

Ciudad de México, a veinticuatro de noviembre de dos mil diecisiete.- Visto el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN o COFECE), en sesión ordinaria celebrada el mismo día, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracciones I y VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, X, XIX y XXX, 58, 59, 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);¹ 29 y 59 de la Ley de Puertos (LP);² 1, 7, 8, 111, fracción V y 112 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DRLFCE);³ 1, 4, fracción I y 5, fracciones I, VI, XVI y XXXIX del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO),⁴ resolvió de acuerdo a los antecedentes, consideraciones de derecho y análisis de los aspectos en materia de competencia económica que a continuación se expresan:

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El veintinueve de mayo de dos mil diecisiete, la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V. (API o CONVOCANTE) presentó en la Oficialía de Partes de la COFECE los proyectos de convocatoria (CONVOCATORIA), bases (BASES), pliego de requisitos (PLIEGO), modelo de contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones (CONTRATO) y prospecto descriptivo (PROSPECTO), que corresponden al concurso público API/ALT/TERFLUIDOS02/17, que tiene por objeto adjudicar un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para la construcción, equipamiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de una terminal de uso público especializada en el manejo de fluidos en el recinto portuario de Altamira, Tamaulipas (CONCURSO). El CONTRATO tendrá una vigencia de veinte años prorrogable hasta por un lapso igual siempre y cuando proceda en términos de los artículos 51, fracción IV, de la LP, y 32, fracción II del Reglamento de la Ley de Puertos (RLP).

SEGUNDO. El once de julio de dos mil diecisiete, el Pleno de la COMISIÓN resolvió sobre las medidas protectoras y promotoras en materia de competencia y libre concurrencia a incorporar en los documentos del CONCURSO, incluyendo la participación de la COMISIÓN en la emisión de opiniones a los interesados en este proceso. El diez de agosto de dos mil diecisiete se emitió el acuerdo por el que la API y la COFECE coordinaron las fechas límite para que esta autoridad recibiera las solicitudes de los interesados en participar en el proceso y notificarles las respectivas resoluciones.

TERCERO. En términos del calendario de actividades del CONCURSO, los participantes debían presentar sus solicitudes de opinión el ocho de septiembre de dos mil diecisiete.

CUARTO. El ocho de septiembre de dos mil diecisiete, Trans Tamaulipas, S.A. de C.V. (TRANS

¹ Publicada el veintitrés de mayo de dos mil catorce en el Diario Oficial de la Federación ("DOF"), y modificada mediante publicación realizada en el mismo medio el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

² Publicada el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres en el DOF, modificada mediante publicación realizada en el mismo medio el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis.

³ Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y modificada mediante publicación en el mismo medio oficial el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

⁴ Publicado el ocho de julio de dos mil catorce en el DOF y su modificación publicada en el mismo medio oficial el veintisiete de octubre de dos mil diecisiete.



TAMAULIPAS o SOLICITANTE) presentó escrito de solicitud de opinión a esta COMISIÓN para participar en el CONCURSO de manera individual.

QUINTO. El veintiuno de septiembre de dos mil diecisiete, se previno al SOLICITANTE (ACUERDO DE PREVENCIÓN), con fundamento en los artículos 98, fracción II, y 123 de la LFCE, para que presentara la información faltante necesaria para el análisis de su solicitud. Dicho acuerdo se notificó personalmente el día de su emisión.

SEXTO. El seis de octubre de dos mil diecisiete, el SOLICITANTE presentó la información requerida mediante el ACUERDO DE PREVENCIÓN.

SÉPTIMO. Mediante acuerdo de dieciocho de octubre de dos mil diecisiete, entre otras cuestiones, se tuvo por desahogado el ACUERDO DE PREVENCIÓN y por recibida a trámite la solicitud de opinión. Dicho acuerdo se notificó personalmente el mismo día de su emisión.

OCTAVO. Por Oficio DGC-CFCE-2017-146, de dieciocho de octubre de dos mil diecisiete, se requirió al SOLICITANTE (OFICIO DE REQUERIMIENTO), con fundamento en el artículo 119, en relación con el 12, fracciones I, XIX y XXVI, 98 y 123 de la LFCE, para que presentara información y documentación adicional necesaria para el análisis de su solicitud. Dicho oficio se notificó personalmente el dieciocho de octubre de dos mil diecisiete.

NOVENO. El primero de noviembre de dos mil diecisiete, el SOLICITANTE presentó la información requerida mediante el OFICIO DE REQUERIMIENTO.

DÉCIMO. Por acuerdo emitido el trece de noviembre de dos mil diecisiete, notificado personalmente el día, la COMISIÓN tuvo por recibida en la información y documentación que dio respuesta al OFICIO DE REQUERIMIENTO.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- El artículo 28 de la CPEUM prohíbe los monopolios y las prácticas monopólicas en el territorio nacional, asimismo establece que el Estado Mexicano cuenta con la “(...) *Comisión Federal de Competencia Económica, (...) órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes (...)*”.

El artículo 1 de la LFCE señala que esta ley es reglamentaria del artículo 28 de la CPEUM en materia de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y concentraciones, y es de orden público e interés social, aplicable a todas las áreas de la actividad económica y de observancia general en toda la República.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la LFCE dispone que este ordenamiento tiene por objeto promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, así como prevenir, investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas, las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, y demás restricciones al funcionamiento eficiente de

los mercados.

El artículo 52 de la LFCE prohíbe los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas y las barreras que, en términos de dicha ley, disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre concurrencia o la competencia económica en la producción, procesamiento, distribución o comercialización de bienes o servicios.

De acuerdo con el artículo 4 de la LFCE, están sujetos a lo dispuesto en esta ley, todos los Agentes Económicos, entendiéndose por éstos, según lo establecido en el artículo 3, fracción I, de la LFCE, 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.

De conformidad con el artículo 12, fracciones I y XIX de la LFCE, entre las atribuciones de la COMISIÓN se encuentra la de opinar sobre la incorporación de medidas protectoras y promotoras en materia de libre concurrencia y competencia económica en los procesos de desincorporación de entidades y activos públicos, así como en los procedimientos de licitaciones, asignación, concesiones, permisos, licencias o figuras análogas que realicen las Autoridades Públicas, cuando así lo determinen otras leyes o el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos.

El ejercicio de la atribución contenida en la fracción XIX del artículo 12 de la LFCE le corresponde al Pleno de la COMISIÓN, de acuerdo con lo señalado en el artículo 18, séptimo párrafo, de la referida ley.

El artículo 98 de la LFCE determina el procedimiento que habrá de seguir la COMISIÓN cuando deba emitir opinión⁵ y autorización en el otorgamiento de licencias, concesiones, permisos, cesiones, venta de acciones de empresas concesionarias o permisionarias u otras cuestiones análogas. Para estos efectos, la fracción III de este artículo señala que se deberán aplicar, en lo conducente, los artículos 63 y 64 de la LFCE. A su vez, el último precepto mencionado indica que entre los elementos a considerar se encuentra el mercado relevante, en los términos prescritos en la misma LFCE, y la existencia de poder sustancial, así como el análisis de mercados relacionados.

En relación con lo anterior, el artículo 111, fracción V, de las DRLFCE dispone que la COMISIÓN debe resolver sobre el otorgamiento de concesiones para la prestación de servicios públicos, incluyendo entre otros, administradoras portuarias integrales, terminales marítimas e instalaciones portuarias, así como las cesiones de derechos de dichas concesiones.

⁵ En este sentido la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido "(...) *la opinión favorable que se exige para que los interesados entren a participar al procedimiento de licitación, no es una contestación desprovista de estudio y valoración de los agentes económicos y de los documentos requeridos, de tal modo que aunque la ley la denomine "opinión", en realidad es una resolución administrativa que, de ser desfavorable, prohibirá al agente económico su participación en una licitación que podría tener como resultado un fenómeno de concentración reprobado por la ley.*" Amparo en Revisión 652/2000. En apoyo a lo anterior es aplicable la tesis bajo el rubro "**CONCESIONES DE RADIODIFUSIÓN. EL ARTÍCULO 17-E, FRACCIÓN V, DE LA LEY FEDERAL DE RADIO Y TELEVISIÓN VIOLA EL PRINCIPIO DE LIBRE CONCURRENCIA.**" Registro: 170824; [J]; 9a Época; TCC; SCJ; Tomo XXVI, Diciembre de 2007, Pág. 971.



Fecha de Clasificación: 15 de diciembre de 2017. Unidad Administrativa: Dirección General de Concentraciones. Fundamento legal: Confidencial de conformidad con el Artículo 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica. Motivación: Contiene información Confidencial.

**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

Por otro lado, el artículo 29 de la LP dispone que los títulos de concesión, permisos y autorizaciones a que se refiere dicha ley, se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

En el mismo sentido, el artículo 59 de la LP señala que “(...) *todos los actos de los concesionarios, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.*”.

