEL MEZQUITAL y Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.

Diagrama corporativo de GRUPO VMZ[1381]

[1381] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 32995 del EXPEDIENTE.



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y la estructura del órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO VMZ.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO VMZ.

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La estructura accionaria de la sociedad controladora, es decir, Ovni Bus, S.A. de C.V., al año dos mil catorce, es la siguiente:[1382]

Accionistas	Participación (%)
Corporativo Modarem, S.A. de C.V.	*
Administración Empresarial A M F M, S.A. de C.V.	
34 (treinta y cuatro) personas físicas	
Total:	100%

2. Estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por Ovni Bus, S.A. de C.V.

La estructura de la sociedad controlada directamente por Ovni Bus, S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1383]

[1382] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1383] Elaboración propia con información del folio 32995 del EXPEDIENTE.

VALLE DEL MEZQUITAL

Accionistas	Participación (%)
Ovni Bus, S.A. de C.V.	*
Terminales Administración y Comercio Global, S.A. de C.V.	
Total:	100%

3. Estructura accionaria de la sociedad controlada indirectamente por Ovni Bus, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de la sociedad controlada indirectamente por Ovni Bus, S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1384]

Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.

Accionistas	Participación (%)
VALLE DEL MEZQUITAL	*
CENTRAL HUICHAPAN	
ÓMNIBUS DE MÉXICO	
Total:	100%

B. Estructura del consejo de administración de las sociedades pertenecientes a GRUPO VMZ

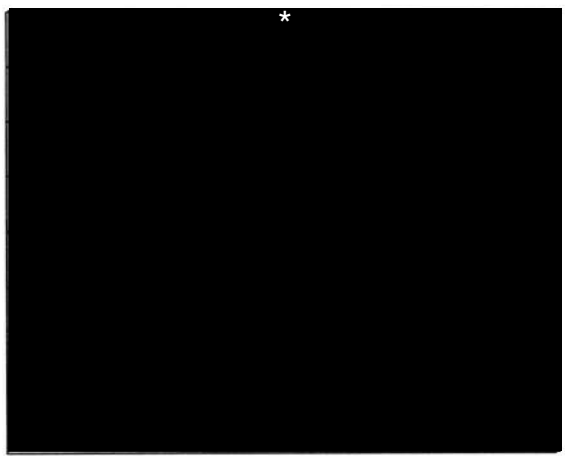
1. Estructura del órgano de administración de la sociedad controlada directamente por Ovni Bus, S.A. de C.V.

La estructura del órgano de administración de la sociedad controlada directamente por Ovni Bus, S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es la siguiente:

VALLE DEL MEZQUITAL[1385]

Nombre	Cargo
*	

[1384] Elaboración propia con información del folio 32995 del EXPEDIENTE.
[1385] Folio 32995 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo.



2. Estructura del órgano de administración de la sociedad controlada indirectamente por Ovni Bus, S.A. de C.V.

Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.

La estructura del órgano de administración para el dos mil veintitrés es la siguiente:[1386]

Nombre	Cargo
*	

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO VMZ se integra por las siguientes sociedades: Ovni Bus, S.A. de C.V., VALLE DEL MEZQUITAL y Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1387] en las sociedades que conforman el GRUPO VALLE DEL MEZQUITAL de la siguiente manera:

[1386] Folios 32995 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo.
[1387] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

  Este control lo detenta, de manera directa o indirecta VALLE DEL MEZQUITAL

  Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, Ovni Bus, S.A. de C.V. es propietaria, de manera directa e indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades VALLE DEL MEZQUITAL y Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra.*

En este sentido, Ovni Bus, S.A. de C.V. tiene la capacidad de designar a los miembros del órgano de administración de VALLE DEL MEZQUITAL y Central de Autobuses de Actopan, S.A. de C.V. dado su carácter de accionista mayoritario, de manera directa o indirecta, de dichas sociedades. [1388]

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

a. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que las ganancias de Ovni Bus, S.A. de C.V. dependen del desempeño de todas las sociedades que integran el GRUPO VMZ, ya que es accionista mayoritario, de manera directa o indirecta, de estas.

