



Ciudad de México, a veintidós de febrero de dos mil dieciocho. Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado, con fundamento en los artículos 28, párrafos primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI, y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, fracción XIII, 4, 10, 12, fracciones I, X, XI, y XXX, y 96 de la Ley Federal de Competencia Económica;<sup>1</sup> así como 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VI, VII y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica,<sup>2</sup> el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica resolvió de acuerdo con los antecedentes y consideraciones de Derecho que a continuación se expresan.

### GLOSARIO

Para facilitar la lectura de la presente resolución se entenderá por:

<b>AGENCIA</b>	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.
<b>AI</b>	Autoridad Investigadora de la COFECE o su titular, según sea el caso.
<b>CAINTRA</b>	Cámara de la Industria de la Transformación de Nuevo León.
<b>COFECE</b>	Comisión Federal de Competencia Económica.
<b>COMISIONADA PRESIDENTA</b>	Comisionada Alejandra Palacios Prieto.
<b>COMISIONADO</b>	Comisionado Jesús Ignacio Navarro Zermeño.
<b>CPEUM</b>	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
<b>DGAJ</b>	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COFECE o su titular, según sea el caso.
<b>DISPOSICIONES REGULATORIAS</b>	Disposiciones Regulatorias de la LFCE publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y reformadas mediante acuerdo publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.
<b>DOF</b>	Diario Oficial de la Federación.
<b>DP</b>	El Dictamen Preliminar emitido por la AI el primero de marzo de dos mil diecisiete en el EXPEDIENTE.
<b>EQUIPO DE ARRASTRE</b>	Vehículo ferroviario destinado al servicio público de transporte ferroviario que no cuenta con tracción propia.
<b>EQUIPO TRACTIVO</b>	Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del equipo ferroviario.

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

<sup>2</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el ocho de julio de dos mil catorce y sus modificaciones publicadas el veintisiete de octubre de dos mil diecisiete en el mismo medio oficial.



62087

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

<b>EXPEDIENTE</b>	Las constancias que integran el expediente DC-002-2016.
<b>FERROVALLE</b>	Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
<b>GRUPO MÉXICO</b>	Grupo México, S.A.B. de C.V.
<b>GRUPO ECONÓMICO MÉXICO</b>	Grupo de interés económico conformado por GRUPO MÉXICO y sus subsidiarias, incluyendo a los concesionarios Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., y Ferrosur, S.A. de C.V.
<b>KCSM</b>	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.
<b>LCD</b>	Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V.
<b>LISTA</b>	La lista diaria de notificaciones de la COFECE, y la cual puede consultarse en <a href="https://www.cofece.mx/cofece/index.php/lista-de-notificaciones">https://www.cofece.mx/cofece/index.php/lista-de-notificaciones</a>
<b>LFCE</b>	Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
<b>LRSF</b>	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, modificada mediante reforma publicada en el DOF el veintiséis de enero de dos mil quince.
<b>MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA</b>	Mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional.
<b>MERCADOS RELEVANTES</b>	Mercados relevantes de la provisión de acceso mediante el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier ruta o trayecto con origen, destino o, a través de las redes de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, de KCSM, de LCD, de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. y de FERROVALLE.
<b>OFICIALÍA</b>	La oficialía de partes de la COFECE.
<b>PERITO 1</b>	Perito en materia de Economía, ofrecido por GRUPO MÉXICO.
<b>PERITO 2</b>	Perito en materia de Economía, ofrecido por KCSM.
<b>PERITO 3</b>	Perito en materia de Competencia Económica, ofrecida por la CAINTRA.
<b>PERITO 4</b>	Perito en materia de Economía, ofrecida por la CAINTRA.
<b>PERITO 5</b>	Perito en materia de Economía, ofrecido por LCD.
<b>PERITO 6</b>	Perito en materia de Ingeniería Industrial y de Sistemas, ofrecido por FERROVALLE.
<b>PERITO 7</b>	Perito en materia de Economía, ofrecido por FERROVALLE.
<b>PERITO 8</b>	Perito en materia de Economía, ofrecido por UP y UPDS.