SEGUNDA.- El trámite fue promovido ante esta COMISIÓN por el SOLICITANTE, agente económico interesado en participar en el CONCURSO de manera individual, en términos de lo señalado en las secciones 6 y 8 de las BASES del CONCURSO, respecto del cual esta COMISIÓN resolvió sobre la incorporación de medidas protectoras y promotoras en materia de competencia económica. En virtud de lo anterior, el presente asunto se desahoga de conformidad con lo establecido en el artículo 98 de la LFCE, en relación con el artículo 112 de las DRLFCE.

III. SOLICITANTE

TERCERA.- EL SOLICITANTE manifestó que, en caso de resultar ganador [REDACTED] *

TRANS TAMAULIPAS informa que, de resultar ganador del CONCURSO, [REDACTED] *
[REDACTED] De acuerdo con la información que obre en el Expediente, esta última empresa no tiene relaciones directas o indirectas de propiedad, control, participación en sus órganos de decisión, o de administración con los agentes económicos que se mencionan en esta resolución, y hasta el momento no les proporciona servicios de asesoría y asistencia. [REDACTED] * tampoco es cesionaria de terminales o instalaciones de uso público o particular en puertos mexicanos.⁷

TRANS TAMAULPAS es una empresa mexicana constituida en dos mil diecisiete,⁸ con el objeto de prestar servicios de almacenamiento de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, así como operar terminales portuarias.⁹ Por su reciente constitución no registra actividades a la fecha.¹⁰

Los accionistas del promovente son [REDACTED]

⁶ Folio 024 del expediente LI-010(02)-2017 (EXPEDIENTE)

⁷ [REDACTED] *

⁸ 127, 172 y 173 del EXPEDIENTE.

⁸ Folios 034 y 123 del EXPEDIENTE.

⁹ Folios 0003 a 005, y 0063 del EXPEDIENTE.

¹⁰ Folio 0026 del EXPEDIENTE.



[REDACTED]

[REDACTED] es una empresa de reciente creación que se encuentra en la etapa de estudios y de tramitación de permisos para [REDACTED]

[REDACTED] Este agente económico forma parte de un grupo de sociedades que se denomina [REDACTED] cuyas actividades comprenden, entre otras: i) la ejecución de obras de perforación e infraestructura para el desarrollo de campos de gas no asociado en la [REDACTED]; ii) arrendamiento de plataformas de perforación marina e instalación de sus sistemas de seguridad; iii) la exploración y extracción de hidrocarburos en el área contractual [REDACTED]; y iv) rehabilitación, mantenimiento y servicio de apoyo a pozos en [REDACTED]

[REDACTED] es una coinversión entre [REDACTED] que fue constituida en el dos mil diez.¹⁵ Estos agentes económicos participan en la industria de la construcción, incluyendo la adecuación y mantenimiento de carreteras y túneles por concesión, edificaciones comerciales y residenciales, desarrollos turísticos, y naves industriales, entre otros. [REDACTED]

Los accionistas de [REDACTED] son [REDACTED]

TRANS TAMAULIPAS y sus accionistas no cuentan con concesiones, permisos, contratos u otro tipo de autorizaciones que se relacionen con la actividad del CONCURSO.¹⁸

IV. MERCADO RELEVANTE

CUARTA.- Para el análisis de la solicitud de opinión la COMISIÓN debe considerar, en lo conducente, los artículos 63 y 64 de la LFCE que se refieren a la definición de mercado relevante, a la identificación de los agentes económicos que participan en dicho mercado, los efectos que en el mismo se derivarían de la adjudicación del objeto del CONCURSO y si podría conferir al adquirente poder sustancial con lo cual pueda incrementar dicho poder y con ello pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia y la competencia económica o implique el establecimiento de barreras a la entrada, entre otros factores.

[REDACTED]
¹² Folios 0027 y 0170 del EXPEDIENTE.

¹³ Folio 163 del EXPEDIENTE.

¹⁴ Folios 0164 a 0167, 0210 a 0212 y 0226 contratos disponibles en carpeta "11. ANEXO 6" del EXPEDIENTE y <http://www.grupor.com.mx/es/>.

¹⁵ Folios 0086, 0167 y 0226, archivos "2. ANEXO 2", "4. ANEXO 3", y "12. ANEXO 7" del EXPEDIENTE y <http://es.motat.engil.pt/>.

[REDACTED]
¹⁸ Folios 0034, 0042, 0058, 0088, 0092, 0104 y 0112 del EXPEDIENTE.



QUINTA.-El CONCURSO tiene por objeto la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para explotar un área terrestre y una marítima del dominio de la Federación dentro del recinto portuario de Altamira, que comprenderá:

- i. La construcción, equipamiento, uso, aprovechamiento y explotación de una terminal de uso público para el manejo de fluidos a granel, hidrocarburos fluidos, petrolíferos, petroquímicos, químicos, fluidos vegetales líquidos y semilíquidos, y todos los que sea técnicamente posible manejar en maniobra especializada (TERMINAL), en una superficie de ciento seis mil seiscientos setenta punto veinticinco metros cuadrados (106,670.25 m²).¹⁹
- ii. La prestación de los servicios de maniobras que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la LP y definidos en el artículo 2º del Reglamento de la LP (RLP), e incluye las operaciones de transferencia de bienes o mercancías de buque a TERMINAL o viceversa, y de TERMINAL a transporte terrestre o ferroviario, o viceversa, así como los servicios de acarreo y cualesquiera otras maniobras y demás actividades propias de la TERMINAL.
- iii. El manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, en términos de la normativa aplicable.

Tomando en consideración el objeto del CONCURSO y la solicitud de opinión presentada por TRANS TAMAULIPAS para participar en dicho proceso de adjudicación, los servicios que podrá proporcionar el SOLICITANTE, en caso de resultar ganador, corresponden a las maniobras para la transferencia de mercancías indicadas en el artículo 44, fracción III de la LP. Estos servicios comprenden la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo de mercancías, definidas en el artículo 2 del RLP (MANIOBRAS PORTUARIAS).

SEXTA.- La fracción I del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la COMISIÓN debe determinar el mercado relevante.

De conformidad con la LFCE el mercado relevante se define en términos del artículo 58 de la LFCE, así como con el artículo 5 de las DRLFCE. Para estos efectos se identifican entre otros factores los bienes o servicios que podrá ofrecer el ganador del CONCURSO; aquellos que lo sustituyen o pueden sustituirlos, considerando el tiempo requerido para ello; la delimitación geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes y servicios, costos de distribución y de sus insumos, los costos y probabilidades de que los usuarios acudan a otros mercados y las restricciones económicas y normativas que limiten el acceso de usuarios a fuentes de abasto alternativas. Por lo anterior, se procede a analizar las fracciones del artículo citado.

Artículo 58, fracción 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,

¹⁹ Esta área por ceder se compone de una superficie federal terrestre de novecientos noventa y uno punto cero tres metros cuadrados (99,991.03 m²) y de agua de seis mil seiscientos setenta y nueve punto veintidós metros cuadrados (6,679.22 m²).



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución.

Las maniobras de carga, descarga, almacenaje, entrega y recepción de fluidos corresponden a acciones específicas y diferentes, que tienen determinadas finalidades y efectos, que no se sustituyen entre sí. No existen servicios alternativos a cada una de las maniobras para la transferencia de fluidos, ya que el traslado y manejo de las cargas sólo pueden llevarse a cabo realizando dichas actividades.

Los equipos para los distintos tipos de fluidos podrían ser similares en sus características y operación básica. Sin embargo: **i)** los derivados del petróleo, por ser productos inflamables y contaminantes, requieren de tanques, equipos y sistemas con ciertas especificaciones técnicas, para proteger a los trabajadores y las instalaciones de accidentes o eventos fortuitos que pongan en riesgo la salud y la seguridad del puerto; **ii)** para evitar contaminaciones que puedan dañar la salud de los consumidores, los fluidos alimenticios requieren de tanques y aditamentos sólo para esta finalidad; **iii)** para garantizar la calidad de los distintos productos, lograr una operación expedita de las maniobras portuarias y ofrecer un servicio eficiente se observa que, en la práctica, se destinan tanques por tipo de producto, como lo indican los equipos considerados por los promoventes en sus respectivos planes de negocios; y **iv)** se deben cumplir con las normas oficiales en materia de salud y seguridad por tipo producto.

Para fluidos de origen vegetal y animal se emplean tuberías y tanques de acero inoxidable para evitar la contaminación de los productos para consumo humano y que las esquinas angulares del interior del tanque acumulen bacterias. Para los fluidos químicos y los fluidos de origen vegetal o animal, además de los tanques de almacenamiento se deben instalar sistemas refrigerantes y de control de temperatura y presión que permitan el manejo de los fluidos en condiciones seguras, es decir para evitar incendios o su descomposición.²⁰ Las medidas de seguridad específicas de los hidrocarburos y petrolíferos sólo se pueden cumplir adoptando las directrices técnicas y operativas de seguridad por tanque o grupo de tanques.

