

DOF: 11/02/2021

EXTRACTO del dictamen preliminar del expediente DC-001-2020, emitido el cuatro de febrero de dos mil veintiuno.**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Expediente No. DC-001-2020.**

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE DC-001-2020, EMITIDO EL CUATRO DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTIUNO.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2020 (EXPEDIENTE) disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó la investigación en el mercado de 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 (MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA) y emitió el dictamen preliminar del EXPEDIENTE (DICTAMEN PRELIMINAR) con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, 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 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);(1) 1, 2 y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);(2) y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).(3)

Derivado de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 2 (dos) mercados relevantes definidos (MERCADOS RELEVANTES). Lo anterior, toda vez que en los MERCADOS RELEVANTES: **i)** existe 1 (un) agente económico(4) con alta participación de mercado; **ii)** el AGENTE ECONÓMICO con mayor cuota de mercado tiene la capacidad de fijar tarifas, sin que los AGENTES ECONÓMICOS competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder; y, **iii)** existen barreras a la entrada de tipo económico y normativo.

De conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la LFCE, los MERCADOS RELEVANTES se definieron, en su dimensión servicio, como la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros (STMP) en la modalidad de ferris y, en su dimensión geográfica, como las rutas con orígenes y/o destinos en Isla Mujeres y en la Isla de Cozumel mostradas en la siguiente tabla.

Tabla: MERCADOS RELEVANTES

MERCADO RELEVANTE	Origen y/o destino	Origen y/o destino
MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES	Isla Mujeres, Q. Roo	Puerto Juárez, Cancún, Q. Roo
		Gran Puerto, Cancún, Q. Roo
		El Caracol, Cancún, Q. Roo
		Playa Tortugas, Cancún, Q. Roo
		El Embarcadero, Cancún, Q. Roo
MERCADO RELEVANTE COZUMEL	Isla de Cozumel, Q. Roo	Playa del Carmen, Q. Roo

El DICTAMEN PRELIMINAR describe inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación que obra en el EXPEDIENTE (**sección 3**). Posteriormente, se realiza una descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, que incluye una descripción de los AGENTES ECONÓMICOS y las autoridades públicas(5) relacionados, su marco jurídico y sus características relevantes (**sección 4**). Enseguida, se determinan los MERCADOS RELEVANTES, conforme al artículo 58 de la LFCE, y las condiciones de competencia, conforme al artículo 59 de la LFCE (**sección 5**). Por último, se exponen los resolutivos (**sección 6**), así como los Anexos correspondientes (**sección 7**). A continuación, se describen los elementos principales de cada una de las secciones antes mencionadas.

En la **sección 3** del DICTAMEN PRELIMINAR, se describen las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación. Al respecto, el artículo 140, primer párrafo,(6) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE),(7) actualiza el supuesto establecido en el artículo 96, primer párrafo, de la LFCE.(8)

Asimismo, en la **sección 3** del DICTAMEN PRELIMINAR, se señala que la investigación transcurrió del veintiuno de julio al diez de diciembre de dos mil veinte. De acuerdo con el artículo 96 de la LFCE, concluido el procedimiento de investigación, y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, la AUTORIDAD INVESTIGADORA, en términos del artículo 17, fracción XVI, del ESTATUTO, emitirá el dictamen preliminar a que se refiere el artículo 96, fracción V, de la LFCE. Lo anterior, a fin de que, una vez desahogado el procedimiento establecido en el artículo 96, fracciones VI a IX, de la LFCE, el Pleno de la COMISIÓN, en ejercicio de sus facultades, emita resolución u opinión para efectos de que, en su caso, la autoridad coordinadora del sector pueda establecer la regulación y las medidas correspondientes, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