<b>RSF</b>	Reglamento del Servicio Ferroviario, publicado en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.
<b>SERVICIO RELEVANTE</b>	Servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el SPTFC.
<b>SFM</b>	Sistema Ferroviario Mexicano.
<b>SPTFC</b>	Servicio público de transporte ferroviario de carga.
<b>SPTFC INTERLINEAL</b>	SPTFC prestado mediante tráficos interlineales.
<b>SPTFC LOCAL</b>	SPTFC que los concesionarios y asignatarios otorgan en las vías establecidas en su título de concesión o asignación, sin considerar derechos de paso o arrastre obligatorios.
<b>UP</b>	UP Logistics de México, S. de R. L. de C. V.
<b>UPDS</b>	UPDS de México, S. de R. L. de C. V.

## I. ANTECEDENTES

**PRIMERO.** El treinta de agosto de dos mil dieciséis se presentó en la OFICIALÍA un escrito, signado por el representante legal de LCD, en virtud del cual solicitó el inicio de un procedimiento de investigación previsto en el artículo 96 de la LFCE, argumentando la existencia de elementos que hacían suponer la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.<sup>3</sup>

**SEGUNDO.** El dos de septiembre de dos mil dieciséis, la AI emitió el acuerdo de inicio en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA a fin de determinar las condiciones de competencia efectiva de conformidad con lo establecido en el artículo 96 de la LFCE, en relación con el artículo 36 de la LRSF, al advertirse la existencia de elementos suficientes que hicieron suponer la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA<sup>4</sup> y cuyo extracto se publicó en el DOF el doce de septiembre de dos mil dieciséis.<sup>5</sup>

**TERCERO.** El periodo de investigación inició el doce de septiembre de dos mil quince y se amplió en una ocasión, tal como se muestra a continuación:<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Folios 000001 a 000100 del EXPEDIENTE. En adelante, todas las referencias relativas a folios, se entenderán hechas respecto del EXPEDIENTE, salvo señalamiento específico en contrario.

<sup>4</sup> Folios 000101 a 000111.

<sup>5</sup> Folio 000114.

<sup>6</sup> Al respecto, la fracción IV del artículo 96 de la LFCE establece que: "El periodo de investigación comenzará a partir de la publicación del extracto [publicación en el DOF del Acuerdo de Inicio de Investigación] y no podrá ser inferior a quince ni exceder de cuarenta y cinco días."



62087

**Cuadro 1. Periodos de investigación**

Periodo	Inicio	Vencimiento	Emisión del acuerdo de ampliación	Publicación en la página de Internet de la COFECE.
Inicial	12.09.2015	14.11.2016	09.11.2016 <sup>7</sup>	10.11.2016 <sup>8</sup>
Ampliación	15.11.2016	01.02.2017	N/A	N/A

**CUARTO.** El dos de febrero de dos mil diecisiete, la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación del EXPEDIENTE,<sup>9</sup> publicado en la página de Internet de la COFECE el mismo día.<sup>10</sup>

**QUINTO.** El primero de marzo de dos mil diecisiete, la AI emitió el DP mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el SERVICIO RELEVANTE en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de las redes de KCSM, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y FERROVALLE.<sup>11</sup>

El extracto del DP se publicó en el DOF el quince de marzo de dos mil diecisiete,<sup>12</sup> el mismo día, se publicó la versión pública del DP en el sitio de Internet de la COFECE.<sup>13</sup>

**SEXTO.** El quince de marzo de dos mil diecisiete, se notificó personalmente el DP a LCD;<sup>14</sup> Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.;<sup>15</sup> y FERROVALLE;<sup>16</sup> por oficio a la SCT,<sup>17</sup> y por instructivo a KCSM<sup>18</sup> y a GRUPO MÉXICO.<sup>19</sup> Considerando la fecha de notificación del DP, el plazo para formular manifestaciones feneció el veinte de abril de dos mil diecisiete.<sup>20</sup>

**SÉPTIMO.** El dieciséis de marzo de dos mil diecisiete, la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez presentó en la OFICIALÍA el memorándum Pleno BGHR-008-2017, en el que solicitó al

<sup>7</sup> Folios 53208 y 53209.

<sup>8</sup> Véase la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/16.11.09\\_lista\\_AAMP\\_DC-002-2016.pdf](https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/16.11.09_lista_AAMP_DC-002-2016.pdf)

<sup>9</sup> Folios 55034 y 55035.

<sup>10</sup> Véase la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/Extracto\\_de\\_acuerdo\\_de\\_conclusion\\_DC-002-2016.pdf](https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/Extracto_de_acuerdo_de_conclusion_DC-002-2016.pdf)

<sup>11</sup> Folios 55037 a 55339.

<sup>12</sup> Folios 55378 a 55383.

