

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

DATOS relevantes de la resolución emitida en el expediente DC-001-2020 por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.

DATOS RELEVANTES DE LA RESOLUCIÓN EMITIDA EN EL EXPEDIENTE DC-001-2020 POR EL PLENO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.

Con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, vigésimo, fracción I, y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, fracción XIII, 4, 10, 12, fracciones I, X, XI y XXX, 18, párrafos primero, segundo y séptimo, y 96 de la Ley Federal de Competencia Económica ("LFCE"); así como 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VI, VII y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica ("ESTATUTO"), el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica ("COMISIÓN") emitió el diez de diciembre de dos mil veintiuno la resolución en el expediente DC-001-2020, relativa a una investigación iniciada para determinar la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en los servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros ("STMP") en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados, cuyos datos relevantes se expresan a continuación:

I. ANTECEDENTES

El trece de julio de dos mil veinte, el titular de la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN ("AI") emitió el acuerdo de inicio para dar comienzo al procedimiento señalado en el artículo 96 de la LFCE, en relación con el artículo 140 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ("LEY DE NAVEGACIÓN"), al advertirse la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en los servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados, y cuyo extracto se publicó en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") y en el portal de Internet de la COMISIÓN el veintiuno de julio de dos mil veinte.

El cuatro de febrero de dos mil veintiuno, la AI emitió el Dictamen Preliminar ("DP") mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en: (i) el mercado relevante constituido por el STMP en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en las terminales marítimas y/o muelles de Puerto Juárez, Gran Puerto, El Caracol, Playa Tortugas y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo; y (ii) el mercado relevante constituido por STMP en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en Playa del Carmen, Quintana Roo.

Seguido el trámite correspondiente, el veintiséis de noviembre de dos mil veintiuno, el Secretario Técnico de la COMISIÓN emitió el acuerdo mediante el cual se tuvo por integrado el expediente el diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

En la consideración PRIMERA de la resolución, el Pleno se declaró competente para resolver, con fundamento en los artículos citados en el proemio de la presente publicación, así como a lo largo de la resolución.

En las consideraciones de derechos SEGUNDA a CUARTA de la resolución se presenta el extracto de los aspectos relevantes del DP emitido por la AI, la respuesta a las manifestaciones formuladas por los agentes económicos que acreditaron su interés jurídico a que se refiere la fracción VI del artículo 96 de la LFCE, así como la valoración de los medios de convicción recabados por la AI en la investigación, los ofrecidos y admitidos por los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento y los allegados con motivo de las diligencias probatorias adicionales ordenadas dentro del expediente.

En la consideración QUINTA de la resolución, con base en los argumentos y la valoración de la evidencia que obra en el expediente, el Pleno determinó que cuenta con facultades para analizar la evidencia que obra en el expediente y resolver sobre la definición de los mercados relevantes correspondientes y sobre la existencia o inexistencia de condiciones de competencia efectiva. Esto conforme a lo siguiente:

MERCADOS RELEVANTES

Se consideró que:

- En la zona norte del estado de Quintana Roo se concentra una porción del territorio insular mexicano entre las que se encuentran Isla Mujeres y Cozumel, y que surge la necesidad de que existan medios de transporte que posibiliten la interconexión entre las islas y la parte continental.

- El transporte actúa como un servicio intermedio para otras actividades económicas o sociales, por lo que su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores, entre ellos, las variables monetarias como los precios de un medio transporte y de otros servicios alternativos y los factores no monetarios como la calidad del servicio (frecuencia, medio, horario, etc.) y el tiempo de traslado. Por lo tanto, las posibilidades de sustitución del STMP tanto desde el punto de vista de los consumidores y, en su caso, el tiempo que requerirían para realizar tal sustitución (sustitución por el lado de la demanda), como desde el punto de vista de las posibilidades tecnológicas para ofrecer el STMP por parte de los oferentes (sustitución por el lado de la oferta) se realizó ruta por ruta.
- Derivado del análisis efectuado conforme al artículo 58 de la LFCE y 5 de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE, **se identifica la existencia de tres mercados relevantes distintos: (i)** el STMP, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en la isla de **Cozumel**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en **Playa del Carmen**, Quintana Roo ("MR COZUMEL"); **(ii)** el STMP, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) **en Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en las terminales marítimas de **Puerto Juárez o Gran Puerto**, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo ("MR PUERTO JUÁREZ"); y **(iii)** el STMP, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en las rutas con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en: (a) el muelle de **El Caracol**, (b) en el muelle de **Playa Tortugas** y (c) en el muelle de **El Embarcadero**, todos en Cancún, Quintana Roo ("MR ZONA HOTELERA"); así, cuando se haga referencia a los MERCADOS RELEVANTES, deberá entenderse que se trata de tres mercados distintos compuestos por el MR COZUMEL, MR PUERTO JUÁREZ y MR ZONA HOTELERA.

