



Punto de Acuerdo en el que se exhorta a la SCT y a la COFECE para investigar e intervenir en las altas tarifas impuestas por empresas navieras en terminales marítimas de Quintana Roo

Sen. Mónica Fernández Balboa
Presidenta de la Mesa Directiva
Senado de la República

El suscrito, **José Luis Pech Vázquez**, Senador por el estado de Quintana Roo, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8, numeral 1, fracción II y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Comisión Federal de Competencia Económica para investigar e intervenir en las altas tarifas impuestas por empresas navieras en terminales marítimas de Quintana Roo, a razón de los siguientes:

ANTECEDENTES

Por su naturaleza como estado costero, Quintana Roo cuenta con diversas terminales marítimas para navegación de cabotaje, cuyas rutas no solo representan importantes ingresos turísticos para la entidad, sino también, un paso obligado que habitantes locales deben recorrer diariamente por diferentes motivos. Sin embargo, en fechas recientes, las únicas empresas de nombre “Ultramar” y “Winjet Fast Ferry”, que brindan el servicio de transporte en la ruta Cozumel-Playa del Carmen, incrementaron sus tarifas desproporcionalmente y en claro contubernio, golpeando fuertemente el bolsillo de los quintanarroenses que hacen uso de estos servicios.

Para la prestación del servicio de transporte marítimo en estas rutas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es la instancia facultada administrativamente para otorgar permisos y autorizaciones de navegación (artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos)¹. Las principales rutas marítimas en la entidad comprenden los trayectos de Punta Sam-Isla Mujeres, Puerto Juárez-Isla Mujeres y Cozumel- Playa del Carmen.

¹Ley de Navegación y Comercio Marítimos, disponible en: <https://bit.ly/37BHeqG>

Diariamente, cientos de trabajadores de la industria turística, en su gran mayoría locales, viajan a través de estas rutas, sin más opciones de servicio para su traslado que el que ofrecen las empresas que se encuentran operando actualmente. Uno de los trayectos más recorridos es el que va de Cozumel a Playa del Carmen, toda vez que una gran cantidad de isleños laboran en la zona continental.

Como una medida para apoyar la economía de los trabajadores turísticos que deben desplazarse todos los días, en 2013 el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la SCT y el gobernador en turno de Quintana Roo, firmaron un convenio de entendimiento mediante el cual los habitantes de Cozumel tendrían un descuento del diez por ciento para el uso del transporte Ferry en la ruta Cozumel-Playa del Carmen-Cozumel. Este convenio fue suscrito también por directivos de las navieras Golfo Transportation S.A. de C.V. (Barcos México, hoy “Winjet Fast Ferry”) y Naviera Magna S.A. de C.V. (subsidiaria de “Ultramar”).

Por varios años, estas dos únicas empresas prestaron el servicio de cruce federal a la isla de Cozumel, hasta que en febrero de 2015 entró en operaciones la naviera Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe S.A. de C.V., razón social de Barcos Caribe, que anunció un precio preferencial para cozumeleños de 69 pesos en la ruta Cozumel-Playa del Carmen-Cozumel, lo que obligó a que las otras empresas bajaran sus precios que oscilaban en los 160 pesos aproximadamente.

Posteriormente, el 25 de febrero de 2018 la SCT declaró la suspensión de operaciones a Barcos Caribe como resultado de la explosión que sufrió ese año la embarcación Barco Caribe I, así como por acusaciones ligadas a desvíos de dinero del ex Gobernador Roberto Borge. Desde ese momento y hasta la fecha, solo “Ultramar” y “Winjet Fast Ferry” proporcionan el servicio de transporte en la ruta Cozumel-Playa del Carmen.

Tras la salida de Barcos Caribe, “Ultramar” modificó sus precios en 2018, pasando la tarifa para el cruce de turista de 140 a 390 pesos por viaje redondo. Esto impactó negativamente a los pequeños operadores turísticos que incluían el cruce en ferry como parte de sus paquetes y tours, provocando que no pudieran ofrecer ese servicio y que

los turistas tuvieran que adquirir el boleto de forma adicional, incurriendo en mayores costos.