Existe una coordinación de actividades

Las sociedades integrantes del GRUPO VALLE DEL MEZQUITAL tienen la capacidad para coordinar sus actividades, toda vez que Ovni Bus, S.A. de C.V. es su accionista mayoritario, de manera directa o indirecta, por lo que tiene los incentivos para coordinarlas al ejercer un control sobre las mismas.

9.3.12 GRUPO AEXA

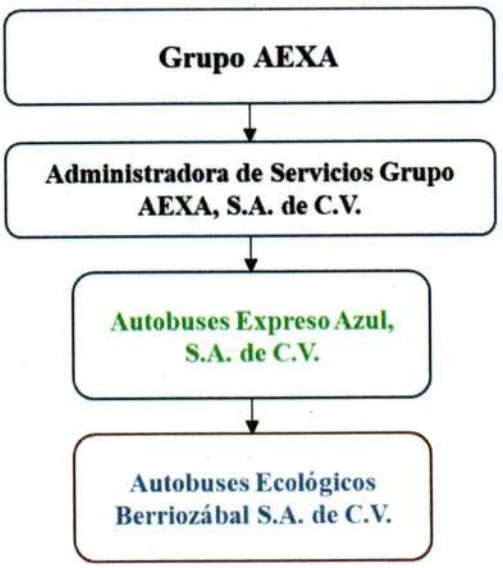
El GRUPO AEXA se integra por las siguientes sociedades: Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V., Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V. y Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V.

[1388] De conformidad con el artículo 50 de la LGSM.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Diagrama corporativo de GRUPO AEXA[1389]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO AEXA.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO AEXA

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

La sociedad controladora de GRUPO AEXA es Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V., quien detenta la mayoría de las acciones, de manera directa o indirecta, de las sociedades pertenecientes a GRUPO AEXA.

En principio, la estructura accionaria de Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V. para el año dos mil veintitrés es la siguiente:[1390]

Accionistas	Participación
*	

[1389] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 31244 del EXPEDIENTE.

[1390] Folio 31244 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 1- Estructura Accionadia de AEXA"*, en la hoja denominada *"Administradora AEXA"*.

Accionistas	Participación
*	
Total	100.00%

2. Estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V.

Asimismo, la estructura accionaria de Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1391]

Accionistas	Participación
Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V.	*
*	
Total	100.00%

3. Estructura accionaria de la sociedad controlada indirectamente por Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1392]

[1391] Folio 31244 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 1- Estructura Accionadia de AEXA"*, en la hoja denominada *"Estructura AEXA"*.
[1392] Folio 31244 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 2. Estructura"*, en la hoja denominada *"Anexo 2-directa"*.

Accionistas	Participación
Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V.	*
*	
Total:	100%

B. Estructura del consejo de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO AEXA

1. Estructura del consejo de administración de Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V.

El consejo de administración de Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es el siguiente:[1393]

Nombre	Cargo
*	

2. Estructura del consejo de administración de Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V.[1394]

El consejo de administración de Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es el siguiente:

Nombre	Cargo
*	

[1393] Folio 37415 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo B- Consejo de Administración*".
[1394] Folio 37415 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Autobuses Ecológicos Berriozabal SA de CV*".

[redacted]*

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO AEXA está conformado por las siguientes sociedades: Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V., Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V. y Autobuses Ecológicos Berriozábal S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1395] en las sociedades que conforman el GRUPO AEXA de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

  Este control lo detenta, de manera directa o indirecta Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V.

  Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V. es propietaria, de manera directa o indirecta, de la mayoría de las acciones de las sociedades Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V. y Autobuses Ecológicos Berriozabal S.A. de C.V.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

  Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V. es accionista, de manera directa o indirecta, de todas las sociedades que conforman el GRUPO AEXA, por lo que las ganancias de Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V. dependen del desempeño de todas las sociedades que integran dicho grupo.

[1395] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

- **Existe una coordinación de actividades**

  Las sociedades integrantes del GRUPO AEXA tienen la capacidad para coordinar sus actividades ya que cuentan, de manera directa o indirecta, con la misma sociedad controladora, es decir, Administradora de Servicios Grupo AEXA, S.A. de C.V.

