

LAS INTERVENCIONES DE LA AUTORIDAD DE COMPETENCIA ECONÓMICA  
EN EL SECTOR DE TRANSPORTES

El sector de transportes constituye una infraestructura esencial para la actividad económica en México (los sectores “autotransporte de carga” y “Transportes, correos y almacenamiento” aportan en conjunto 12% de la economía nacional)<sup>1</sup> y, por ello, concentra problemas jurídicos donde convergen competencia, regulación sectorial y política pública, con impactos directos en precios, acceso y calidad de los servicios para empresas y consumidores.

La Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) prevé herramientas para analizar y corregir distorsiones, pero su aplicación en el sector de transportes requiere armonizarse con marcos regulatorios especializados y finalidades de interés público como seguridad operacional, interconexión y continuidad del servicio. En México, la autoridad de competencia puede emitir opiniones, ordenar medidas para eliminar barreras, regular el acceso a insumos esenciales y sancionar concentraciones ilícitas o prácticas anticompetitivas, pero debe coordinarse con reguladores sectoriales cuando existan mandatos técnicos específicos, especialmente en subsectores como el aeroportuario y el ferroviario.

**Definición de mercado relevante: ¿Por qué tomar en cuenta elementos particulares?**

Cuando se trata de actividades comerciales relacionadas con el transporte de pasajeros, carga o servicios relacionados, la definición de mercado relevante exige considerar sustitución por demanda, oferta, costos de distribución y transporte, probabilidades de desvío geográfico y restricciones normativas, criterios que en transportes suelen ser determinantes por la logística, la intermodalidad y las limitaciones regulatorias. En particular, los costos de transporte, los cambios tecnológicos y logísticos y la estructura de rutas pueden acotar el alcance geográfico e incluso justificar mercados por trayecto, terminal o franja horaria.

Es importante considerar que los mercados de transportes (normalmente) presentan dos condiciones especiales: (i) efectos de red y (ii) características de un mercado de dos (o más) lados. Ambas condiciones hacen que el servicio sea más valioso mientras más usuarios en ambos lados (pasajeros y choferes) participen.

En terminales o apps de transporte, más pasajeros atraen más choferes y viceversa, lo que exige que el análisis de competencia sea más sofisticado y tome en cuenta precios y equilibrios conjuntos para detectar prácticas anticompetitivas o concentraciones ilícitas. Sin un análisis robusto, se subestima la competencia real de los agentes y las conclusiones de la autoridad – si no se redireccionan por el agente – pueden ser incorrectas.

---

<sup>1</sup> De acuerdo con valores constantes del INEGI actualizados al tercer trimestre de 2025.

## ¿Por qué es necesario entender las implicaciones de la competencia económica en el sector de transportes?

La autoridad mexicana de competencia puede realizar estudios de mercado al amparo del artículo 12 fracción XXIII de la LFCE. Las autoridades de competencia típicamente estudian aquellos mercados en los que exista un impacto transversal, un impacto en la economía en general, potencial de crecimiento económico, efecto directo en los consumidores o problemas de competencia económica y, en múltiples ocasiones, la autoridad ha emitido estudios de mercado para la industria de transportes.<sup>2</sup>

Asimismo, la autoridad de competencia cuenta con facultades para emitir opiniones o determinar la falta de condiciones de competencia efectiva en un mercado que “está descompuesto” en términos de competencia y que no puede corregirse simplemente con la actividad de la autoridad de competencia, pues se necesitan de acciones de los reguladores sectoriales correspondientes. La mayoría de los mercados en los que ha intervenido la autoridad mediante el ejercicio de estas facultades, están relacionados con el sector de transportes como el mercado de gas LP (incluyendo un análisis de precios de transporte del gas), de autotransportes de pasajeros, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.<sup>3</sup>

El sector de transportes despertó interés para la extinta Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) desde la primera opinión no vinculante relacionada con recomendaciones a la regulación de mercados digitales, emitida en 2015<sup>4</sup>. Ahí, la autoridad estudió el impacto de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles (como Didi, Lyft, Uber, etc.) en la competencia. Esta opinión identificó que el servicio de transporte público individual (**taxi** de punto-a-punto y de ruta) tiene algunas fallas de mercado como (i) asimetría de la información, pues los consumidores no tienen información importante como datos del conductor, condiciones del vehículo, predictibilidad del precio o conocimiento de ruta; y (ii) problemas de coordinación, pues los pasajeros no conocen dónde tomar el servicio y los conductores no saben dónde recoger a los usuarios.