Durante el presente año, esta naviera llevó a cabo el alza en sus tarifas a partir del 18 de noviembre, precisamente en el puente en el que se desarrolla el “Buen Fin”, previo al inicio de la temporada alta. Así, las tarifas de descuento del “Plan Quintana Roo”, para pasajeros que presenten una identificación oficial del estado, pasaron de 70 a 150 pesos el boleto sencillo y de 140 a 300 pesos el boleto redondo, mientras que la tarifa para cozumeleños pasó de 70 a 95 pesos el boleto sencillo y de 140 a 190 el boleto redondo.

Tan solo dos días más tarde, la otra empresa, “Winjet Fast Ferry”, aplicó incrementos para cozumeleños, cuyas tarifas pasaron de 45 a 85 pesos el viaje sencillo y de 90 a 170 pesos el viaje redondo. También, las tarifas de descuento del “Plan Quintana Roo”, antes “Peninsular” (el descuento aplicaba para residentes de Campeche, Yucatán y Quintana Roo), pasaron de 75 a 140 pesos el boleto sencillo y de 150 a 280 pesos el boleto redondo. **Coincidentemente, tan solo hay una diferencia de 20 pesos entre los precios finales de ambas empresas, cuyos ajustes se realizaron con tan solo cuarenta y ocho horas de diferencia.**

Es así que **“Ultramar” incrementó sus tarifas para quintanarroenses en más del 100% y para cozumeleños en un 35%, mientras que “Winjet Fast Ferry” lo hizo en 86% y 88% respectivamente.**

Pagar un cruce diario por motivos de trabajo en la ruta Cozumel-Playa del Carmen-Cozumel con un precio mínimo de 170 pesos el boleto redondo, considernado que un salario mínimo promedio es de 102.68 pesos diarios, **afectaría al trabajador cozumeleño que labora en el sector turístico en Playa del Carmen ganando el salario mínimo, pues apenas lograría cubrir el 75% del costo de transporte.**

Asimismo, estos incrementos **desincentivan a millones de turistas nacionales y extranjeros**, que cada año cruzan del continente a la isla y que generan una importante derrama económica para la entidad. Solo de enero a octubre de 2019 se registraron 3

millones 762 mil 682 pasajeros que hicieron uso de la ruta Cozumel-Playa del Carmen y 4 millones 618 mil 325 pasajeros que viajaron de Isla Mujeres a Puerto Juárez².

Los aumentos a los precios fueron justificados por las navieras argumentando alzas en los costos del combustible, no obstante, la liberalización de los precios del sector que generó su continuo incremento ocurrió desde principios de 2017 y fue hasta 2019 que las navieras aplicaron aumentos en sus tarifas para residentes locales.

Frente a esta arbitrariedad, diferentes medios de comunicación hicieron públicas estas modificaciones, ante lo cual la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo (APIQROO), cuyo socio mayoritario es el Gobierno del Estado, emitió un comunicado señalando que:

“(...) 3. Las tarifas para el servicio de transporte de pasajeros, mientras existan condiciones de competencia efectiva, no requieren de regulación por la autoridad. Solo en caso de que la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) declare la ausencia de condiciones de competencia, es que la SCT podría establecer Bases de Regulación de Tarifas, a través de la Dirección General de Marina Mercante. (Artículos 8 fracción XI y 140 de la LNCM)

4. Actualmente en Quintana Roo, la COFECE no se ha pronunciado, ni ha determinado que no existan condiciones de competencia efectiva y, en consecuencia, la SCT no está en posibilidad establecer regulación tarifaria al respecto.”

Es importante mencionar que las empresas navieras, incluida “Ultramar”, han incurrido en el pasado, en **prácticas monopólicas absolutas**, entendiéndose estas cuando los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre los presuntos competidores entre sí, y su objeto o efecto sean los siguientes:

² APIQROO: Estadísticas. Consultado el 26 de noviembre de 2019 en <https://bit.ly/34qwxWb>

- I. *“Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados;*
- II. *Establecer la obligación de no producir, procesar, distribuir, comercializar o adquirir sino solamente una cantidad restringida o limitada de bienes o la prestación o transacción de un número, volumen o frecuencia restringidos o limitados de servicios;*
- III. *Dividir, distribuir, asignar o imponer porciones o segmentos de un mercado actual o potencial de bienes y servicios, mediante clientela, proveedores, tiempos o espacios determinados o determinables;*
- IV. *Establecer, concertar o coordinar posturas o la abstención en las licitaciones, concursos, subastas o almonedas, y*
- V. *Intercambiar información con alguno de los objetos o efectos a que se refieren las anteriores fracciones.*