- **Cuando las partes expresamente así lo reconozcan**

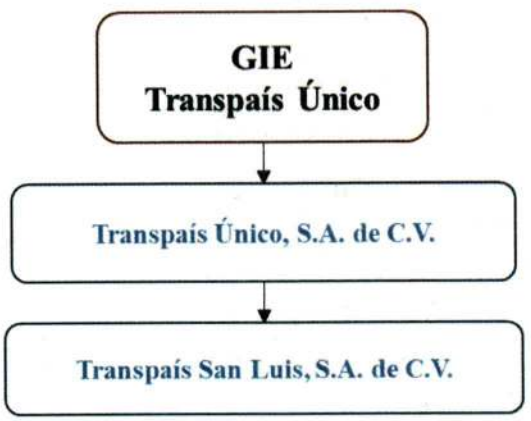
  Este criterio se actualiza en razón de la manifestación realizada por Autobuses Expreso Azul, S.A. de C.V., el cual se transcribe a continuación:

  "(…) *Se presenta un organigrama con el nombre, razón o denominación social de las personas físicas y/o morales identificadas, así como aquellas que forman parte del GIE al que pertenece mi REPRESENTADA.*[1396]

9.3.13 GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO

El GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO se integra por las siguientes sociedades: Transpaís Único, S.A. de C.V. y Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

Diagrama corporativo de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO[1397]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO

1. Estructura accionaria de la sociedad controladora

[1396] Folio 31212 del EXPEDIENTE.
[1397] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 18563 del EXPEDIENTE.

La sociedad controladora de GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO es Transpaís Único, S.A. de C.V., quien detenta la mayoría de las acciones de Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

En principio, la estructura accionaria de Transpaís Único, S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1398]

Accionistas	Participación
*	
Total	100.00%

2. Estructura accionaria de Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

Asimismo, la estructura accionaria de Transpaís San Luis, S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1399]

Accionistas	Participación
Transpaís Único, S.A. de C.V.	*
Autobuses Estrella Blanca S.A. de C.V.	
Transportes Chihuahuenses S.A. de C.V.	
Total	100.00%

B. Estructura del consejo de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO

1. Estructuras del consejo de administración de la sociedad controladora

El consejo de administración de Transpaís Único S.A. de C.V., para el año dos mil veintitrés, es el siguiente:[1400]

[1398] Folio 18563 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 5*".
[1399] Folio 18563 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6*".
[1400] Folio 18563 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6*".

Nombre *	Cargo
[redacted]	

2. Estructura del consejo de administración de la sociedad controlada directamente por Transpaís Único, S.A. de C.V.

El consejo de administración de Transpaís San Luis, S.A. de C.V., al año dos mil veintitrés, es el siguiente:[1401]

Nombre *	Cargo
[redacted]	

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO está conformado por las siguientes sociedades: Transpaís Único, S.A. de C.V. y Transpaís San Luis, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1402] en las sociedades que conforman el GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

  Este control lo detenta, de manera directa, Transpaís Único, S.A. de C.V.

  Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

[1401] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. SIGER TRANSPAÍS SL*".
[1402] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

b. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, Transpaís Único, S.A. de C.V. es propietaria, de manera directa, de la mayoría de las acciones de la sociedad Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

c. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

Se observa que el [redacted] de Transpaís Único, S.A. de C.V. también tienen presencia en el órgano de administración de Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

d. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra.*

En este sentido, Transpaís Único, S.A. de C.V. tiene dicha capacidad derivado de su posición como accionista mayoritario directo de Transpaís San Luis, S.A. de C.V.[1403]

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que Transpaís Único, S.A. de C.V. es accionista de manera directa de Transpaís San Luis, S.A. de C.V., por lo que las ganancias de la primera sociedad dependen del desempeño la segunda.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO TRANSPAÍS ÚNICO tienen la capacidad para coordinar sus actividades ya que existe un elemento de control de Transpaís Único, S.A. de C.V. sobre Transpaís San Luis, S.A. de C.V.

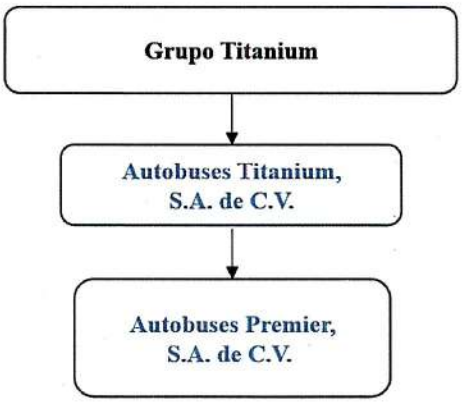
9.3.14 GRUPO TITANIUM

El GRUPO TITANIUM se integra por las siguientes sociedades: Autobuses Titanium, S.A. de C.V. y Autobuses Premier, S.A. de C.V.