Lo anterior por las siguientes razones:

- Los servicios de transporte terrestre, transporte aéreo u otras formas de prestación del transporte marítimo como el servicio de turismo náutico y el de transbordador no son sustitutos, ni por la oferta ni por la demanda, del STMP, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris.
- No hay rutas alternativas a las que puedan acudir los consumidores, ya que no se puede proveer el servicio desde un punto que sea completamente distinto o muy lejano del origen o del destino, una vez elegida la ruta.
- Existe un aumento en los costos o en el tiempo de traslado, si se opta por partir desde otro punto de origen o destino cercano, es decir, desde puertos o terminales que se encuentren en la isla o en la misma ciudad del continente, así como menores opciones de horario que se ajusten a las necesidades de los usuarios para viajar.

CONDICIONES DE COMPETENCIA

Se realizó el análisis de las condiciones de competencia que prevalecen en los mercados definidos, en términos del artículo 59 de la LFCE y, con base en la información analizada en el expediente, el Pleno consideró que **no existen condiciones de competencia efectiva** en los MERCADOS RELEVANTES debido a que:

- (i) En el MR COZUMEL **existen sólo dos agentes económicos que detentan altas participaciones de mercado** en la prestación del STMP en la modalidad de ferri y que existen elementos de la estructura del mercado, así como barreras que en su conjunto limitan la entrada de otros competidores;
- (ii) En el MR PUERTO JUÁREZ **existe un agente económico que cuenta con poder sustancial** en la prestación del STMP en su modalidad ferri y se identifican elementos de la estructura propia del mercado, así como la existencia de barreras a la entrada que, en su conjunto, impiden la competencia efectiva; y
- (iii) En el MR ZONA HOTELERA **existe un agente económico que cuenta con poder sustancial** en la prestación del STMP en su modalidad ferri y se identifican elementos de la estructura propia del mercado, así como la existencia de barreras a la entrada que, en su conjunto, impiden la competencia efectiva.

Entre los elementos de la estructura de mercado y las barreras a la entrada que se advirtieron en los MERCADOS RELEVANTES se encuentran principalmente las siguientes:

- Los prestadores del STMP, en navegación de cabotaje, en su modalidad de ferris **pueden establecer libremente sus tarifas** en los MERCADOS RELEVANTES.
- Los prestadores del STMP, en navegación de cabotaje, en su modalidad de ferris en los MERCADOS RELEVANTES eligen libremente los horarios e itinerarios en los que desean prestar el STMP, ya que un permisionario **podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO**, de conformidad con lo establecido en la LEY DE NAVEGACIÓN, la Ley de Puertos y sus respectivos reglamentos.

- Existe una simetría respecto de participaciones de mercado, tecnología y modelos de negocios de los prestadores del STMP en el MR COZUMEL, lo que propicia que converjan sus incentivos y disminuya la rivalidad entre ellos.
- Existen ciertas particularidades en el MR COZUMEL relacionadas con precios, horarios, capacidad instalada, transparencia de la información y características del producto, que disminuyen sensiblemente la presión competitiva entre los únicos dos oferentes.
- La demanda por el STMP presenta un comportamiento fluctuante durante el día y periodos del año. Un agente económico que desee ingresar a los MERCADOS RELEVANTES necesita tener la capacidad de poder atender las variaciones de la demanda en el corto plazo, esto es, debe considerar dichas fluctuaciones en la demanda al momento de elegir el número y la capacidad de las embarcaciones necesarias para operar en el mercado.
- Son considerables los **montos de las inversiones** requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad.
- Hay **restricciones** para que **sociedades extranjeras** tengan la mayoría de la participación y/o el control en una sociedad que participa en el mercado.
- Son importantes los **gastos en publicidad**, pues los agentes económicos que tengan la intención de prestar el STMP tienen que incurrir en gastos significativos para poder posicionarse en el mercado.
- Es **limitado el acceso a los muelles** en el MR ZONA HOTELERA **y hay limitaciones físicas en las instalaciones portuarias**, lo que dificulta que varios prestadores del STMP puedan operar de forma simultánea en el MR COZUMEL y el MR PUERTO JUÁREZ.

Por lo expuesto y fundado, el Pleno, por unanimidad de votos, **resolvió** lo siguiente:

PRIMERO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en la **Isla de Cozumel**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en **Playa del Carmen**, Quintana Roo.

SEGUNDO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en las **terminales marítimas de Puerto Juárez o Gran Puerto**, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo.

TERCERO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en: **(i)** la Ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el **muelle de El Caracol**, Cancún, Quintana Roo; **(ii)** la Ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el **muelle de Playa Tortugas**, Cancún, Quintana Roo; y **(iii)** la Ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el **muelle de El Embarcadero**, Cancún, Quintana Roo.

CUARTO. Notifíquese personalmente a Naviera Magna, S.A. de C.V., Golfo Transportación, S.A. de C.V., y por oficio al titular del Poder Ejecutivo Federal, al titular de la Secretaría de Marina y el titular de la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Marina, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

QUINTO. Publíquese en la página de Internet de la Comisión Federal de Competencia Económica la versión pública de esta resolución y los datos relevantes de la misma en el DOF, de conformidad con los artículos 49 y 96, fracción X, de la LFCE.

El presente extracto se emite con fundamento en los artículos citados anteriormente, así como 20, fracción XXXV, del ESTATUTO.- Conste.

Ciudad de México, a trece de diciembre de dos mil veintiuno.- El Secretario Técnico de la Comisión Federal de Competencia Económica, **Fidel Gerardo Sierra Aranda**.- Rúbrica.