En ese sentido, la autoridad, adelantándose a su época, determinó que las empresas de redes de transportes basadas en aplicaciones móviles han solucionado fallas de mercado como problemas de asimetrías y coordinación (conocer la identidad del conductor, los datos del vehículo, planificar rutas, transparencia en tarifas, evaluación de choferes y pasajeros, confiabilidad, disponibilidad y tiempos de espera del servicio), ofrecen eficiencias y mayor

---

<sup>2</sup> OFT (2010) y OECD (2017), Summary of the workshop on the selection and prioritisation of sectors for market studies, [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD\(2017\)49/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD(2017)49/en/pdf)

<sup>3</sup> *Derecho de la Competencia. Nuevos paradigmas*. Tirant lo blanch, Ciudad de México, 2023. P. 47

<sup>4</sup> Así como en la primera investigación realizada por la autoridad en materia de insumos esenciales, facultad adquirida con la nueva Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) de 2014, en la que se determinó que la infraestructura asociada a los servicios de aterrizaje, despegue, uso y control de plataformas del AICM son un insumo esencial y que el esquema de acceso a *slots* de despegue y aterrizaje generan ineficiencias y efectos anticompetitivos.

bienestar a los consumidores y por lo tanto, emitió una recomendación al Ejecutivo Federal y a la autoridad coordinadora del sector correspondiente que se reconozca en el marco legal como un servicio distinto al servicio de transporte público individual y que el marco legal se limite a tutelar los objetivos en materia de seguridad y protección de usuarios sin la necesidad de contar con autorizaciones o registros adicionales y sin limitar el número de prestadores de servicio o regular tarifas, pues ello supondría barreras normativas a la entrada y crecimiento en el mercado.

En ese mismo sentido, **1 de cada 4** investigaciones tramitadas por la autoridad están relacionadas con el sector de “*Transportes, correos y almacenamiento*” (hasta el 21 de agosto de 2025). Esto es clara evidencia de que los problemas de competencia en el sector de transportes son una de las principales preocupaciones de la autoridad, por lo que la defensa de los agentes involucrados en esas investigaciones debe ser sólida y asertiva.

Finalmente, es importante mencionar que la autoridad de competencia ha realizado revisiones de concentraciones que han concluido con condiciones estructurales y conductuales en alianzas o integraciones con impacto en redes, horarios, slots y servicios complementarios, como evidencian precedentes públicos de acuerdos de cooperación en aviación, ilustrando el escrutinio de eficiencias y los riesgos de coordinación en los mercados del sector. En ese sentido, en la mayoría de los mercados que involucran el sector de transportes, al analizar las condiciones de mercados multiproducto en los que se encuentran traslapes, la definición de mercados (por rutas, franjas horarias o terminales) y la cuantificación de eficiencias logísticas resultan decisivas para la autorización sujeta a remedios proporcionados.

### **La influencia de la competencia en la inclusión de más agentes económicos**

Las intervenciones de la COFECE han resultado fundamentales para promover y garantizar condiciones efectivas de competencia en el sector de transportes, desde medidas preventivas hasta medidas correctivas. Un ejemplo interesante es la opinión emitida por la COFECE en 2015 sobre la preconvocatoria de la licitación mediante la cual se asignó el contrato para desarrollar el tren de alta velocidad México D.F. – Querétaro, solicitada por la autoridad convocante, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). El análisis identificó barreras a la competencia en los criterios de adjudicación<sup>5</sup>. En consecuencia, la SCT incorporó medidas para fomentar mayor competencia, permitir la inclusión de diversos consorcios y evitar ventajas indebidas a ciertos participantes. Así, se respetó el principio de eficiencia asignativa al adjudicar contratos a las empresas mejor calificadas mediante licitación pública.

---

<sup>5</sup> Como (i) desvincular el precio ofrecido de la condición de obtener financiamiento de alguna banca de desarrollo de gobierno extranjero, (ii) limitar variables técnicas para calificar la solvencia de los licitantes a solo aquellas relacionadas con su capacidad técnica para realizar el proyecto y (iii) modificar la manera de evaluar las propuestas para que todo licitante que cumpliera con los requisitos obtuviera el puntaje total.

Antes de la emisión de la opinión, la convocatoria había declarado ganador al consorcio integrado por empresas propiedad de la República Popular China (que tenían una ventaja sustancial por su posibilidad de obtener financiamiento extranjero). No obstante, la intervención mediante recomendaciones de la autoridad logró consolidar un presente distinto. Hoy, los desarrolladores de los tramos del Tren Querétaro-Irapuato son Mota-Engil México y Alstom, que también ganó la provisión de 47 trenes para rutas como México-Querétaro-Irapuato (empresas ganadoras con criterios más eficientes). Estas asignaciones ejemplifican cómo las intervenciones de la autoridad, algunas veces, incentivan un entorno competitivo que premia propuestas técnicas y económicas óptimas y redefine a los ganadores, con una óptica más meritocrática, en beneficio de los agentes más capaces en términos técnicos.

### **Intereses recurrentes de la autoridad de competencia en el sector de transportes**

La COFECE ha demostrado un interés sostenido en el mercado de transporte marítimo de pasajeros en Quintana Roo, iniciando múltiples investigaciones por colusión<sup>6</sup> (como la de 2016, con multas por 45 millones de pesos) y declarando ausencia de competencia efectiva en rutas clave como Puerto Juárez-Isla Mujeres y Cozumel-Playa del Carmen. Sin embargo, el Poder Judicial revocó una resolución al aceptar la defensa de las empresas, que argumentaron la existencia de factores externos que encuadran una incorrecta imputación de coordinación de conductas, lo que resalta la importancia de los procedimientos judiciales para equilibrar sanciones y pruebas.