[1403] De conformidad con el artículo 50 de la LGSM.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Diagrama corporativo de GRUPO TITANIUM[1404]



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el consejo de administración de las sociedades que conforman el GRUPO TITANIUM.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO TITANIUM

1. Estructura accionaria de Autobuses Titanium, S.A. de C.V.[1405]

La sociedad controladora de GRUPO TITANIUM es AUTOBUSES TITANIUM.

En principio, la estructura accionaria de Autobuses Titanium S.A. de C.V. para el año dos mil veintitrés es la siguiente:[1406]

Accionistas	Participación
MULTISERVICIOS YAXCHILAN	*
TRANSPORTES LACANDONIA	
Total	100.00%

2. Estructura accionaria de Autobuses Premier, S.A. de C.V.[1407]

La estructura accionaria de Autobuses Premier, S.A. de C.V. para el año dos mil veintitrés es la siguiente:

[1404] En lo que respecta a la actividad que desarrolla cada sociedad, la información se obtuvo del folio 18945 del EXPEDIENTE.
[1405] Folio 18945 del EXPEDIENTE
[1406] Folio 18945 del EXPEDIENTE, visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 1- Estructura Accionaria*".
[1407] Folio 31244 del EXPEDIENTE.

** Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Accionistas	Participación
Autobuses Titanium SA de CV	*
Transportes Lacandonia, SA de CV	
Autobuses Expreso Azul SA de CV	
Total:	100%

B. Estructura del consejo de administración de las sociedades pertenecientes al GRUPO TITANIUM

1. Estructura del consejo de administración de Autobuses Titanium S.A. DE C.V.[1408]

Nombre	Cargo
*	

2. Estructura del consejo de administración de las sociedades en las que Autobuses Titanium S.A. de C.V. tiene participación

El consejo de administración para las sociedades en las que Autobuses Titanium S.A. de C.V. tiene participación, para el año dos mil veintitrés son los siguientes:

- **Autobuses Premier, S.A. de C.V. [1409]**

Nombre	Cargo
*	

C. Conclusión

Por lo expuesto en los puntos A y B anteriores, se concluye que el GRUPO TITANIUM está conformado por las siguientes sociedades: Autobuses Titanium, S.A. de C.V. y Autobuses Premier, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y

[1408] Folio 18945 del EXPEDIENTE.
[1409] Folio 42001 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*4. SIGER OA AUT PREMIER*".

financieros afines y la coordinación de actividades[1410] en las sociedades que conforman el GRUPO TITANIUM de la siguiente manera:

- **Existe un control de *iure* sobre el grupo**

  Este control lo detenta, de manera directa o indirecta Autobuses Titanium, S.A. de C.V.

  Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, Autobuses Titanium, S.A. de C.V.es propietaria de manera directa, de la mayoría de las acciones de la sociedad Autobuses Premier, S.A. de C.V.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de las facultades que le otorga su posición dentro de los órganos de dirección y/o administración de esta.*

En este sentido, el C. [redacted] de Autobuses Titanium, S.A. de C.V. y [redacted] en la sociedad Autobuses Titanium, S.A. de C.V.

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

  Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas físicas, vinculadas o no por razones de parentesco consanguíneo, civil o por afinidad hasta el cuarto grado, se hayan asociado para formar una persona moral con el fin de desarrollar actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.*

Tal es el caso de las personas físicas accionistas de GRUPO TITANIUM, que siendo del mismo grupo familiar se asociaron para formar diversas personas morales que desarrollan actos de comercio lícitos y que persiguen un fin económico.[1411]

b. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que Autobuses Titanium, S.A. de C.V.es accionista de manera directa de Autobuses Premier, S.A. de C.V.,

---

[1410] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".
[1411] Información visible en el archivo electrónico denominado "*consejos_homo.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.33 Consejos de administración homologados*** " del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

por lo que las ganancias del GRUPO TITANIUM dependen del desempeño de las sociedades que lo integran.