En la **sección 4** del DICTAMEN PRELIMINAR: **i)** se establece la definición del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA; **ii)** se describen los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan, participaron o pretenden participar, en el mercado referido, entre

los que se encuentran prestadores del STMP en los segmentos continental e insular de los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad, Isla Mujeres y Cozumel (ZONA NORTE)(9) durante el periodo que comprende de enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte (PERIODO), prestadores de uso de infraestructura portuaria y/o servicios portuarios,(10) prestadores del servicio de transporte en navegación de cabotaje que se presta en embarcaciones de uso mixto (SERVICIO DE TRANSBORDADORES) en la ZONA NORTE,(11) así como las AUTORIDADES PÚBLICAS relacionadas de conformidad con la normativa vigente -la Dirección General de Puertos (DGP) y la Dirección General de Marina Mercante (DGMM)- ambas unidades administrativas de la SCT(12); **iii**) se hace referencia al marco jurídico del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, en el que destacan la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE y la Ley de Puertos (LEY DE PUERTOS VIGENTE),(13) así como sus respectivos reglamentos; y, **iv**) se describen las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

En relación con el punto **iv**) anterior, se analizan las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN PRELIMINAR. Entre los principales elementos expuestos, destaca: **i**) que el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA incluye 2 (dos) segmentos geográficos separados por una masa acuática, segmento continental y segmento insular, lo que genera la necesidad de transporte que permita la interconexión entre ellos; **ii**) que en el segmento insular, destacan las islas de Isla Mujeres y Cozumel, porque concentran la mayor cantidad de población, cuentan con conexiones marítimas a través del STMP en la modalidad de ferris y tienen alta demanda como destino turístico; **iii**) que la infraestructura de transporte terrestre y aéreo no permite atender las necesidades de transporte en estas 2 (dos) islas, por lo que la única alternativa es el transporte marítimo; **iv**) que existen diferentes modalidades de transporte marítimo (entre las que se encuentran el STMP en la modalidad de ferris, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, el transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico, el transporte marítimo de pasajeros en las modalidades de tándem y chárter, así como los servicios de embarcaciones privadas); **v**) que cada una de estas modalidades satisface necesidades distintas para las personas que demandan un medio de transporte marítimo en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA; y, **vi**) que el medio de transporte marítimo que mayor cantidad de pasajeros moviliza en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA es el STMP en la modalidad de ferris. Con base en los elementos señalados, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y 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 (SERVICIO ISLA MUJERES);(14) y, el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en la isla de Cozumel, Quintana Roo y en Playa del Carmen, Quintana Roo (SERVICIO COZUMEL), tienen una alta importancia en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

En la **sección 5** del DICTAMEN PRELIMINAR, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó, conforme al artículo 58 de la LFCE, con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, 2 (dos) MERCADOS RELEVANTES: **i**) MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES Mercado relevante conformado por el SERVICIO ISLA MUJERES.; y, **ii**) MERCADO RELEVANTE COZUMEL Mercado relevante conformado por el SERVICIO COZUMEL. Adicionalmente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las condiciones de competencia prevalentes, conforme al artículo 59 de la LFCE, y concluyó preliminarmente, para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva derivado de que: **i**) existe 1 (un) AGENTE ECONÓMICO con alta participación de mercado; **ii**) el AGENTE ECONÓMICO con mayor cuota de mercado tiene la capacidad de fijar tarifas, sin que los AGENTES ECONÓMICOS competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder; y, **iii**) existen barreras a la entrada de tipo económico y normativo. A continuación, se presenta un resumen de los principales elementos tomados en consideración para arribar a dicha conclusión preliminar en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

1. MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que hay un mercado relevante conformado únicamente por el SERVICIO ISLA MUJERES (MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES), puesto que: **i**) en su dimensión servicio, no hay sustitutos viables para el SERVICIO ISLA MUJERES; **ii**) el SERVICIO ISLA MUJERES, así como algunos de sus insumos principales, son un servicio local, ofrecido *in situ*, por lo que no son aplicables costos de distribución desde otras regiones y/o el extranjero; y, **iii**) en su dimensión geográfica, existe sustitución asimétrica entre el SERVICIO PUERTO JUÁREZ y los SERVICIOS ZONA HOTELERA. Estos elementos se explican a continuación.