<sup>13</sup> Véase la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/Dictamen\\_DC-002-2016.pdf](https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/Dictamen_DC-002-2016.pdf)

<sup>14</sup> Folio 55367.

<sup>15</sup> Folio 55374.

<sup>16</sup> Folio 55376.

<sup>17</sup> Folio 55360.

<sup>18</sup> Folio 55369.

<sup>19</sup> Folio 55371.

<sup>20</sup> De conformidad con lo establecido en el artículo 96, fracción VI; 114, primer párrafo; y 115, segundo párrafo de la LFCE, así como el "Acuerdo mediante el cual la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil diecisiete" publicado en el DOF el quince de diciembre de dos mil dieciséis y el cual considera como días inhábiles, entre otros, los sábados, domingos, el veinte de marzo, y el periodo comprendido entre el diez y el catorce de abril, todos del dos mil diecisiete.



Pleno de la COFECE la calificación de excusa para emitir su voto respecto del procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>21</sup>

**OCTAVO.** El veintidós de marzo de dos mil diecisiete, el entonces Secretario Técnico emitió un acuerdo mediante el cual turnó el EXPEDIENTE a la DGAJ con la finalidad de que continuara con la tramitación de la segunda etapa del procedimiento relativo a la determinación sobre condiciones de competencia efectiva.<sup>22</sup> Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintitrés de marzo de dos mil diecisiete.

**NOVENO.** El siete de abril de dos mil diecisiete, el Pleno de la COFECE emitió una resolución por la que determinó que era procedente la solicitud de excusa presentada por la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez para conocer y resolver el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, por actualizarse la causal de impedimento prevista en la fracción IV del artículo 24 de la LFCE.<sup>23</sup>

**DÉCIMO.** El diecinueve de abril de dos mil diecisiete, el entonces DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual, entre otras cuestiones, reconoció a UP y UPDS como agente económico con interés en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>24</sup>

**DÉCIMO PRIMERO.** GRUPO MÉXICO<sup>25</sup> exhibió su escrito de manifestaciones al DP el diecinueve de abril de dos mil diecisiete; mientras KCSM,<sup>26</sup> CAINTRA,<sup>27</sup> LCD,<sup>28</sup> FERROVALLE<sup>29</sup> y UP en conjunto con UPDS<sup>30</sup> hicieron lo propio el veinte de abril de dos mil diecisiete.

En su escrito de manifestaciones al DP, KCSM solicitó, entre otras cosas, “resolver de forma previa y especial a la emisión cualquier [sic] resolución final sobre el fondo del procedimiento iniciado bajo el expediente DC-002-2016 [...] [porque] existen causales de impedimento para que dos de los comisionados que integran el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica conozcan del presente asunto”.<sup>31</sup>

**DÉCIMO SEGUNDO.** El veinte de abril de dos mil diecisiete, el entonces DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual, entre otras cuestiones admitió a trámite el incidente de recusación planteado

<sup>21</sup> Folios 55384 y 55385.

<sup>22</sup> Folio 55386.

<sup>23</sup> Folios 60016 a 60022.

<sup>24</sup> Se les señaló que si bien UP y UPDS son agentes económicos con “interés en el asunto” no acreditaron fehacientemente la existencia de un interés jurídico en el asunto, por lo que se les reiteró que podían ejercer el derecho conferido en el artículo 96 de la LFCE a realizar manifestaciones que a su derecho convinieran y a presentar los medios de convicción que consideraran pertinentes, más no a tener acceso al EXPEDIENTE, consultarlo u obtener copias certificadas de las constancias que obran en el mismo. Folios 55637 a 55649.

<sup>25</sup> Folios 55650 a 55752. Los anexos de dicho escrito se encuentran en los folios 55753 a 55939.

<sup>26</sup> Folios 55940 a 56123. Los anexos de dicho escrito se encuentran en los folios 56124 a 59021.

<sup>27</sup> Folios 59022 a 59098. Los anexos de dicho escrito se encuentran en los folios 59099 a 59169.

<sup>28</sup> Folios 59170 a 59255. Los anexos de dicho escrito se encuentran en los folios 59256 a 59364.

<sup>29</sup> Folios 59365 a 59381. El anexo de dicho escrito se encuentra en el folio 59382 a 59398.

<sup>30</sup> Folios 59399 a 59498. Los anexos de dicho escrito se encuentran en los folios 59499 a 59980.