Por las razones antes mencionadas, en la operación con líquidos a granel los tanques de almacenamiento no se utilizan para manejar cualquier tipo de líquido, sino que cada uno se dedica a determinados productos. No obstante, las reconversiones son técnica y económicamente posibles, principalmente en productos afines (petrolíferos, químicos y petroquímicos), como se desprende de lo manifestado por uno de los promoventes²¹ y de lo observado en instalaciones especializada en líquidos en el puerto de Veracruz.

²⁰ Los tanques para fluidos de origen vegetal o animal, y para fluidos químicos o petroquímicos requieren ser asilados de infraestructura dedicada a los productos petrolíferos. La recepción y manejo de fluidos de origen vegetal y animal requieren de tanques dedicados a su uso exclusivo, por lo que con el equipo que se instale para petrolíferos o petróleo no pueden recibirlos ni almacenarlos. Para el caso de fluidos químicos o petroquímicos, como el MTBE y etanol, el equipo que se utiliza para petrolíferos y petróleo sí podría ser compatible para su manejo.



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

En las terminales o instalaciones especializadas se maneja un solo tipo de mercancías, que por sus características (por ejemplo, fluidos, granel agrícola, granel mineral, contenedores, o vehículos) requieren de equipos y espacios especializados, con funcionalidades específicas por categoría de producto (como tubería flexible o sistemas de brazos automatizados de carga y descarga para fluidos, tanques de almacenamiento con sistema de bombeo y llenado; bandas transportadoras fijas, silos; grúas de pórtico en el caso de contenedores, etc., según corresponda).

Las instalaciones y terminales conocidas como “multipropósito” o “de usos múltiples” están diseñadas y equipadas para atender cargas heterogéneas, que pueden comprender carga general empacada o embalada, mercancías en contenedores, vehículos, así como cargas a granel y otras que se pueden manejar en las instalaciones especializadas, pero en menores cantidades y con rendimientos que en general son más bajos.

Por el lado de la demanda, los usuarios de un puerto contratan las maniobras precisa y específicamente para bienes de una determinada categoría, en función del volumen que requieren movilizar, y los costos de las distintas opciones portuarias y de transporte, entre otros factores. En el caso de los fluidos a granel, sólo las terminales e instalaciones especializadas en estos productos cuentan con las facilidades para manejar de manera eficiente y segura estos bienes, por lo que los usuarios únicamente pueden acudir a los servicios de este tipo de infraestructura.

Por el lado de la oferta, sólo las terminales e instalaciones con tanques y demás equipos para manejar líquidos en grandes cantidades pueden proporcionar servicios a estos productos. La infraestructura especializada en otros productos y la de usos múltiples no cuentan con tales equipamientos.

En virtud de lo anterior, la infraestructura portuaria especializada en fluidos como la de la TERMINAL objeto del CONCURSO no puede ser sustituida por otro tipo de terminales o instalaciones, ni por servicios de maniobristas en muelles públicos.²²

Artículo 58, fracción II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sus 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.

Debido a que las maniobras portuarias de carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo de fluidos a granel únicamente se demandan en un recinto portuario, y sólo es posible ofrecerlas en



²² Los servicios de maniobras mencionados en la fracción III del artículo 44 de la LP también se ofrecen bajo contrato de prestación de servicios portuarios, para lo cual se utilizan patios y muelles públicos de un recinto portuario. Dado que estos contratos no otorgan el derecho a usar un espacio determinado en el puerto, no incluyen el servicio de almacenaje. Por lo anterior, los prestadores de servicios portuarios de maniobras no constituyen una alternativa a las operaciones que se realizarán en la TERMINAL, ya que todos los fluidos a granel requieren ser descargados del buque a los tanques de almacenamiento.

dichos espacios públicos por los agentes económicos que cuentan con contrato celebrado con la Administración Portuaria Integral de un puerto, no se incurre en costos de distribución para proporcionarlas.

Los insumos que se emplean para prestar estos servicios incluyen los diversos equipos para el manejo de fluidos, así como la mano de obra de los operadores, controles de flujo, medidores, tanques, entre otros.

Para el manejo de fluidos a granel se utiliza equipo como brazos de carga/descarga, tuberías de acero, equipo de bombeo, tanques, entre otros.

La oferta de los equipos, materiales y la mano de obra es diversa y se encuentra a disposición de los interesados en proporcionar los servicios relevantes, y no se observan restricciones arancelarias o no arancelarias,²³ ni fletes o seguros distintos a los que enfrentarán cualquiera de los interesados en obtenerlos, ni los que enfrentan los actuales prestadores de los servicios relevantes.

Los servicios de maniobras para las distintas cargas tienen como complementos los servicios portuarios indicados en las fracciones I y II de la LP,²⁴ que se prestan dentro del mismo recinto portuario en el que se demandan los servicios relevantes. La regulación en la materia y las Reglas de Operación de cada puerto establecen que todos los servicios portuarios sean prestados a todo demandante en términos no discriminatorios, por riguroso turno, y prevén los mecanismos para presentar quejas e inconformidades ante las autoridades del sector, presentes en cada puerto.

Artículo 58, Fracción III. Los costos y probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados.

Una vez que los usuarios acuden a un puerto, en el presente caso el Puerto de Altamira, solamente pueden recibir las maniobras en ese recinto portuario, y los oferentes ubicados en el mismo son los únicos agentes económicos que pueden proporcionarlas.

Los demandantes podrían decidir si acuden a otro recinto portuario cuando ello les signifique erogaciones similares en el costo del o los transportes y los servicios en puerto. Esta posibilidad depende de la distancia entre puertos, la ubicación de los usuarios, las vías y modos de comunicación disponibles, así como del origen y destino de las cargas. Sin embargo, una vez tomada la decisión, únicamente pueden obtener las maniobras en el puerto elegido.

Para evaluar las posibilidades de que los usuarios del Puerto de Altamira puedan optar en su momento por los servicios en otro puerto también, es necesario tomar en cuenta quiénes son los principales usuarios de sus servicios y en qué lugar se encuentran instalados.

²³ Estos bienes no requieren de permiso previo. Por ejemplo, los brazos de carga marinos (fracción 84289004) van de exento de arancel a 15%. Para mayor detalle, consultar el Sistema de Información Arancelaria Vía Internet (SIAVI) <http://www.economia-snci.gob.mx/>.

²⁴ Pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje (fracción I) y servicios generales a las embarcaciones, como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales (fracción II).

Los factores mencionados en los dos párrafos anteriores se relacionan con el área de influencia de un puerto, y de manera fundamental con el alcance de los servicios en el territorio nacional (*hinterland*).

TRANS TAMAULIPAS señaló que los puertos de Tampico, Tuxpan y Veracruz pueden ser una alternativa para los usuarios de los servicios que se proporcionarán en las TERMINALES. Por lo anterior, en esta sección se analizan las zonas de influencia de cada uno de esos puertos para identificar los posibles traslapes en la oferta de los servicios relevantes.

En el año dos mil dieciséis, el Puerto de Altamira ocupó el segundo lugar en el movimiento de fluidos no petroleros en el Sistema Portuario Nacional en tráfico de altura, que representó el veintiocho punto treinta y seis por ciento (28.36%) del total nacional para ese año.²⁵ El cien por ciento (100%) de los fluidos son bienes de importación, cuyo principal destino es el estado de Tamaulipas (79.80%). Destacan el paraxileno (17.63%), monocloruro de vinilo (16.15%), gas natural licuado (14.48%), monómero de estireno (13.71%), e insumos químicos como propileno, monoetilglicol, butadieno, metanol, tolueno, xileno y dietilenglicol (18.93%) y la sosa cáustica (3.48%).²⁶ Este puerto no tiene presencia en el manejo de petróleo y sus derivados.

De acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira (“PMDP ALTAMIRA”), los principales países que son origen y destino (*foreland*) de los fluidos que no se utilizan como combustibles (químicos, aceites vegetales) son Estados Unidos, Brasil, Trinidad y Tobago, Bélgica y España. El gas natural licuado sólo es de importación y proviene de Qatar, Nigeria, Yemen, Noruega y Trinidad y Tobago.²⁷ La API ALTAMIRA identifica como *hinterland* de los fluidos a los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí, Ciudad de México, Veracruz, Estado de México, Guanajuato, Jalisco y Querétaro.²⁸ Sin embargo, precisa que el mercado local del estado de Tamaulipas es la zona de influencia más importante.

La Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V. (API TAMPICO) indica que, en el territorio nacional, los estados de Tamaulipas, Veracruz y San Luis Potosí son los principales orígenes y destinos de los fluidos no petroleros, mientras que para el petróleo y sus derivados los principales orígenes y destinos son Tamaulipas, Veracruz, Yucatán, Campeche y Tabasco.²⁹ Los países que forman parte del *foreland* principal en fluidos no petroleros (la melaza como el único producto que maneja Tampico) son Estados Unidos, Alemania y Gran Bretaña. El petróleo se

²⁵ El líder en el movimiento de fluidos no petroleros en el Sistema Portuario Nacional es el Puerto de Cuyutlán, Colima con un treinta punto veintinueve por ciento (30.29%) del tráfico de altura para el año dos mil dieciséis. Fuente: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/fscommand/2016/Movimiento/Carga/NCN_C04.pdf.

²⁶ Elaborado con información disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/fscommand/2016/Movimiento/Carga/NCN_C04.pdf.

²⁷ Fuente: Página 22 del PMDP ALTAMIRA (<http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/scc//PMDP%202015-2020.pdf>).

²⁸ Ídem. Página 16.

²⁹ Fuente: Página 15 del PMDP del puerto de Tampico (<http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>).

exporta a Estados Unidos y de este país se importan gasolinas, diésel, turbosina y diluyentes, entre otros.³⁰

La Administración Portuaria Integral de Tuxpan, S.A. de C.V. (API TUXPAN) identifica a la Ciudad de México, Querétaro, Veracruz, Guanajuato y Estado de México dentro del *hinterland* para los derivados del petróleo, y a la de Ciudad de México, Estado de México, Veracruz, Hidalgo, Jalisco, Tlaxcala y San Luis Potosí para otros fluidos. Por otro lado, señala que Estados Unidos, Venezuela, Bahamas, Corea, Honduras, República Dominicana y Cuba integran su principal *foreland* en fluidos no petroleros, y Estados Unidos, Trinidad y Tobago, Francia, Suecia, Arabia Saudita, Reino Unido, Canadá, Emiratos Árabes, Estonia, Italia, Lituania, Holanda, España, Antillas Holandesas, Ucrania, Puerto Rico, Grecia, Gibraltar y Panamá para los derivados del petróleo.³¹

La Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V. (API VERACRUZ) señala que los estados de Veracruz, Ciudad de México y Estado de México se encuentran dentro su *hinterland* para fluidos no petroleros.³² El segmento de derivados del petróleo corresponde a la entrada de diésel, gasolina magna y gasolina Premium por cabotaje.³³ En este caso, no señala *foreland*, por el bajo volumen manejado (tres punto setenta y ocho por ciento -3.78%- del total de la carga manejada en el puerto de Veracruz).³⁴

Para precisar la dimensión geográfica de los mercados relevantes que atenderá la TERMINAL, es necesario tomar en cuenta la distancia de los puertos de Tuxpan, Tampico y Veracruz, que podrían coincidir con el área de influencia del puerto de Altamira para fluidos no petroleros y petroleros, y las principales ciudades que se encuentran en el *hinterland* de este último.

En el Cuadro 3 se indican las áreas de influencia de los puertos de Tampico y Tuxpan para petróleo y derivados, toda vez que el Puerto de Altamira no maneja estos fluidos y el Puerto de Veracruz sólo los recibe en tráfico de cabotaje, provenientes del Puerto de Tampico.

Cuadro 1. Distancias por carretera de los puertos a las principales ciudades (kilómetros)

Ciudad	Puerto de Altamira	Puerto de Tampico	Puerto de Tuxpan	Puerto de Veracruz
Altamira, Tamaulipas		26	222	510
Monterrey, Nuevo León	556	580	778	1,066
San Luis Potosí, S.L.P.	433	419	637	799
Ciudad de México	520	499	294	397
Toluca, Estado de México	581	585	365	466

³⁰ Fuente: Página 19 de PMDP del puerto de Tampico (<http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>).

³¹ Fuente: Páginas 43 y 44 del PMDP del puerto de Tuxpan (<http://www.puertotuxpan.com.mx/Documentos/Pmdp.pdf>).

³² Fuente: Página 20 del PMDP del puerto de Veracruz (<http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2017/04/PMDP-2016-2021.pdf>).

³³ Fuente: Página 19 del PMDP del puerto de Veracruz (<http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2017/04/PMDP-2016-2021.pdf>).

³⁴ Fuente: Página 25 del PMDP del puerto de Veracruz (<http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2017/04/PMDP-2016-2021.pdf>), http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/fscommand/2016/Movimiento/Carga/NCNC04.pdf



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017

Veracruz, Veracruz	510	485	289	
Guanajuato, Guanajuato	608	595	591	753
Guadalajara, Jalisco	780	767	772	934
Querétaro, Querétaro	646	612	438	571

Fuente: <http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2017/04/PM DP-2016-2021.pdf>, p.22, http://app.sct.gob.mx/sibuac_internet/ControllerUI?action=cmdEscogeRuta, <http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/sec//PM DP%202015-2020.pdf>, pp. 20 y 21, y <http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/sec//PRESENTACI%C3%93N%20GENERAL%20ESP A%C3%91OL%202016.pdf>, p.15.

Cuadro 2. Distancias por ferrocarril de los puertos a las principales ciudades (kilómetros)

Ciudad	Puerto de Altamira	Puerto de Tampico	Puerto de Tuxpan	Puerto de Veracruz
Altamira, Tamaulipas		38.4	---	---
Monterrey, Nuevo León	497	541	---	1,930
San Luis Potosí, S.L.P.	473	444	---	953
Ciudad de México	2,023	---	---	441
Toluca, Estado de México	---	---	---	500
Veracruz, Veracruz	---	---	---	
Silao, Guanajuato	777	729	---	800
Guadalajara, Jalisco	1,007	965	---	1,050
Querétaro, Querétaro	704	678	---	695

Fuente: <http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2017/04/PM DP-2016-2021.pdf>, p.23, <http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/sec//PM DP%202015-2020.pdf> pp.21. y <http://www.ferromex.com.mx/herramientas/tabla-de-distancias.jsp?eorigen=KCSM01176&edestino=null&distancia=>

Las distancias indican que las mayores posibilidades de traslape se encuentran en los *hinterlands* de Altamira y Tampico, y algún grado de coincidencia de estos puertos con los de Tuxpan y Veracruz para la carga con orígenes y destinos en el centro y bajío-occidente del país. A fin de identificar la medida en que los puertos señalados por los promoventes pueden ser opción viable para los usuarios de las TERMINALES, a continuación, se analizan los flujos de otros fluidos y de petróleo y derivados de cada puerto

Flujos fluidos no petroleros

La información pública de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) muestra que, en el periodo de dos mil doce a dos mil dieciséis, los puertos de Altamira, Tampico, Tuxpan y Veracruz manejaron fluidos no petroleros con las siguientes características:

- i) Las áreas de influencia de los puertos de Tuxpan y Veracruz prácticamente no se traslapan con la del Puerto de Altamira.
- ii) En el puerto de Tampico sólo se maneja melaza de exportación proveniente del sur del estado de Tamaulipas y norte del estado de Veracruz, mientras que en Altamira se reciben fluidos químicos de importación que son utilizados en su mayor parte en la industria local.
- iii) Los puertos de Tuxpan y Veracruz no atienden fluidos que sean enviados al estado de Tamaulipas.



La información también muestra que el Puerto de Altamira tiene una participación pequeña en la provisión de fluidos no petroleros para la Ciudad de México, el Estado de México y los estados de la región Bajío-Occidente país (Guanajuato, Querétaro y Jalisco), frente al puerto de Veracruz más cercanos a esas entidades federativas.

Cuadro 3. Porcentajes fluidos no petroleros en Tampico, Tuxpan y Veracruz, respecto del *hinterland* del Puerto de Altamira, 2012-2016

Entidad/Puerto	Puerto de Altamira	Puerto de Tampico	Puerto de Tuxpan	Puerto de Veracruz
Tamaulipas	87.18	3.45	0.00	0.00
Nuevo León	0.67	0.00	0.26	0.00
San Luis Potosí	0.39	30.26	0.89	0.00
Ciudad de México	3.12	0.00	43.96	12.09
Estado de México	3.27	0.00	8.27	27.27
Veracruz	0.07	50.80	24.11	27.04
Guanajuato	1.43	0.00	0.00	0.00
Jalisco	0.08	0.00	0.00	21.14
Querétaro	0.10	0.00	0.00	0.70
Suma	96.31	84.51	77.49	88.24

Fuente: elaborado con información disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/fscommand/2016/Movimiento/Carga/NCNC04.pdf

Flujos de fluidos petroleros

El Puerto de Altamira no maneja a la fecha fluidos petroleros, mientras que en el Puerto de Veracruz sólo recibe gasolinas y diésel provenientes de Tampico para abastecer la región central del estado de Veracruz.³⁵ Los porcentajes de derivados del petróleo atendidos en los puertos de Tampico y Tuxpan, por entidad federativa, son los siguientes:

Cuadro 4. Porcentaje de petróleo y sus derivados atendidos en Tampico y Tuxpan, 2012-2016

Estado/Puerto	Puerto de Tampico	Puerto de Tuxpan
Tamaulipas	99.96	0.00
Ciudad de México	0.00	68.84
Estado de México	0.00	9.25
Veracruz	0.04	21.92
Suma	0.24	100.00

Fuente: elaborado con información disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/fscommand/2016/Movimiento/Carga/NCNC04.pdf

Los datos del cuadro anterior muestran que los *hinterland* para petróleo y derivados de los puertos de Tampico y Tuxpan en fluidos no se traslapan. La pequeña participación de Tampico en el estado de Veracruz sólo corresponde a municipios limítrofes con el estado de Tamaulipas.