En relación con el artículo 58, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que, en su dimensión servicio, el SERVICIO ISLA MUJERES no tiene sustitutos viables, por el lado de la oferta ni por el lado de la demanda, en el transporte terrestre, aéreo, ni en otras opciones de transporte marítimo. Lo anterior, pues dichos servicios atienden a necesidades diferentes desde la perspectiva de los usuarios, y porque un oferente de los mismos requeriría incurrir en costos significativos para atender la demanda de forma suficiente y oportuna, equivalente a los que incurriría un nuevo oferente, y que se relacionan con la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, los costos en publicidad, la adquisición de permisos y la contratación de seguros. Los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA fueron los siguientes:

Los servicios de transporte terrestre y/o aéreo no son sustitutos viables por el lado de la demanda, puesto que: **i**) la infraestructura es inexistente para el transporte terrestre, **ii**) el transporte aéreo no es una opción que permita al público en general sustituir el SERVICIO ISLA MUJERES debido a que en Isla Mujeres no existe una pista de aterrizaje aéreo para el público en general y los servicios privados son más costosos. Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que, como se ha dicho, la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.

El SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la ruta con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y en la terminal marítima de Punta Sam, Isla Mujeres, Quintana Roo, ubicada en la zona conurbada de Cancún, Quintana Roo (SERVICIO DE TRANSBORDADOR PUNTA SAM), no es un sustituto viable por el lado de la demanda, puesto que se requiere de un vehículo para ser pasajero de este; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que las embarcaciones que se emplean para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR PUNTA SAM no se pueden utilizar para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES.

Los STMP en embarcaciones privadas, menores, turísticas y/o turismo náutico no son sustitutos factibles por el lado de la demanda, puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO ISLA MUJERES, que consiste en cruzar a los pasajeros entre Cancún e Isla Mujeres de forma

permanente, continua y regular; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos en publicidad, permisos y seguros si las embarcaciones de las que dispusiera fueran de características similares a las utilizadas para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES, o como un nuevo oferente en caso contrario.

El servicio portuario de lanchaje no es un sustituto viable por el lado de la demanda puesto que es ofrecido a embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y no a usuarios finales; ni desde el lado de la oferta por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico.

En relación con el artículo 58, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el área geográfica de referencia se circunscribe al ámbito local, ya que el SERVICIO ISLA MUJERES, así como algunos de sus insumos relevantes (como los servicios portuarios y el arrendamiento de locales comerciales para la instalación de taquillas), son ofrecidos *in situ*, por lo que no pueden ser distribuidos desde otros sitios, por lo que no aplican costos de distribución desde otras regiones y el extranjero.

En relación con el artículo 58, fracción III, de la LFCE, al considerar los costos y probabilidades que tienen los usuarios finales para acudir a diversas rutas, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existe sustitución asimétrica entre el SERVICIO PUERTO JUÁREZ y los SERVICIOS ZONA HOTELERA, puesto que es económicamente inviable sustituir el SERVICIO PUERTO JUÁREZ por los SERVICIOS ZONA HOTELERA debido a las diferencias en las tarifas de los boletos para cada categoría de los usuarios finales, pero es viable la sustitución de los SERVICIOS ZONA HOTELERA por el SERVICIO PUERTO JUÁREZ por la misma razón. En relación con lo anterior, los usuarios que desearan desplazarse en la RUTA ISLA MUJERES podían hacer uso del SERVICIO PUERTO JUÁREZ antes de las 9:00 a.m. (nueve horas con cero minutos antemeridiano) y después de las 8:45 p.m. (ocho horas con cuarenta y cinco minutos posmeridiano), por lo que se considera que existe sustitución asimétrica entre los SERVICIOS ZONA HOTELERA y el SERVICIO PUERTO JUÁREZ. Además, no obra evidencia en el EXPEDIENTE que sugiera una baja probabilidad de que los usuarios pudiesen intercambiar los SERVICIOS ZONA HOTELERA por el SERVICIO PUERTO JUÁREZ en los demás horarios disponibles.