- **Existe una coordinación de actividades**

  Las sociedades integrantes del GRUPO TITANIUM tienen la capacidad para coordinar sus actividades ya que en los órganos de administración se encuentra el [redacted] de Autobuses Titanium, S.A. de C.V. y como [redacted] en Autobuses Titanium, S.A. de C.V.

9.3.15 GRUPO LAS TORRES PUEBLA

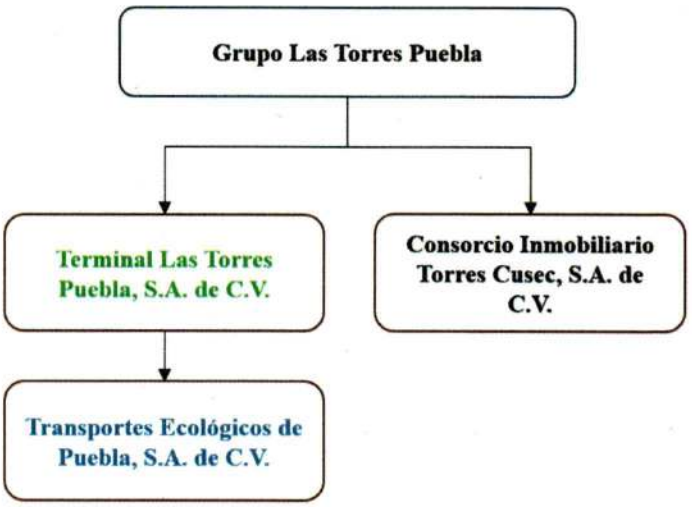
El GRUPO LAS TORRES PUEBLA se integra por las siguientes sociedades: TTP, Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. y Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Diagrama corporativo de GRUPO LAS TORRES PUEBLA



A continuación, se procede a detallar la estructura accionaria y el órgano de administración de las sociedades que conforman el GRUPO LAS TORRES PUEBLA.

A. Estructura accionaria de las sociedades pertenecientes a GRUPO LAS TORRES PUEBLA

1. Estructura accionaria de TTP y Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V.

La estructura accionaria de TTP, al año dos mil veintitrés, es la siguiente:[1412]

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA, S.A.P.I. de C.V.	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

Por otra parte, la estructura accionaria de Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V., para el año dos mil veintidós, es la siguiente:[1413]

[1412] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

[1413] Folio 37302 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5.16 Cesión de acciones 79232 (28.12.2020)*", página 5.

Accionistas	Participación (%)
AMPERSA, S.A.P.I. de C.V.	*
AUTOS PULLMAN	
Total	100%

2. Estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por TTP

La estructura accionaria de la sociedad controlada directamente por TTP, es decir, Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V., al año dos mil veinte, es la siguiente:[1414]

Accionistas	Participación (%)
TTP	*
AMPERSA	
Total	*

C. Conclusión

Por lo expuesto en el punto A anterior, se concluye que el GRUPO LAS TORRES PUEBLA está conformado por las siguientes sociedades: TTP, Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. y Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.. Lo anterior, toda vez que se actualiza el control de *iure*, los intereses comerciales y financieros afines y la coordinación de actividades[1415] en las sociedades que conforman el GRUPO LAS TORRES PUEBLA de la siguiente manera:

- **Existen intereses comerciales y financieros afines**

Lo anterior ya que se actualizan los siguientes criterios:

a. *Cuando existiendo múltiples personas morales, existe misma identidad de personas físicas o morales en su estructura accionaria. Es decir, que las personas propietarias de la mayoría del capital social son las mismas en una y otra sociedad.*

Al respecto, cabe mencionar que se considera que TTP y su respectiva sociedad controlada de manera directa; y Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. son parte de un mismo GIE, toda vez que, al analizar su estructura accionaria, se observa lo siguiente:

[1414] Elaboración propia con información del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*generales_estructuras.csv*" generado mediante el proceso descrito en la sección "***9.22 Relaciones accionarias***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[1415] Expuestos en la sección "*I. Criterios de GIE*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

* *Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

El capital social de TTP y Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. lo detentan de manera conjunta y en [redacted] AMPERSA (sociedad perteneciente a GRUPO ESTRELLA ROJA) y AUTOS PULLMAN (sociedad perteneciente a GRUPO ADO).