TRANS TAMAULIPAS señaló que los fluidos que proyecta manejar en la TERMINAL *

³⁵ Para el año dos mil dieciséis, el Puerto de Veracruz manejó 1'820,719 toneladas de petróleo y derivados en tráfico de cabotaje, lo que representa el 7.43% si se considera tanto tráfico de altura y cabotaje operado.



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

*

Los datos presentados en esta sección permiten hacer las siguientes consideraciones sobre el ámbito geográfico de los servicios de maniobras a los fluidos que se prestarán en las TERMINALES. Se estiman tres posibles áreas geográficas de influencia, con base en los planes de negocios de los promoventes y las distancias indicadas en los cuadros 1 y 2.

- a) El área comprendida por el sur del estado de Tamaulipas y el norte de Veracruz, tanto para fluidos petroleros como los no petroleros, que pueden atender los puertos de Altamira y Tampico, tomando en cuenta:
 - i) Las distancias por carretera entre los puertos de Altamira y Tampico y los municipios del sur del estado de Tamaulipas y norte de Veracruz, que por su cercanía indican que dichos municipios constituyen un área de influencia natural para estos dos últimos puertos, pero no para los Puertos de Tuxpan y Veracruz.
 - ii) La zona industrial contigua al recinto portuario de Altamira y en sus cercanías, en la que destaca un corredor petroquímico, donde operan veintiséis plantas industriales que utilizan el Puerto de Altamira para introducir sus insumos, entre los que se encuentran los fluidos no petroleros.³⁶
- b) El noreste del país (Nuevo León, Coahuila, el centro-norte de Tamaulipas y San Luis Potosí), para fluidos petroleros y no petroleros, que pueden atender los puertos de Altamira y Tampico, considerando:
 - i) La red ferroviaria de Kansas City Southern de México (KCSM), que conecta Tampico y atraviesa el estado de San Luis Potosí.
 - ii) La red ferroviaria de Ferrocarril Mexicano (Ferromex), que conectan el puerto de Altamira con las zonas industriales de Nuevo León y Coahuila, atravesando el estado de Tamaulipas.
 - iii) Las redes carreteras del estado de Tamaulipas y las que conectan los puertos de Altamira y Tampico con los estados de Nuevo León, Coahuila y San Luis Potosí.³⁷
- c) La región Bajío-Occidente (Jalisco, Guanajuato, Querétaro) para fluidos petroleros tomando en cuenta que: i) dos de los interesados en el manejo de este tipo de fluidos en el Puerto de Altamira incluyen en sus planes de negocios estas entidades federativas; y, ii) las distancias por carretera de Altamira, Tampico y Tuxpan no presentan diferencias muy amplias entre sí. (Véase cuadro 1).

³⁶ Fuente: Páginas 17 a 19 del PMDP ALTAMIRA (<http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/sec//PMDP%202015-2020.pdf>) y páginas 8 a 11 <http://www.puertoaltamira.com.mx/upl/sec//PRESENTACI%20C3%93N%20GENERAL%20ESPA%20C3%91OL%202016.pdf>.

³⁷ *Idem*, p. 20.



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

Se estima que la conectividad por ferrocarril podría implicar costos significativos por derechos de paso y arrastre para que KCSM y Ferromex, que dificulten el intercambio de trenes en la terminal Doña Cecilia, que encarecerían significativamente el transporte por este medio.³⁸

La problemática de los derechos de paso y arrastre en el sistema ferroviario nacional, así como las menores distancias por carretera de los puertos de Tuxpan y Veracruz frente a Altamira y Tampico, hacen poco probable que los petrolíferos que se desembarquen en los dos últimos puertos puedan llegar de manera competitiva a la Ciudad de México (incluida en los mercados objetivo de uno de los promoventes).

- d) Debido a las distancias con Ciudad de México, Estado de México y los estados del Bajío, el puerto de Altamira tiene una participación pequeña en los fluidos no petroleros a estos destinos (véase cuadros 1, 2 y 3).

Tomando en cuenta que * de los participantes en el CONCURSO * y que en todos los casos serían nuevos entrantes, no se incluye el análisis de efectos en la competencia que corresponden a estos productos.

Artículo 58, Fracción 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

Dadas las características de los servicios relevantes presentadas en el análisis de las fracciones I a III del artículo 58 de la LFCE, las únicas fuentes de abasto para los usuarios se encuentran en los puertos que cuentan con instalaciones para el manejo de fluidos a granel. No se observan restricciones normativas federales o locales que limiten el acceso de usuarios a estos servicios. Por la propia naturaleza de los servicios portuarios, no es aplicable el análisis de normativa internacional.

Artículo 58, Fracción V. Las demás que establezcan las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión.

Al respecto, el ARTÍCULO 5 de las DRLFCE a la letra dice: “Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.”

TRANS TAMAULIPAS no participa en las actividades de carga, descarga, estiba, alijo, almacenaje, acarreo, recepción y entrega de fluidos petroleros en el sector portuario nacional.

³⁸ Idem, Páginas 21 y 29.



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

De acuerdo con información del expediente LI-011(02)-2017 de esta COMISIÓN, además del Concurso API/ALT/TERFLUIDOS02/17, TRANS TAMAULIPAS está participando en el CONCURSO API/ALT/TERFLUIDOS/17 (en conjunto, los CONCURSOS), para adjudicar un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones con un objeto similar al que se analiza en esta resolución, que permitirá realizar las mismas actividades³⁹.

Los productos que TRANS TAMAULIPAS manejaría en la TERMINAL son [REDACTED] *

En el puerto de Altamira no existe infraestructura para atender fluidos petroleros. En la actualidad, solamente Petróleos Mexicanos (Pemex) cuenta con instalaciones para realizar estas actividades en el puerto de Tampico, que se ubica aproximadamente a treinta kilómetros, por lo que por su ubicación geográfica representa la alternativa más cercana para los usuarios del sur de Tamaulipas y el norte del estado de Veracruz.⁴⁰ Para los usuarios del noreste del país, el puerto de Tampico también puede ser una opción derivado de la conectividad de las redes carreteras y ferroviarias.

Las instalaciones de Pemex en el puerto de Tuxpan tienen posibilidades de atender a los usuarios de los estados del Bajío-Occidente.

³⁹ El objeto de dicho concurso, es la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, con vigencia de veinte años, prorrogable hasta por veinte años más, en términos de la LP para: i) el uso, aprovechamiento y explotación de una superficie federal terrestre de doscientos dos mil seiscientos cincuenta y dos puntos sesenta y nueve metros cuadrados (202,652.69 m2) y de agua de cuarenta y siete mil trescientos veintiocho 47,328.35 m2 que deberá destinarse para la construcción, equipamiento y operación de una terminal especializada, de uso público, para el manejo de fluidos a granel, hidrocarburos fluidos, petrolíferos, petroquímicos, químicos, fluidos vegetales líquidos y semilíquidos, y todos los que sea técnicamente posible manejar; ii) Prestar los servicios portuarios que se mencionan en el artículo 44, fracción III, de la LP y definidos en el artículo 2º del Reglamento de la Ley de Puertos y , iii) Servicios relacionados con el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, en términos de las leyes aplicables, así como los servicios de acarreo y cualesquiera otras maniobras y demás actividades dentro de la terminal.

⁴⁰ En el numeral 39.1 de la *Resolución por la que la Comisión Reguladora de Energía expide las disposiciones administrativas de carácter general en materia de acceso abierto y prestación de los servicios de transporte por ducto y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos* (DACG-ACCESO ABIERTO), publicada en el Diario Oficial el doce de enero de dos mil dieciséis, se establece que los permisionarios de almacenamiento podrán pactar libremente la prestación de los servicios a terceros, siempre que se apeguen a principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio. En estas circunstancias, los almacenistas no requieren la aprobación de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) respecto de las condiciones contractuales, las modalidades de servicio, las Temporadas Abiertas, las condiciones para asignar la capacidad disponible en sus sistemas, etcétera.