Una vez que se delimitó el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en dicho mercado relevante, puesto que: **i)** Naviera Magna, S.A. de C.V. (MAGNA) ha sido el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación durante cada año del PERIODO; **ii)** MAGNA tiene la capacidad de fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES; **iii)** con base en ello, se observa que Naveganto, S.A. de C.V. (NAVEGANTO), el único competidor actual de MAGNA, tiene poder limitado en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES; **iv)** existen barreras económicas a la entrada, constituidas por el monto, el plazo e indivisibilidad de las inversiones y/o el arrendamiento de las embarcaciones y la escasez de usos alternativos de las mismas, así como con la inversión en publicidad; y, **v)** existen barreras a la entrada de tipo normativo, relacionadas con restricciones a la nacionalidad de los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ingresar a este mercado. Estos elementos se explican a continuación.

Respecto del artículo 59, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES participaron MAGNA, NAVEGANTO, Transportes Marítimos Magaña (TRANSPORTES MAGAÑA) y Marinsa de México, S.A. de C.V. (MARINSA) durante el PERIODO, y que actualmente solo participan MAGNA y NAVEGANTO. Asimismo, observó que MAGNA tiene la capacidad para fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES, ya que: **i)** hubo entradas y salidas de AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES durante el PERIODO, sin que MAGNA haya reducido sus tarifas en respuesta; y, **ii)** NAVEGANTO, el único competidor actual de MAGNA, sigue una estrategia de precios que se basa en mantener tarifas inferiores a las de MAGNA, pero esto no le ha permitido ganar una mayor participación de mercado

durante el PERIODO y MAGNA no ha reducido sus tarifas en respuesta al comportamiento de NAVEGANTO.

Respecto del artículo 59, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas. Las barreras económicas se relacionan con los altos montos de inversión requeridos para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES, derivados de la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, el plazo de recuperación e indivisibilidad de las inversiones, los escasos usos alternativos de las embarcaciones y los gastos en publicidad. Las barreras normativas se refieren a los requisitos establecidos en la normativa vigente, especialmente la establecida en el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, en correlación con el artículo 10 de dicho ordenamiento, que impone requisitos de nacionalidad para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES.

Con base en lo señalado anteriormente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES.

2. MERCADO RELEVANTE COZUMEL

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que hay un mercado relevante conformado únicamente por el SERVICIO COZUMEL (MERCADO RELEVANTE COZUMEL), puesto que: **i)** en su dimensión servicio, no hay sustitutos viables para el SERVICIO COZUMEL; **ii)** el SERVICIO COZUMEL, así como algunos de sus insumos relevantes, son un servicio local, ofrecido *in situ*, por lo que no son aplicables costos de distribución desde otras regiones y/o el extranjero; y, **iii)** en su dimensión geográfica, los consumidores no disponen de ninguna ruta alternativa a la del SERVICIO COZUMEL. Estos elementos se explican a continuación.

En relación con el artículo 58, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que, en su dimensión servicio, el SERVICIO COZUMEL no tiene sustitutos viables, por el lado de la oferta ni por el lado de la demanda, en el transporte terrestre, aéreo, ni en otras opciones de transporte marítimo. Lo anterior, pues dichos servicios atienden a necesidades diferentes desde la perspectiva de los usuarios, y porque un oferente de los mismos requeriría incurrir en costos significativos para atender la demanda de forma suficiente y oportuna, equivalentes a los que incurriría un nuevo oferente y que se relacionan con la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, los costos en publicidad, la adquisición de permisos y la contratación de seguros. Los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA fueron los siguientes:

Los servicios de transporte terrestre y/o aéreo no son sustitutos viables por el lado de la demanda, puesto que: **i)** la infraestructura es inexistente para el transporte terrestre, **ii)** el transporte aéreo no es una opción que permita al público en general sustituir el SERVICIO COZUMEL debido a la insuficiente infraestructura aeroportuaria en la isla de Cozumel y a que los servicios privados son más costosos. Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que, como se ha dicho, la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.

El SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la ruta con origen y/o destino en la isla de Cozumel, Quintana Roo y en Calica, Cozumel, Quintana Roo, también conocida como Punta Venado y/o Sac-Tun (SERVICIO DE TRANSBORDADOR CALICA), no es un sustituto viable por el lado de la demanda, puesto que se requiere de un vehículo para ser pasajero de este; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que las embarcaciones que se emplean para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR CALICA no se pueden utilizar para prestar el SERVICIO COZUMEL.

Los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico no son sustitutos factibles por el lado de la demanda, puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO COZUMEL, que

consiste en cruzar a los pasajeros entre Playa del Carmen y la isla de Cozumel de forma permanente, continua y regular; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos en publicidad, permisos y seguros si las embarcaciones de las que dispusiera fueran de características similares a las utilizadas para prestar el SERVICIO COZUMEL, o como un nuevo oferente en caso contrario.

El servicio portuario de lanchaje no es un sustituto viable por el lado de la demanda puesto que es ofrecido a embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y no a usuarios finales; ni desde el lado de la oferta por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico, que se mencionaron en el párrafo anterior.

Los servicios de transporte marítimo de pasajeros en las modalidades de tónder y/o chárter no son sustitutos viables por el lado de la demanda puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO COZUMEL, que consiste en cruzar a los pasajeros entre Playa del Carmen y la isla de Cozumel de forma permanente, continua y regular; ni desde el lado de la oferta, por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico.

En relación con el artículo 58, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el área geográfica de referencia se circunscribe al ámbito local, ya que el SERVICIO COZUMEL, así como algunos de sus insumos relevantes (como los servicios portuarios y el arrendamiento de locales comerciales para la instalación de taquillas), son ofrecidos *in situ*, por lo que no pueden ser distribuidos desde otros sitios, por lo que no aplican costos de distribución desde otras regiones y el extranjero.

Por su parte, el análisis del artículo 58, fracción III, de la LFCE, no resulta aplicable puesto que no existen rutas alternativas a la del SERVICIO COZUMEL a las que pudieran acudir los usuarios.

Una vez que se delimitó el MERCADO RELEVANTE COZUMEL, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en dicho mercado relevante, puesto que: **i)** MAGNA fue el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación desde dos mil diecisiete; **ii)** MAGNA tiene la capacidad de fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL; **iii)** con base en ello, se observa que Golfo Transportación, S.A. de C.V. (WINJET), el único competidor actual de MAGNA, tiene poder limitado en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL; **iv)** existen barreras económicas a la entrada, constituidas por el monto, el plazo e indivisibilidad de las inversiones y/o el arrendamiento de las embarcaciones y la escasez de usos alternativos de las mismas, así como con la inversión en publicidad; y, **v)** existen barreras a la entrada de tipo normativo, relacionadas con restricciones a la nacionalidad de las empresas que deseen ingresar a este mercado. Estos elementos se explican a continuación.

Respecto del artículo 59, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL participaron MAGNA, WINJET e Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. (BARCOS CARIBE), durante el PERIODO, y que actualmente solo participan MAGNA y WINJET. Asimismo, observó que: **i)** la participación de MAGNA fue superior a la de WINJET a partir de dos mil diecisiete; y que **ii)** MAGNA tiene la capacidad para fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL, ya que WINJET, el único competidor actual de MAGNA, sigue una estrategia de seguimiento de precios en la que se toma como base la tarifa que MAGNA anuncia en sus taquillas, pero esto no le ha permitido ganar una participación del mercado superior a la de dicho AGENTE ECONÓMICO durante el PERIODO, ni ha incentivado, en términos generales, a MAGNA a reducir sus tarifas.