<sup>31</sup> Folio 6119. Los comisionados a que se refiere el escrito son Alejandra Palacios Prieto y Jesús Ignacio Navarro Zermeño.



62071

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

por KCSM y suspendió el procedimiento del artículo 96 de la LFCE, tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>32</sup>

**DÉCIMO TERCERO.** El dos de mayo de dos mil diecisiete, la COMISIONADA PRESIDENTA presentó en OFICIALÍA el memorándum PRES-CFCE-2017-098, en el que solicitó al Pleno de la COFECE la calificación de excusa para conocer del procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>33</sup>

**DÉCIMO CUARTO.** El cuatro de mayo de dos mil diecisiete, el Pleno de la COFECE, en sesión ordinaria, determinó que era procedente la solicitud de excusa presentada por la COMISIONADA PRESIDENTA para conocer y resolver el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, por actualizarse la causal de impedimento prevista en la fracción II del artículo 24 de la LFCE.<sup>34</sup>

**DÉCIMO QUINTO.** El trece de junio de dos mil diecisiete, el COMISIONADO presentó en la OFICIALÍA el memorándum PLENO-JINZ-002-2017, en el que solicitó al Pleno de la COFECE la calificación de excusa para conocer del procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>35</sup>

**DÉCIMO SEXTO.** El quince de junio de dos mil diecisiete, el Pleno de la COFECE, en sesión ordinaria, determinó que era improcedente la solicitud de excusa presentada por el COMISIONADO para conocer y resolver el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.<sup>36</sup>

**DÉCIMO SÉPTIMO.** El veintidós de junio de dos mil diecisiete, el Pleno de la COFECE, en sesión ordinaria, resolvió que el incidente de recusación interpuesto por KCSM respecto de la COMISIONADA PRESIDENTA quedaba sin materia.<sup>37</sup>

**DÉCIMO OCTAVO.** El veintiséis de junio de dos mil diecisiete, el Pleno de la COFECE emitió una resolución por la que determinó que el incidente de recusación interpuesto por KCSM respecto del COMISIONADO era infundado y ordenó a la Secretaría Técnica, la continuación de la tramitación del procedimiento relativo a la determinación sobre condiciones de competencia efectiva en el EXPEDIENTE.<sup>38</sup>

**DÉCIMO NOVENO.** El siete de julio de dos mil diecisiete, el entonces DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual se levantó la suspensión del procedimiento y se ordenó continuar con su tramitación.<sup>39</sup> Dicho acuerdo se publicó en la LISTA el mismo día.

**VIGÉSIMO.** El quince de agosto de dos mil diecisiete, la DGAJ emitió un acuerdo en virtud del cual, se reconoció a la CAINTRA como agente económico con interés en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, en términos del artículo 109, fracción II de las DISPOSICIONES

<sup>32</sup> Folios 59994 a 60011.

<sup>33</sup> Folios 60012 a 60014.

<sup>34</sup> Folios 60106 a 60111.

<sup>35</sup> Folios 60201 a 60203.

<sup>36</sup> Folios 60262 a 60267.

<sup>37</sup> Folios 60214 a 60226.

<sup>38</sup> Folio 60227 a 60243.

<sup>39</sup> Folio 60273.



62092

REGULATORIAS y se previno a KCSM, GRUPO MÉXICO y a UP y a UPDS respecto de diversas pruebas.<sup>40</sup>

**VIGÉSIMO PRIMERO.** El seis de septiembre de dos mil diecisiete, la DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual, tuvo por desahogadas las prevenciones formuladas a KCSM, GRUPO MÉXICO y a UP y UPDS, y acordó lo correspondiente respecto de las diversas pruebas ofrecidas por GRUPO MÉXICO, KCSM, la CAINTRA, LCD, FERROVALLE y UP y UPDS.<sup>41</sup>

**VIGÉSIMO SEGUNDO.** Los diversos agentes económicos con interés en el procedimiento presentaron a sus peritos para que aceptaran y protestaran sus cargos, con la finalidad de desahogar las pruebas periciales respectivas, lo cual consta en las actas levantadas en las siguientes fechas:

**Cuadro 2. Presentación de peritos**

Perito	Fecha del acta en la que aceptó y protestó el cargo
PERITO 1	18.09.2017 <sup>42</sup>
PERITO 2	21.09.2017 <sup>43</sup>
PERITO 3	21.09.2017 <sup>44</sup>
PERITO 5	19.09.2017 <sup>45</sup>
PERITO 6	18.09.2017 <sup>46</sup>
PERITO 7	18.09.2017 <sup>47</sup>
PERITO 8	22.09.2017 <sup>48</sup>