De conformidad con el numeral 39.2 de las DACG-ACCESO ABIERTO, la CRE puede resolver que determinados permisionarios de almacenamiento se sujeten a una regulación más estricta, cuando: (i) el servicio sea prestado de manera predominante por un permisionario y la sustitución del servicio de almacenamiento no sea técnica o económicamente factible dentro de su área de influencia, al menos en el corto plazo; y, (ii) la prestación del servicio de almacenamiento sea imprescindible para el desarrollo eficiente y competitivo de los mercados de comercialización, distribución o expendio al público de petrolíferos en el área de influencia del almacenista.

En términos de esta regulación la CRE ha expedido obligaciones de regulación asimétrica a Pemex que le obligan a dar acceso abierto, entre las que destaca la resolución número RES/1678/2016 que establece las condiciones para la Temporada Abierta de la infraestructura de almacenamiento de Pemex, que regula parte del acceso abierto y no indebidamente discriminatorio a todo interesado en utilizarla, incluido la infraestructura en el municipio de Tampico, Tamaulipas.

De acuerdo con información de Pemex, éste ofrece actualmente servicios portuarios para las embarcaciones, propias o de sus clientes, que realicen operaciones de carga y descarga de hidrocarburos y productos petrolíferos vía marítima. Para mayor información se puede acceder al siguiente sitio de internet: <http://www.pemex.com/nuestro-negocio/logistica/Paginas/Servicios-portuarios.aspx>.



Con base en los elementos presentados en esta sección, se considera que los mercados relevantes de servicios portuarios de maniobras de carga, descarga, estiba, alijo, almacenaje, acarreo, recepción y entrega de mercancías que se desprenden del CONCURSO son:

- i) Fluidos petroleros con origen y destino en la región sur del estado de Tamaulipas y norte del estado de Veracruz que pueden atender los puertos de Altamira y Tampico (MERCADO LOCAL);
- ii) Fluidos petroleros con origen y destino en el noreste del país (Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí y el centro-norte de Tamaulipas), que pueden atender los puertos de Altamira y Tampico (MERCADO NORESTE);
- iii) Fluidos petroleros con origen y destino en la región Bajío-Occidente (Guanajuato, Querétaro y Jalisco, principalmente), que pueden atender en los puertos de Altamira y Tuxpan (MERCADO BAJÍO).

A pesar de que el Puerto de Tampico se encuentra a distancias similares al de Altamira en esta región, la configuración de la infraestructura de almacenamiento y transporte por ducto de gasolinas y diésel de Pemex, y las limitantes estructurales de este puerto en términos de disponibilidad de áreas para desarrollar nuevas terminales y de calado para recibir embarcaciones con petrolíferos en cantidades competitivas, hacen inviable, en la práctica, que el puerto de Tampico participe en este mercado relevante.

SÉPTIMA.- El artículo 63, fracción II, de la LFCE establece que para determinar si una concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en los términos de dicha Ley, se deben identificar a los principales agentes económicos que abastecen el mercado de que se trate, el análisis de su poder en el mercado relevante y el grado de concentración en dicho mercado.

Para determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial en los mercados relevantes de maniobras portuarias para fluidos petroleros, se deben considerar los criterios señalados en cada una de las fracciones del artículo 59 de la LFCE. A continuación, se presenta el análisis de los mercados relevantes en los que TRANS TAMAULIPAS planea participar.

Oferta actual en los mercados relevantes

A la fecha, en el Puerto de Altamira no existe infraestructura para la carga/descarga, almacenaje, recepción y entrega de fluidos petroleros. En el Puerto de Tampico, Pemex Logística (PL) es el único agente económico con infraestructura para proporcionar los servicios relevantes, que corresponde a una terminal portuaria conocida como Terminal de Operación Marítima y Portuaria ("TOMP") Madero. En consecuencia, PL es el único oferente en el MERCADO LOCAL y el MERCADO NORESTE.



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

A través de la TOMP Madero, Pemex atiende los estados de Nuevo León, Tamaulipas Coahuila, San Luis Potosí y norte de Veracruz⁴¹ con productos importados de Estados Unidos de América.⁴²

Para atender el MERCADO BAJÍO existe infraestructura de Pemex en el Puerto de Tuxpan. Además, diversos agentes económicos se encuentran desarrollando instalaciones para proporcionar maniobras portuarias para fluidos petroleros en este recinto portuario.



Por ello, se estima que el área de influencia de la TERMINAL, al menos en el corto y mediano plazos, podría asemejarse a la que se observa en la actualidad, y que su alcance cambiará en función de las opciones de transporte y almacenaje de que dispongan los usuarios (comercializadores y estaciones de servicio), así como de sus estrategias y arreglos logísticos. En estas condiciones, es de esperar que los usuarios de la TERMINAL (en especial las gasolineras) empleen los medios y rutas de transporte similares a las actuales (con auto-tanque, en la mayor parte de los casos).

Artículo 59, Fracción 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.

Fluidos petroleros MERCADO LOCAL

En esta región, PL opera la TOMP Madero, en el Puerto de Tampico. Para la operación de fluidos petroleros, la TOMP cuenta con las siguientes áreas. No se dispone de datos sobre la proporción del área que se utiliza para almacenar petróleo crudo de exportación.

Cuadro 4. Distribución de las áreas en los Puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO LOCAL

Agente económico	Instalación	Superficie (m ²)	Productos
Organismo Descentralizado Pemex Refinación 1/	Terminal para fluidos petroleros y sus derivados	58,827.39	Petróleo crudo de exportación con destino a Estados Unidos, así como gasolina y diésel de importación proveniente del mismo país.
Pemex Exploración y Producción 1/	Terminal para petróleo y derivados	7,267.07	

⁴¹ Diagnóstico de la industria de petrolíferos en México. Secretaría de Energía. Mayo 2016 (DIAGNÓSTICO), p.p. 32, 43 y 46, disponible en: http://www.pemex.com/saladeprensa/boletines_regionales/Paginas/2015-028-tampico.aspx#.WhhOjEkzWUK y https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/92090/DGP_Diagn_stico_petrol_feros_Mayo_2016_FINAL.pdf.

⁴² Los productos se distribuyen a través de Terminales de Almacenamiento y Distribución (conocidas como TAD o TAR) de PL. Además, a través de la TOMP Madero, Pemex envía petrolíferos producidos en la refinería de Madero a otras regiones del país, que se reciben en los puertos de Progreso y Veracruz. DIAGNÓSTICO, p. 26.

⁴³



**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

Suma Pemex	66,094	
-------------------	--------	--

1/ Pemex Logística se subrogó en los derechos obligaciones derivados de los contratos de cesión parcial de derechos de Pemex Refinación y Pemex Exploración y Producción.

Fuente: <http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>, pp. 9 y 14.

En caso de que TRANS TAMAULIPAS resultara ganador de los CONCURSOS las participaciones de mercado serían las siguientes:

Cuadro 5. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO LOCAL, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS gana los CONCURSOS

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-010-2017	106,670	25.23%
TRANS TAMAULIPAS LI-011-2017	249,981	59.13%
Suma TRANS TAMAULIPAS	356,651	84.37%
Total	422,746	100.00%

Fuente: <http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>, pp. 9 y 14.

Cuadro 6. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO LOCAL, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS sólo gana el CONCURSO

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-010-2017	106,670	25.23%
Participante LI-011-2017, excepto el SOLICITANTE.	249,981	59.13%
Total	422,746	100.00%

Cuadro 7. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO LOCAL, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS sólo gana el CONCURSO LI-011-2017

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-011-2017	249,981	59.13%
Participante LI-010-2017, excepto el SOLICITANTE	106,670	25.23%
Total	422,746	100.00%

*

En consecuencia, si resultara ganador del Concurso sería un nuevo entrante que competiría con PL y el ganador del concurso analizado en el expediente LI-011-2017. Sin embargo, si resultara ganador de los CONCURSOS, acumularía el ochenta y cuatro punto treinta y siete por ciento (84.37%) de las superficie disponible para proporcionar los servicios de maniobras portuarias de fluidos petroleros en el MERCADO LOCAL. El efecto sería una concentración de recursos productivos que limitaría significativamente el desarrollo de competencia.

Fluidos petroleros MERCADO NORESTE

La infraestructura disponible para proporcionar maniobras portuarias de fluidos petroleros para atender este mercado corresponde a la TOMP Madero en el Puerto de Tampico, que opera PL. Para tales efectos cuenta con las siguientes superficies.

Cuadro 8. Distribución de las áreas en los Puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO NORESTE

Agente económico	Instalación	Superficie (m ²)	Productos
Organismo Descentralizado Pemex Refinación 1/	Terminal para fluidos petroleros y sus derivados	58,827.39	Petróleo crudo de exportación con destino a Estados Unidos, así como gasolina y diésel de importación proveniente del mismo país
Pemex Exploración y Producción 1/	Terminal para petróleo y derivados	7,267.07	
Suma Pemex		66,094	

1/ Pemex Logística se subrogó en los derechos obligaciones derivados de los contratos de cesión parcial de derechos de Pemex Refinación y Pemex Exploración y Producción.