En este sentido, son dos personas morales, pertenecientes a su vez a GRUPO ESTRELLA ROJA y GRUPO ADO, quienes detentan la totalidad de acciones tanto en TTP como en Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V. Es por este motivo, es decir, que existiendo identidad en los GIE a los cuales pertenecen los accionistas de TTP y Consorcio Inmobiliario Torres Cusec, S.A. de C.V., que se considera que dichas sociedades pertenecen a un mismo GIE, toda vez que sus intereses comerciales y financieros están alineados por dicho motivo.

b. *Cuando las ganancias de las sociedades controladoras dependen directamente de las ganancias de las sociedades que controlan de manera directa o indirecta, en virtud de su carácter de accionistas de estas.*

Dado que existe una presunción de derecho de ganancias siempre que una persona tenga el carácter de accionista de cualquier persona moral, este criterio se cumple toda vez que la sociedad TTP es accionista mayoritario de Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V., por lo que las ganancias de esa sociedad controladora dependen del desempeño de Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

- **Existe un control de *iure* sobre algunas sociedades del grupo**

Este control lo detenta, de manera directa, la sociedad TTP respecto de Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

Lo anterior porque se actualizan los siguientes supuestos:

a. *Una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales con derecho pleno a voto, que representan más del 50% (cincuenta por ciento) del capital social de otra.*

En este sentido, TTP es accionista mayoritario de Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

b. *Una persona, directa o indirectamente, tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del órgano de administración u órgano equivalente de otra, conduciendo con ello su administración.*

En este sentido, TTP tiene dicha capacidad, de manera directa, derivado de su posición como accionista mayoritario de Transportes Ecológicos de Puebla, S.A. de C.V.

- **Existe una coordinación de actividades**

Las sociedades integrantes del GRUPO LAS TORRES PUEBLA tienen la capacidad para coordinar sus actividades, toda vez que comparten los mismos accionistas controladores.

----------[*El resto de la página dejado intencionalmente en blanco*]

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

ANEXOS DIGITALES

EL TITULAR DE LA AUTORIDAD INVESTIGADORA DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, JOSÉ MANUEL HARO ZEPEDA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 26 Y 28, FRACCIONES IV Y XI, DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA; ASÍ COMO 4, FRACCIÓN III, 16 Y 17, FRACCIONES XV Y XLVII, DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, CERTIFICA: QUE EL PRESENTE DISPOSITIVO DE ALMACENAMIENTO ÓPTICO, CONTIENE DIVERSOS ARCHIVOS EN FORMATO DIGITAL, MISMOS QUE SE TUVIERON A LA VISTA Y SE CERTIFICAN PARA EFECTO DE SER INTEGRADOS AL EXPEDIENTE IEBC-003-2022 (EXPEDIENTE) COMO ANEXOS DEL PRESENTE DICTAMEN PRELIMINAR, TAL Y COMO SE ESPECIFICA A CONTINUACIÓN:

Anexo	Nombre del archivo (archivo en formato .docx)	Nombre del archivo relacionado (archivo en formato .xlsx)
9.3	9.3 Grupo de Interés Económico	Carpeta denominada "*9.3 Grupo de Interés Económico*", que contiene el siguiente archivo: **1** nombres_correctos vf
9.4	9.4 Estructuras accionarias	No aplica
9.5	9.5 Información estadística de pasajeros movilizados	Carpeta denominada "*9.5 Información estadística de pasajeros movilizados*":[1416] **1.** terminales
9.6	9.6 Base de pasajeros movilizados	Carpeta denominada "*9.6 Base de pasajeros movilizados*", que contiene el siguiente archivo:[1417] **1.** homologa_razones_sociales
9.7	9.7 Mercado Investigado	No aplica
9.8.1	9.8.1 Mapa conectividad carretera de la Ciudad de México	No aplica
9.8.2	9.8.2 Presencia y cobertura	Carpeta denominada "*9.8.2 Presencia y cobertura*", que contiene el siguiente archivo:[1418] **1.** rs_rutas
9.8.3	9.8.3 Dimensión geográfica	Carpeta denominada "*9.8.3 Dimensión geográfica*", que contiene el siguiente archivo:[1419] **1.** nombres
9.9.1	9.9.1 Participaciones de mercado	No aplica
9.9.2	9.9.2 Costos, Ingresos y Tarifas	No aplica
9.9.3	9.9.3 Terminales de pasajeros	No aplica

[1416] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.5 Información estadística de pasajeros movilizados*".
[1417] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.6 Base de pasajeros movilizados*".
[1418] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.8.2 Presencia y cobertura*".
[1419] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.8.3 Dimensión geográfica*".