Las prácticas monopólicas absolutas serán nulas de pleno derecho, y en consecuencia, no producirán efecto jurídico alguno y los Agentes Económicos que incurran en ellas se harán acreedores a las sanciones establecidas en esta Ley, sin perjuicio de la responsabilidad civil y penal que, en su caso, pudiese resultar.”³

Lo anterior ocurrió en dos ocasiones. La primera en 2009, cuando mediante expediente DE-020-2009⁴, la COFECE inició una investigación por denuncia de prácticas monopólicas en diferentes rutas marítimas. Como resultado de la investigación, en 2011 el pleno de esta Comisión multó con 25 millones 750 mil pesos a cinco a diferentes empresas por realizar prácticas monopólicas absolutas en el transporte marítimo de pasajeros en las rutas Cancún–Isla Mujeres y Playa del Carmen–Cozumel. El comunicado CFC 09-2011⁵ emitido por la COFECE señalaba que:

³ Artículo 53 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁴ Resolución de la COFECE sobre expediente DE-020-2009. Consultado el 26 de noviembre de 2019 en: <https://bit.ly/34qSX9F>

⁵ Comunicado COFECE CFC 09-2011. Consultado el 26 de noviembre de 2019 en: <https://bit.ly/2XTG0T6>

*“En la ruta **Cancún–Isla Mujeres**, los grupos económicos **Transportes Marítimos Magaña** y **“Ultramar”** elevaron los precios de sus servicios de manera conjunta y coordinada, al anunciar nuevas tarifas en las mismas fechas, en precios y categorías iguales e incluso en un formato común que contenía los logotipos de ambos grupos. **Esta fijación de precios viola la fracción I del artículo 9 de la Ley Federal de Competencia Económica.***

*En la ruta **Playa del Carmen–Cozumel**, los grupos económicos **“Ultramar”** y **Waterjets** también elevaron los precios de sus servicios de manera conjunta y coordinada en violación a la fracción I del artículo 9 de la Ley, al anunciar nuevas tarifas en las mismas fechas, en precios y categorías iguales. **Adicionalmente, estos grupos económicos se coludieron para repartirse los horarios de servicio de cada una para no competir, lo cual resulta violatorio de la fracción III del mismo artículo 9 de la Ley de Competencia.**”*

Este documento señala también cómo el caso ilustraba el fuerte daño de las prácticas monopólicas absolutas a la economía del país, toda vez que la colusión entre competidores obligaba a los habitantes de la región **a pagar de más por un servicio de transporte que no puede ser sustituido, además de afectar al turismo, principal actividad económica de la región.**

Posteriormente en 2014, la COFECE inició otra investigación con el expediente DE-002-2014⁶, nuevamente por posibles **prácticas monopólicas absolutas** en el servicio de transporte marítimo en Quintana Roo. En esta investigación, la autoridad encontró elementos que concluyeron en la existencia de un acuerdo de colusión en el mercado de transporte marítimo:

- *“Las empresas exhibían un comportamiento coordinado en la determinación de los horarios para la prestación del servicio (...)*
- *Se evidenció una conducta sincronizada en la fijación de precios, de tal manera que las ofertas al público solo diferían por un peso.*

⁶ Evaluación ex ante de una sanción a una práctica monopólica absoluta en el mercado de transportación marítima de pasajeros en Quintana Roo. Consultada el 26 de noviembre de 2019 en: www.cofece.mx

- *Se encontró capacidad ociosa en las embarcaciones de las empresas como resultado de sus esquemas de precios y horarios de provisión del servicio (...)*
- *La manera en que organizaban los horarios de zarpe permitió que las empresas se dividieran los beneficios extraordinarios generados a partir del posible acuerdo colusivo.*
- *(...) Existía una alta concentración del mercado, simetría de costos, compradores individuales sin capacidad para negociar, estabilidad de la demanda e instrumentos de monitoreo.”*

Como resultado, en 2016⁷ la COFECE sancionó con multas que sumaron más de 45 millones de pesos a Golfo Transportación, Naviera Ocean GM y a Naviera Magna (las últimas dos subsidiarias de “Ultramar”).

A pesar de estas sanciones, las navieras continúan insistiendo en la aplicación de incrementos exorbitantes e injustificados a sus tarifas en diversas rutas. Si bien en esta ocasión los afectados son los locales que hacen uso del trayecto Cozumel-Playa del Carmen, otras rutas como Cancún-Isla Mujeres también se han visto dañadas y **debido a la falta de una regulación adecuada en el mercado de transporte marítimo**, las empresas siguen llevando a cabo prácticas monopólicas que dañan el bolsillo de trabajadores y turistas.