Por su parte, el veinticinco de septiembre de dos mil diecisiete, la DGAJ emitió un acuerdo, por medio del cual, entre otras cuestiones: (i) tuvo por acreditada la personalidad de los peritos anteriormente señalados, así como protestados y aceptados los cargos conferidos, (ii) se le indicó a GRUPO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, la CAINTRA, LCD y UP y UPDS que, en caso de que los peritos no presentaran su respectivo dictamen pericial en el plazo señalado, las pruebas periciales ofrecidas por dichos agentes económicos se tendrían por desiertas, y (iii) se autorizó la sustitución solicitada por la CAINTRA del perito en Economía inicialmente señalado y se tuvo por designada a la PERITO 4.<sup>49</sup>

<sup>40</sup> Folios 60914 a 60937. El acuerdo se notificó personalmente a KCSM (folio 60955) y a GRUPO MÉXICO (folio 60958). el diecisiete de agosto de dos mil diecisiete. Asimismo, se notificó por comparecencia a UP MÉXICO el dieciocho de agosto de dos mil diecisiete (folio 60969).

<sup>41</sup> Folios 61037 a 61069. El acuerdo se notificó personalmente a GRUPO MÉXICO (folio 61088), la CAINTRA (folio 61086), LCD (folio 61084), FERROVALLE (folio 61095), y UP MÉXICO (folio 61082) el catorce de septiembre de dos mil diecisiete. Asimismo, se notificó por comparecencia a KCSM el quince de septiembre de dos mil diecisiete (folio 61100).

<sup>42</sup> Folios 61119 a 61121.

<sup>43</sup> Folios 61132 y 61133.

<sup>44</sup> Folios 61134 a 61136.

<sup>45</sup> Folios 61122 a 61124.

<sup>46</sup> Folios 61106 a 61109.

<sup>47</sup> Folios 61110 a 61113.

<sup>48</sup> Folios 61137 a 61139.

<sup>49</sup> Folios 61140 a 61143.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*



62093

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

**VIGÉSIMO TERCERO.** El veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete, se levantó un acta por la que se hizo constar que el PERITO 4 aceptó y protestó su encargo, con la finalidad de desahogar la prueba pericial en Economía ofrecida por la CAINTRA.<sup>50</sup>

El dos de octubre de dos mil diecisiete, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual tuvo por acreditada la personalidad del PERITO 4, así como por protestado y aceptado el cargo conferido, y le indicó a la CAINTRA que, en caso de que el PERITO 4 no presentara su dictamen pericial en el plazo señalado, la prueba pericial ofrecida por dicho agente económico se tendría por desierta.<sup>51</sup>

**VIGÉSIMO CUARTO.** El tres de octubre de dos mil diecisiete, el Secretario Técnico emitió un acuerdo mediante el cual se ordenó ampliar el plazo original para el desahogo de las pruebas del procedimiento señalado en el artículo 96, fracción VII de la LFCE, por un término equivalente de veinte días hábiles adicionales, contados a partir del día siguiente a aquel en que fenezca el plazo original.<sup>52</sup>

**VIGÉSIMO QUINTO.** Los peritos ofrecidos por los agentes económicos con interés en el procedimiento presentaron sus dictámenes en las fechas señaladas en el siguiente cuadro:

**Cuadro 3. Presentación de dictámenes periciales**

Perito	Fecha de solicitud de prórroga	Fecha de acuerdo de prórroga	Fecha de presentación del dictamen.
PERITO 1	05.10.2017 <sup>53</sup>	06.10.2017 <sup>54</sup>	31.10.2017 <sup>55</sup>
PERITO 2	04.10.2017 <sup>56</sup>	05.10.2017 <sup>57</sup>	24.10.2017 <sup>58</sup>
PERITO 3	06.10.2017 <sup>59</sup>	09.10.2017 <sup>60</sup>	02.11.2017 <sup>61</sup>
PERITO 4	11.10.2017 <sup>62</sup>	12.10.2017 <sup>63</sup>	10.11.2017 <sup>64</sup>
PERITO 5	No solicitaron prórroga	No aplica	11.10.2017 <sup>65</sup>
PERITO 6			10.10.2017 <sup>66</sup>
PERITO 7			10.10.2017 <sup>67</sup>
PERITO 8			12.10.2017 <sup>68</sup>

<sup>50</sup> Folios 61165 a 61167.