9.10	9.10 Consejos de Administración	No aplica
9.11	9.11 Terminales de autotransporte SICT	No aplica
9.12	9.12 Cadenas de texto	No aplica
9.13	9.13 Homologación de cadenas de texto	Carpeta denominada "*9.13 Homologación de cadenas de texto*", que contiene los siguientes archivos:[1420] **1.** nombresimilares_manual **2.** nombresimilares_norfc_manual **3.** verificar_homologar_nombres_por_rfc_manual **4.** verificar_homologar_rfc_por_nombre_manual
9.14	9.14 Procesamiento de cadenas de texto	No aplica
9.15	9.15 Distancia de rutas	No aplica
9.16	9.16 Cálculo de distancia entre rutas	No aplica
9.17	9.17 Flujos de pasajeros por terminal	No aplica
9.18	9.18 Ubicación de rutas autorizadas	Carpeta denominada "*9.18 Ubicación de rutas autorizadas*", que contiene los siguientes archivos:[1421] **1.** BD_1er_filtro_palabras_v2 **2.** BD_prohibiciones_v1 **3.** lista_palabras_finales_ne_v2
9.19	9.19 Identificación de rutas autorizadas	Carpeta denominada "*9.19 Identificación de rutas autorizadas*", que contiene el siguiente archivo:[1422] **1.** terminales_cdmx
9.20	9.20 Análisis de rutas	No aplica
9.21	9.21 Flota del Servicio de Autotransporte	No aplica
9.22	9.22 Relaciones accionarias	Carpeta denominada "*9.22 Relaciones accionarias*", que contiene el siguiente archivo:[1423] **1.** generales_estructuras
9.23.1	9.23.1 Recopilación y procesamiento de información	Carpeta denominada "*9.23.1 Recopilación y procesamiento de información*", que contiene los siguientes archivos:[1424] **1.** archivos_constitucion **2.** macro_pdf_excel_siger_completo

[1420] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.13 Homologación de cadenas de texto*".
[1421] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.18 Ubicación de rutas autorizadas*".
[1422] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.19 Identificación de rutas autorizadas*".
[1423] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.22 Relaciones accionarias*".
[1424] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.23.1 Recopilación y procesamiento de información*".