En el Poder Legislativo, existen diferentes exhortos que han sido emitidos para frenar esta situación sin haber recibido respuesta de las autoridades correspondientes. En 2017 el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo para solicitar a la COFECE a que intervenga en la problemática del transporte marítimo mixto y de pasajeros en los puertos de Quintana Roo e inicie el proceso de investigación correspondiente⁸.

Un año más tarde, la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, aprobó un Punto de Acuerdo para pedir a la Secretaría de Economía y a la COFECE establecer normas

⁷ Comunicado COFECE-057-201169. Consultado el 26 de noviembre de 2019 en: <https://bit.ly/2OM071A>

⁸ Gaceta Parlamentaria del 23 de noviembre de 2017. Disponible en: <https://bit.ly/37KpIkj>

de regulación operativa y tarifaria que garanticen una competencia de mercado justa y brindar seguridad en el servicio para los usuarios en los puertos de Quintana Roo⁹

Posteriormente, la XV Legislatura del Congreso de Quintana Roo aprobó un Punto de Acuerdo para adherirse al anterior y que la COFECE iniciara el proceso de investigación para determinar la existencia o no de condiciones de competencia efectiva y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el estado de Quintana Roo.

Hasta la fecha ni la COFECE ni la SCT han emitido algún pronunciamiento respecto de esta problemática que desde hace más de una década ocurre en los puertos de la entidad.

Como lo mencionamos anteriormente, la SCT es la facultada administrativamente para otorgar permisos y autorizaciones de navegación, además de establecer las bases de regulación de tarifas de prestación de los servicios marítimos cuando, por opinión de la COFECE, no existan condiciones de competencia efectiva. Así también puede solicitar a la COFECE su intervención cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica y coadyuvar en la investigación correspondiente, conforme lo establece el artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Derivado de lo anterior, es oportuno que el Senado exhorté a la dependencia federal encargada de la materia, para que solicite a la COFECE su opinión respecto de las condiciones de competencia efectiva de las tarifas en la prestación de los servicios marítimos en las terminales náuticas del Estado de Quintana Roo, y en su caso, establezca las bases de regulación de dichas tarifas, conforme lo estipula la ley, en beneficio de los quintanarroenses y los turistas nacionales y extranjeros.

Asimismo, es importante que el Senado solicite a la COFECE, que a través de su Autoridad Investigadora, realice las indagatorias pertinentes sobre probables prácticas

⁹ Punto de Acuerdo publicado en Gaceta Parlamentaria, año XXI, número 4936. Consultado el 26 de noviembre de 2019 en: <https://bit.ly/37HX1Ez>



Punto de Acuerdo en el que se exhorta a la SCT y a la COFECE para investigar e intervenir en las altas tarifas impuestas por empresas navieras en terminales marítimas de Quintana Roo

monopólicas absolutas reguladas en el artículo 53 de la Ley Federal de Competencia Económica, por parte de las empresas “Ultramar” y “Winjet Fast Ferry” en diversas terminales marítimas del estado de Quintana Roo, y en su caso, aplique las sanciones correspondientes como ha sucedido en el pasado.

Por todo lo anterior, pongo a consideración la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Senado de la República exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que solicite a la Comisión Federal de Competencia Económica su opinión e intervención respecto de las condiciones de competencia efectiva de las tarifas en la prestación de los servicios marítimos en las terminales náuticas del Estado de Quintana Roo, y en su caso, establezca las bases de regulación de dichas tarifas, conforme lo establece el artículo 8, fracción XI y XIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en beneficio de los quintanarroenses y los turistas nacionales y extranjeros.

SEGUNDO. El Senado de la República exhorta respetuosamente a la Comisión Federal de Competencia Económica para que, a través de su Autoridad Investigadora, realice las indagatorias pertinentes sobre probables prácticas monopólicas absolutas, reguladas en el artículo 53 de la Ley Federal de Competencia Económica, por parte de las empresas “Ultramar” y “Winjet Fast Ferry” en diversas terminales marítimas del estado de Quintana Roo.

Salón de Sesiones de la H. Cámara de Senadores a 27 de noviembre de 2019.

Atentamente,

Sen. José Luis Pech Vázquez