Respecto del artículo 59, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas. Las barreras económicas se relacionan con los altos montos de inversión requeridos para prestar el SERVICIO COZUMEL, derivados de la adquisición y/o

arrendamiento de embarcaciones, el plazo de recuperación e indivisibilidad de las inversiones, los escasos usos alternativos de las embarcaciones y los gastos en publicidad. Las barreras normativas se refieren a los requisitos establecidos en la normativa vigente, especialmente la establecida en el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, en correlación con el artículo 10 de dicho ordenamiento, que impone requisitos de nacionalidad para prestar el SERVICIO COZUMEL.

Con base en lo señalado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL.

Finalmente, en la **sección 6** del DICTAMEN PRELIMINAR, por lo anteriormente expuesto y fundado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó y determinó lo siguiente:

PRIMERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante constituido por el servicio de transporte marítimo de pasajeros 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.

SEGUNDO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante constituido por el servicio de transporte marítimo de pasajeros 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.

TERCERO. Notifíquese por correo electrónico a Naviera Magna, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme a los artículos 1, 2, fracción II, 3, 16, 17 y 18 de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

CUARTO. Notifíquese personalmente a Naveganto, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. Notifíquese personalmente a Golfo Transportación, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

SEXTO. Se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR, de conformidad con los artículos 8, fracción XI, y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, para los efectos a que haya lugar en el ámbito de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SÉPTIMO. Notifíquese mediante oficio al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, de conformidad con el artículo 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

OCTAVO. Notifíquese por correo electrónico a la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, de conformidad con los artículos 1, 2, fracción II, 3, 16, 17, 20 y 37, segundo párrafo, de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

NOVENO. Notifíquese, mediante la publicación en el DOF, los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés en el asunto, para que puedan manifestar en el EXPEDIENTE lo que a su derecho convenga y ofrezcan los elementos de convicción que estimen pertinentes, conforme al artículo 96, fracciones V y VI, de la LFCE. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO. Publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de Internet de la COMISIÓN, conforme a los artículos 96, fracción V, de la LFCE, y 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO PRIMERO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN, a fin de que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 96, fracciones VI a X, de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

Ciudad de México, a cuatro de febrero de dos mil veintiuno.- Así lo acordó y firma el Titular de la Autoridad Investigadora, **Sergio López Rodríguez.**- Rúbrica.

1 Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

2 Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte.

3 Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

4 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 (Agentes Económicos), de conformidad con el artículo 3, fracción I, de la LFCE.

5 Toda autoridad de la Federación, de los Estados, del Distrito Federal (hoy, Ciudad de México) y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público (Autoridades Públicas), de conformidad con el artículo 3, fracción III, de la LFCE.

6 Dicha disposición establece que: La Secretaría [Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT] estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

7 Publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis, vigente a la fecha de emisión del Dictamen Preliminar, de conformidad con el artículo Primero Transitorio del DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, publicado en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte (Decreto de Reforma).

8 Dicho artículo establece, en su párrafo primero, que: Cuando las disposiciones legales o reglamentarias prevengan expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otros términos análogos, o cuando así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos, la Comisión emitirá de oficio, a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría [de Economía], a solicitud de la dependencia coordinadora del sector correspondiente o a petición de parte afectada la

resolución u opinión que corresponda, para lo cual se estará al siguiente procedimiento (...).

9 Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores del STMP en la Zona Norte.

10 Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores de uso de infraestructura portuaria y/o servicios portuarios en la Zona Norte.

11 Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores del Servicio de Transbordador en la Zona Norte.

12 Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a las Autoridades Públicas relacionadas con el Mercado Materia de la Declaratoria.

13 Publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis, vigente a la fecha de emisión del Dictamen Preliminar, de conformidad con el artículo Primero Transitorio del Decreto de Reforma.

14 El Servicio Isla Mujeres está conformado por el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y en las terminales marítimas y/o muelles de Puerto Juárez y Gran Puerto (Servicio Puerto Juárez), así como por el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y en las terminales marítimas y/o muelles de El Caracol, Playa Tortugas y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo (Servicios Zona Hotelera).