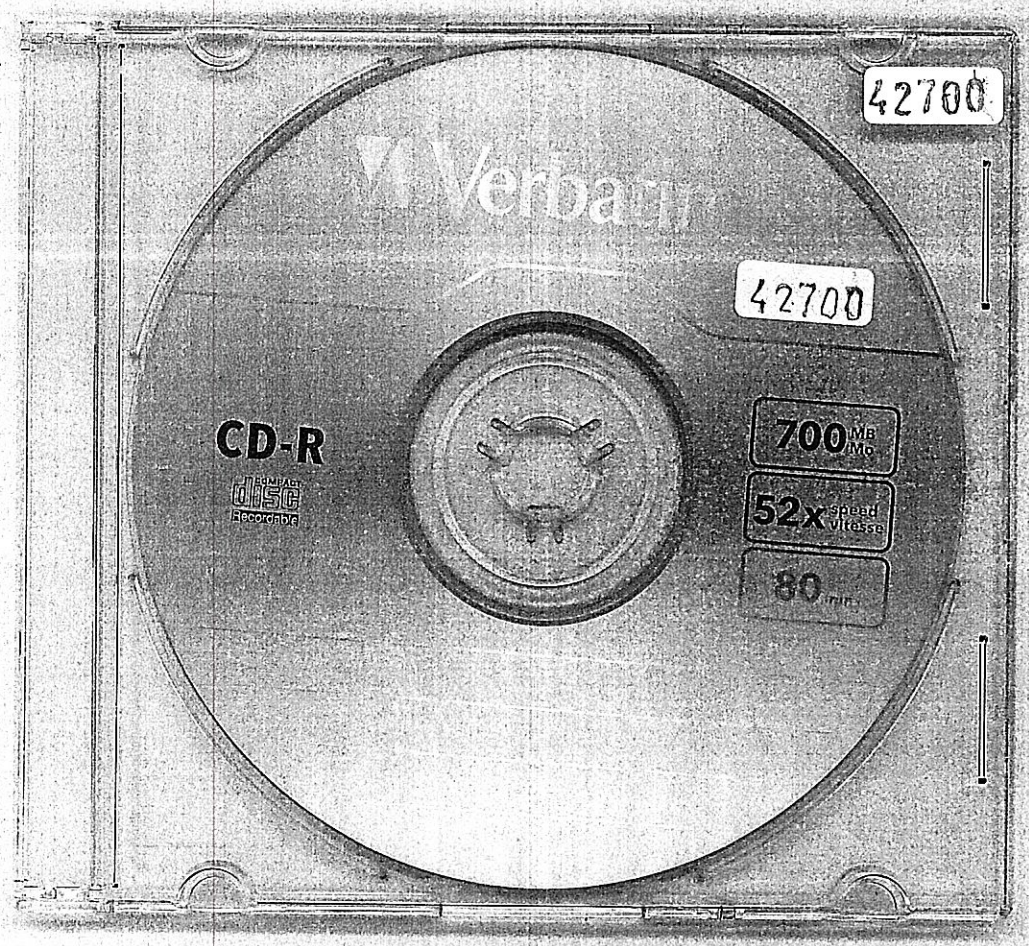
9.23.2	9.23.2 Homologación de cadenas de texto	Carpeta denominada "*9.23.2 Homologación de cadenas de texto*", que contiene el siguiente archivo:[1425] **1.** nombres_DGMR
9.24	9.24 Recopilación de información de rutas de avión	No aplica
9.25	9.25 Directorios Cruzados	Carpeta denominada "*9.25 Directorios Cruzados*", que contiene los siguientes archivos:[1426] **1.** auxiliar_rs2 **2.** auxiliar_rs3
9.26	9.26 Análisis de Tarifas	Carpeta denominada "*9.26 Análisis de Tarifas*", que contiene los siguientes archivos:[1427] **1.** avion_edo **2.** id_stap
9.27	9.27 Análisis del gasto en publicidad	No aplica
9.28	9.28 Participaciones de mercado por flota vehicular	No aplica
9.29	9.29 Procesamiento de la base de datos de Tarifas y Horarios	Carpeta denominada "*9.29 Procesamiento de la base de datos de Tarifas y Horarios*", que contiene el siguiente archivo:[1428] **1.** ruta
9.30	9.30 ENIGH	No aplica
9.31	9.31 Datos para el análisis de sustitución por el transporte aéreo	Carpeta denominada "*9.31 Datos para el análisis de sustitución por el transporte aéreo*", que contiene los siguientes archivos:[1429] **1.** aeropuertos **2.** aux_rutas
9.32	9.32 Permisionarios por ruta	No aplica
9.33	9.33 Consejos de administración homologados	Carpeta denominada "*9.33 Consejos de administración homologados*", que contiene el siguiente archivo:[1430] **1.** consejos_homo
9.34	9.34 Cadenas de texto de consejos de administración	No aplica
9.35	9.35 Base de pasajeros movilizados acotados por origen - destino	No aplica

[1425] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.23.2 Homologación de cadenas de texto*".
[1426] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.25 Directorios Cruzados*".
[1427] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.26 Análisis de Tarifas*".
[1428] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.29 Procesamiento de la base de datos de Tarifas y Horarios*".
[1429] Archivos generados mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.31 Datos para el análisis de sustitución por el transporte aéreo*".
[1430] Archivo generado mediante el proceso descrito en el archivo denominado "*9.33 Consejos de administración homologados*".

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

POR LO ANTERIOR, SE HACE CONSTAR QUE LOS ARCHIVOS DESCRITOS CONSTITUYEN LOS ANEXOS DESCRITOS EN LA COLUMNA DENOMINADA "*Anexo*" DE LA TABLA ANTERIOR, DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE.- DOY FE.----------

CIUDAD DE MÉXICO, A DOS DE MAYO DE DOS MIL VEINTICUATRO.- CONSTE.---


42700
Verbatim
42700
CD-R
DIGITAL AUDIO
DISC
Recordable
700 MB MO
52x speed vitesse
80 min.