Fuente: <http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>, pp. 9 y 14.

En caso de que TRANS TAMAULIPAS resultara ganador de los CONCURSOS las participaciones de mercado serían las siguientes:

Cuadro 9. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO NORESTE, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS gana los CONCURSOS

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-010-2017	106,670	25.23%
TRANS TAMAULIPAS LI-011-2017	249,981	59.13%
Suma TRANS TAMAULIPAS	356,651	84.37%
Total	422,746	100.00%

Fuente: <http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/PMD.pdf>, pp. 9 y 14.

Cuadro 10. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO NORESTE, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS sólo gana el CONCURSO

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-010-2017	106,670	25.23%
Participante LI-011-2017, excepto el SOLICITANTE.	249,981	59.13%
Total	422,746	100.00%

Cuadro 11. Distribución de las áreas en los puertos de Altamira y Tampico para atender el MERCADO NORESTE, bajo el supuesto de que TRANS TAMAULIPAS sólo gana el CONCURSO LI-011-2017

Agente económico	Superficie (m ²)	Participación (%)
Suma Pemex	66,094	15.63%
TRANS TAMAULIPAS LI-011-2017	249,981	59.13%
Participante LI-010-2017, excepto el SOLICITANTE	106,670	25.23%
Total	422,746	100.00%

En este mercado, TRANS TAMAULIPAS tampoco cuenta con instalaciones portuarias para la recepción, carga, descarga y almacenaje de fluidos petroleros. En consecuencia, si resultara

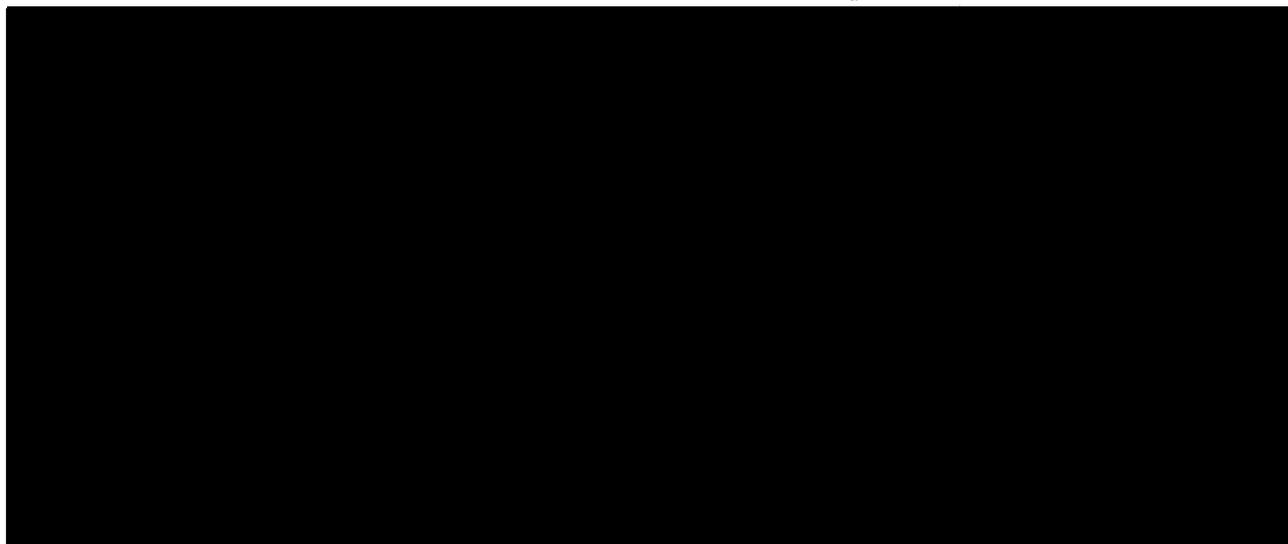


**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**

ganador del Concurso sería un nuevo entrante que competiría con PL y el ganador del concurso analizado en el expediente LI-011-2017. Sin embargo, si resultara ganador de los CONCURSOS, acumularía el ochenta y cuatro punto treinta y siete por ciento (84.37%) de las superficies disponibles para proporcionar los servicios de maniobras portuarias de fluidos petroleros en el MERCADO NORESTE. El efecto sería una concentración de recursos productivos que limitaría significativamente el desarrollo de competencia.

Fluidos petroleros MERCADO BAJÍO

Tomando en cuenta que los [REDACTED] de los participantes consideran en ciertos estados del Bajío y el Occidente del país, a continuación, se presentan la infraestructura de PL que actualmente proporciona los servicios de maniobras portuarias que atienden este mercado:

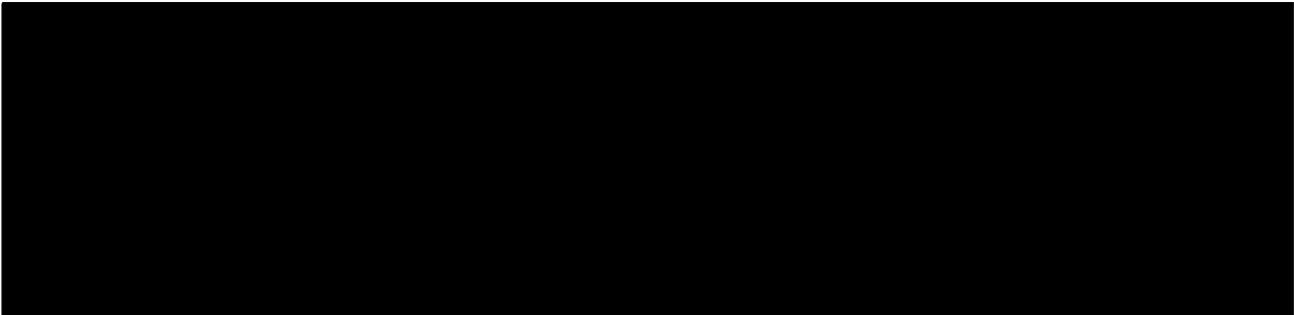


En caso de que TRANS TAMAULIPAS resultara ganador de los CONCURSOS las participaciones de mercado serían las siguientes:





**Pleno
Resolución
Expediente No. LI-010(02)-2017**



Artículo 59, Fracción II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores

Al respecto el artículo 7 de las DRLFCE, establece:

“Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

- I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;*
- II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;*
- 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;*
- 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;*
- V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;*
- VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y*
- 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.”*

Sobre los aspectos de inversión y financiamiento de la TERMINAL, (fracciones I y II del artículo en trascrito de las DRLFCE) el SOLICITANTE señaló que el monto estimado de la inversión * a

[REDACTED] ta
[REDACTED] para una
terminal a construir en el área a cesionar a través del CONCURSO.

En general, el monto de la inversión para desarrollar la TERMINAL responde a las características del plan de negocios y del tipo de productos que cada participante planea atender. Los costos financieros dependerán del monto de la inversión estimada en cada caso, del tiempo que tomará su recuperación (en el largo plazo), de las condiciones de los mercados financieros y de la evolución de la demanda de los servicios de esta infraestructura.

Dadas las características de los servicios de maniobras en los recintos portuarios analizadas en la sección de mercado relevante, para el presente caso no resultan aplicables los criterios de acceso a canales alternativos o canales de distribución eficientes, ni de competencia en los mercados internacionales referidos en las fracciones I y V del artículo 7 de las DRLFCE.

Asimismo, de la información que obra en el expediente, no se desprende que para competir en los mercados de maniobras portuarias sea indispensable una inversión significativa en publicidad, ni acreditar una marca o nombre comercial (fracción IV).

Respecto a la fracción III, la necesidad de contar con un contrato otorgado por la API Altamira para proporcionar los servicios de maniobras en el recinto portuario de Altamira al amparo de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, que sólo se puede obtener a través del CONCURSO, constituye una barrera legal para entrar a los mercados de maniobras en general, establecida por la regulación en la materia.

En relación con la fracción VI no se observan indicios de que las conductas cotidianas de los agentes económicos presentes en los mercados en cuestión puedan restringir la entrada de otros oferentes. En todo caso, dicha entrada responde fundamentalmente a la regulación y la política sectorial que aplican la API Altamira y la SCT en el Puerto de Altamira.

Por lo que toca a la fracción VII, no se cuenta con evidencia sobre actos o disposiciones jurídicas emitidos por Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios de los mercados relevantes.

Artículo 59, Fracción III. Existencia y poder de competidores

TRANS TAMAULIPAS no participa en los mercados relevantes. Sin embargo, si resultara ganador en los CONCURSOS, acumularía la totalidad de los espacios para establecer infraestructura para participar en la prestación de servicios de maniobras a petrolíferos en el puerto de Altamira, con lo que se convertiría en el único oferente en este recinto portuario.