Estos controles judiciales, cuando se utilizan y ejecutan correctamente, evitan errores en imputaciones y fortalecen la credibilidad de la autoridad, permitiendo defensas basadas en elementos probatorios.

La intervención de COFECE en este mercado, además de los emplazamientos por prácticas antimonopólicas, también se ha manifestado en la recomendación a SEMAR de implementar una regulación tarifaria e impedir concentraciones que, a su juicio, crearían monopolios o duopolios. No obstante, es indispensable la defensa adecuada de los agentes, cuando se ven involucrados en prácticas relacionadas, pues, como ha sido mencionado antes en este artículo, los análisis de competencia de la autoridad deben ser redireccionados a ajustarse a las realidades estructurales y regulatorias del mercado, por ejemplo, a las condiciones del mercado multimodal del servicio de *ferries* y la demanda limitada y recurrente de los mismos usuarios.

### **Conclusión: una práctica de doble hélice entre competencia y regulación**

---

<sup>6</sup> En las investigaciones y análisis realizados en los expedientes IO-002-2016, DC-001-2020, IO-004-2021 y CNT-018-2023.

El valor para los actores del sector de transportes radica en alinear, desde el diseño, su estrategia comercial con los objetivos regulatorios, de forma que el cumplimiento de la competencia no sea un obstáculo sino un habilitador de capacidad, conectividad y eficiencia. La experiencia mexicana confirma que se alcanzan resultados eficientes cuando la autoridad de competencia garantiza condiciones de acceso y corrige distorsiones, y el regulador sectorial implementa soluciones técnicamente viables que preserven seguridad, continuidad y desarrollo del sistema. En este entorno, las empresas que anticipan definiciones de mercado, gestionan riesgos de insumos esenciales y estructuran accesos no discriminatorios y maximizan sus probabilidades de éxito regulatorio y competitivo.

## Regulación

Ley Federal de Competencia Económica:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFCE.pdf>

## Información Pública

García Santos Coy, L. G. y Kargl Pavía, J. (2018) *“El papel de las autoridades en materia de competencia frente a la regulación de insumos esenciales en mercados regulados: AICM y Sistema Ferroviario Mexicano”*:

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/22764/21878>

Méndez, L., Mena, C., et. al. (2023) *“Derecho de la Competencia. Nuevos paradigmas”*. Tirant lo blanch, Ciudad de México, 2023. P. 47

Estadística de asuntos autorizados, objetados y condicionados

<https://www.cofece.mx/estadisticas-de-asuntos-tramitados-por-la-cofece/>

Análisis de casos relevantes

Acuerdo de cooperación entre Delta y Aeroméxico:

<https://www.cofece.mx/concentracion-condicionada-entre-delta-y-aeromexico-2016/>

Controversia Constitucional 301/2017. Cofece v. Ejecutivo Federal:

[https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/3/2017/9/3\\_227567\\_4587\\_firmado.pdf](https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/3/2017/9/3_227567_4587_firmado.pdf)

Prácticas Monopólicas Absolutas. Distribuidores de Gas LP:

<https://www.cofece.mx/la-cofece-impone-multas-a-distribuidores-de-gas-lp-por-manipular-precios-y-repartirse-el-mercado/>

Estudio de mercado. Autotransporte federal de pasajeros:

[https://www.cofece.mx/wp-](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf)

[content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf)

Estudio de mercado. Ferrocarriles:

<https://www.cofece.mx/estudio-de-competencia-en-el-servicio-publico-de-transporte-ferroviario-de-carga/>

Barreras a la Competencia. Autotransporte federal de pasajeros: <https://www.cofece.mx/la-autoridad-investigadora-de-la-cofece-identifica-barreras-que-afectan-la-competencia-en-el-autotransporte-federal-de-pasajeros/>

Barreras a la Competencia. Turbosina:

<https://www.cofece.mx/cofece-determino-la-existencia-de-barreras-a-la-competencia-en-la-cadena-de-valor-de-turbosina/>

Barreras a la Competencia. Slots en AICM:

<https://www.cofece.mx/cofece/images/Promocion/Historias/SlotsVer-final-la-buena.pdf>

Opinión Tren de Alta Velocidad México-Querétaro:

[https://www.cofece.mx/cofece/images/Comunicados/Boletines\\_2015/COFECE\\_boletin\\_001\\_2015.pdf](https://www.cofece.mx/cofece/images/Comunicados/Boletines_2015/COFECE_boletin_001_2015.pdf)

Opinión de empresas de redes de transportes basadas en aplicaciones móviles:

<https://www.cofece.mx/opina-cofece-sobre-los-servicios-de-transporte-de-personas-por-medio-de-plataformas-moviles/>

*Autor: Staff AMCER*