Como resultado de lo anterior, para proporcionar los servicios de maniobras portuarias a fluidos petrolíferos en los mercados relevantes correspondientes a la región sur del estado de Tamaulipas y norte del estado de Veracruz, y del noreste del país, existirían solo dos oferentes, con una estructura de la oferta en la que TRANS TAMAULIPAS controlaría más del 80% de la infraestructura para proporcionar estos servicios.

Por lo tanto, si TRANS TAMAULIPAS obtuviera los dos contratos de cesión parcial de derechos para explorar las dos áreas que se están concursando en el recinto portuario de Altamira, impediría la entrada de un competidor que permita la existencia de una estructura de la oferta que favorezca



la generación de una mayor competencia por atender la demanda, y así se garantice el acceso a los usuarios de opciones con mejores precios y mayor calidad en los servicios.

Artículo 59, Fracción IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos.

El principal insumo para poder participar en la provisión de servicios de maniobras a fluidos petrolíferos a granel es el acceso a superficies dentro del recinto portuario de Altamira. Con el CONCURSO se agotarán los espacios disponibles para ofrecer los servicios relevantes, al menos en el corto y mediano plazos, lo que impedirá la entrada de posibles oferentes.

En todo caso, la ausencia de oportunidades para ingresar a estas actividades está relacionada con la política sectorial y la planeación del desarrollo de este puerto. Esta es una restricción que impide, por sí misma, que exista certidumbre sobre la posibilidad de la entrada de otros oferentes.

En el puerto de Tuxpan la política en materia portuaria plasmada en su programa maestro de desarrollo no permite prever con alguna certeza los usos a los que efectivamente se destinarán los espacios.

Las condiciones del puerto fluvial de Tampico, caracterizadas por restricciones estructurales en calado y espacios disponibles para poder construir terminales que puedan recibir embarcaciones de gran porte y almacenar fluidos petrolíferos en volúmenes competitivos, impiden que en este puerto pueda generarse oferta adicional a la TOMP de Pemex.

Los demás insumos (equipos, mano de obra, etc.) se encuentran disponibles en los mercados respectivos, por lo que cualquier interesado en proporcionar los servicios de maniobras para fluidos a granel no enfrentaría restricciones significativas para obtenerlos.

Artículo 59, Fracción V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado.

En los archivos de la COMISIÓN no se observan antecedentes que relacionen a TRANS TAMAULIPAS con algún procedimiento por incumplimiento a la LFCE.

Artículo 59, Fracción VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias

“ARTÍCULO 8 DE LAS DRLFCE: “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.”

Si TRANS TAMAULIPAS fuera la ganadora de los CONCURSOS, se convertiría en el principal oferente de servicios de maniobras portuarias y de almacenamiento de petrolíferos en los mercados relevantes con origen y destino en la región sur del estado de Tamaulipas y norte del



estado de Veracruz, y con origen y destino en el noreste del país, con una participación en capacidad productiva que sería más de cinco veces frente a Pemex.

Debido a las distancias significativas que existen entre estos mercados relevantes y el puerto de Tuxpan (el más próximo en términos relativos a los puertos de Altamira y Tampico), y a la ausencia de vías férreas que comuniquen al puerto de Tuxpan, los usuarios en dichos mercados enfrentan elevados diferenciales de costos para transportar petrolíferos desde este último puerto.

Dado que los servicios portuarios a fluidos a granel sólo se pueden obtener en recintos con la infraestructura adecuada para atender este tipo de productos, la fracción II del artículo 8 de las DRLFCE no resulta aplicable en el presente caso.

OCTAVA.- Para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada, una vez determinados los mercados relevantes, identificados los participantes, calculado el grado de concentración y determinado la existencia de poder sustancial como lo señalan las fracciones I y II del artículo 63 de la LFCE, de conformidad con las fracciones III y IV del artículo 63 de la LFCE, la COMISIÓN deberá considerar:

“III. Los efectos de la concentración en el mercado relevante con respecto a los demás competidores y demandantes del bien o servicio, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados;

IV. La participación de los involucrados en la concentración en otros agentes económicos y la participación de otros agentes económicos en los involucrados en la concentración, siempre que dichos agentes participen directa o indirectamente en el mercado relevante o en mercados relacionados. Cuando no sea posible identificar dicha participación, esta circunstancia deberá quedar plenamente justificada;”

De ganar los CONCURSOS, TRANS TAMAULIPAS alcanzaría elevadas participaciones en los mercados relevantes de maniobras portuarias y almacenamiento correspondientes al sur de Tamaulipas/norte de Veracruz y noreste del país, lo que podría facilitar la generación de conductas anticompetitivas como la capacidad unilateral para fijar precios y restringir el abasto en estos mercados.

NOVENA.- De conformidad con el artículo 64 de la LFCE, así como de los argumentos vertidos en esta resolución y de la información contenida en el expediente al rubro citado, se concluye que hay elementos suficientes para considerar que de resultar ganador el SOLICITANTE en los CONCURSOS, existirían riesgos de que en los mercados relevantes de maniobras portuarias para fluidos petroleros correspondientes al sur de Tamaulipas/norte de Veracruz y noreste del país, se obstaculice, disminuya, dañe o impida la competencia y libre concurrencia y con ello sea proclive al ejercicio de conductas violatorias de la LFCE, entre otras, la acción unilateral de rehusarse a proporcionar a personas determinadas servicios ofrecidos normalmente a terceros y el establecimiento de distintos precios o condiciones de venta para diferentes usuarios en condiciones equivalentes, por lo siguiente:

- i) Adquiriría poder sustancial en los mercados relevantes de fluidos petroleros, controlando más del [REDACTED] de la capacidad para atender usuarios en el sur de



Tamaulipas y el norte de Veracruz, así como en noroeste del país, sin que sus competidores tengan la capacidad de competirle eficientemente;

- ii) No se prevé que en el corto y mediano plazo la estructura actual del Puerto de Altamira se modifique lo cual hace poco probable la entrada de nuevos competidores en este mercado.

Si, por el contrario, se cuenta con un nuevo competidor, se generarían beneficios al proceso de competencia y libre concurrencia, ya que habría mayor presión competitiva entre los oferentes del servicio, se limitarían las posibilidades de coordinación entre agentes económicos y se ofrecerían mejores tarifas y mayor calidad en los servicios, tanto en el servicio de maniobras portuarias para fluidos a granel.

Del análisis realizado por esta autoridad se considera que en caso de que TRANS TAMAULIPAS solamente obtuviera el contrato del CONCURSO, su participación en la prestación de esos servicios a través de la TERMINAL tendría pocas probabilidades de disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y competencia económica.

Por lo antes expuesto y fundado, el Pleno de la COMISIÓN:

RESUELVE

PRIMERO. Emitir opinión favorable a Trans Tamaulipas, S.A. de C.V., para participar de manera individual solo en el concurso público API/ALT/TERFLUIDOS02/17, que tiene por objeto adjudicar un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para la construcción, equipamiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de una terminal de uso público especializada en el manejo de fluidos en el recinto portuario de Altamira, Tamaulipas, en los términos presentados en su solicitud de opinión, así como en la documentación que obra en el expediente y de conformidad con lo establecido en esta resolución.

SEGUNDO. Se emite opinión no favorable a Trans Tamaulipas, S.A. de C.V., de conformidad con la Consideración de Derecho Novena a fin de no ser adjudicatario de ambos CONCURSOS; y, se indica que de resultar ganador de dichos CONCURSOS deberá seleccionar el contrato a firmar el día de los actos de fallo y deberá manifestar que no firmará el contrato que no elija.

TERCERO. Se ordena girar oficio a la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V. para que, en el evento señalado en los resolutivos segundo y tercero, envíe a esta COMISIÓN, dentro de los cinco días hábiles contados a partir de su emisión, copia simple del documento en el que conste que solamente se adjudicó a Trans Tamaulipas, S.A. de C.V. el contrato que haya elegido, y en el que se muestre que este agente económico renunció al otro contrato.

La presente resolución no prejuzga sobre violaciones a la LFCE en que pudieran incurrir o haber incurrido el SOLICITANTE o sobre otras autorizaciones que en su caso deberá obtener el SOLICITANTE de otras entidades u órganos gubernamentales, ni sobre la realización de prácticas monopólicas u otras conductas anticompetitivas que, en términos de la LFCE, disminuyan, dañen o impidan la libre concurrencia o la competencia económica, por lo que no los releva de otras responsabilidades, ni violaciones a la LFCE que pudieran incurrir o haber incurrido.



Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta COMISIÓN en la sesión de mérito, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del ESTATUTO.- Conste.

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

Martín Moguel Gloria
Comisionado

Benjamín Contreras Astiazarán
Comisionado

Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

c.c.p. José Luis Ambriz Villalpa. Director General de Concentraciones. Para su seguimiento.