<sup>51</sup> Folio 61168.

<sup>52</sup> Folio 61172.

<sup>53</sup> Folios 61184 a 61188.

<sup>54</sup> Folio 61197.

<sup>55</sup> Folio 61708 a 61805.

<sup>56</sup> Folios 61179 y 61180.

<sup>57</sup> Folios 61189 y 61190.

<sup>58</sup> Folios 61459 a 61571.

<sup>59</sup> Folios 61199 y 61200.

<sup>60</sup> Folios 61201 y 61202.

<sup>61</sup> Folios 61806 a 61868.

<sup>62</sup> Folios 61397 y 61398.

<sup>63</sup> Folios 61399 a 61401.

<sup>64</sup> Folios 61882 a 61956.

<sup>65</sup> Folios 61272 a 61396.

<sup>66</sup> Folios 61244 a 61266.

<sup>67</sup> Folios 61205 a 61243.

<sup>68</sup> Folios 61402 a 61436.



CPUS 62094

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

**VIGÉSIMO SEXTO.** La DGAJ con fundamento en el artículo 97, fracción IV de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, requirió a diversos peritos para que aclararan algunas cuestiones de sus respectivos dictámenes, mismas que fueron desahogadas de conformidad con lo siguiente:

#### Cuadro 4. Presentación de aclaraciones

Perito	Fecha de emisión de acuerdo.	Fecha de notificación personal.	Fecha de presentación del escrito de aclaraciones.
PERITO 7	18.10.2017 <sup>69</sup>	20.10.2017 <sup>70</sup>	13.11.2017 <sup>71</sup>
PERITO 5	19.10.2017 <sup>72</sup>	20.10.2017 <sup>73</sup>	13.11.2017 <sup>74</sup>
PERITO 3	09.11.2017 <sup>75</sup>	13.11.2017 <sup>76</sup>	05.12.2017 <sup>77</sup>
PERITO 4	22.11.2017 <sup>78</sup>	22.11.2017 <sup>79</sup>	14.12.2017 <sup>80</sup>

**VIGÉSIMO SÉPTIMO.** Considerando que el catorce de diciembre de dos mil diecisiete, la PERITO 4 exhibió su dictamen mediante el cual realizó las aclaraciones requeridas por esta COFECE, en dicha fecha, el Secretario Técnico emitió diverso acuerdo a través del cual tuvo por integrado el EXPEDIENTE.

**VIGÉSIMO OCTAVO.** El primero de febrero de dos mil dieciocho, en términos de lo establecido en el último párrafo del artículo 96 de la LFCE, el Pleno de la Comisión emitió acuerdo mediante el cual, ordenó la ampliación por treinta días más para emitir la resolución correspondiente. Dicho acuerdo se publicó en LISTA el mismo día de su emisión.

## II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

**PRIMERA.** El Pleno de la COFECE es competente para resolver sobre los procedimientos relativos a la determinación sobre condiciones de competencia efectiva, con fundamento en los artículos citados en el proemio de la presente resolución.

**SEGUNDA.** En el DP se analizaron principalmente los elementos que se señalaron en el extracto del mismo, el cual fue publicado en el DOF el quince de marzo de dos mil diecisiete y que literalmente señala:

“[...]”

*La Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó la investigación en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de*

<sup>69</sup> Folios 61447 y 61448.

<sup>70</sup> Folios 61454 y 61455.

<sup>71</sup> Folios 61933 a 61946.

<sup>72</sup> Folios 61449 y 61450.

<sup>73</sup> Folios 61451 a 61453.

<sup>74</sup> Folios 61947 a 61956.

<sup>75</sup> Folios 61875 y 61876.

<sup>76</sup> Folios 61880 y 61881.

<sup>77</sup> Folios 61976 a 61984.

<sup>78</sup> Folios 61966 y 61967.

<sup>79</sup> Folios 61968 y 61969.

<sup>80</sup> Folios 61992 a 61999.

arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional (MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA), concluyendo con la emisión del dictamen preliminar del expediente DC-002-2016 (DICTAMEN) con fundamento en el artículo 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI y 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 1, 2, y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); y 1,2,4, fracción III, 16 y 17, fracciones II y XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).

Esta Autoridad Investigadora concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga (SPTFC) en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito en las redes de Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM), Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX), Ferrosur, S.A. de C.V. (FERROSUR), y Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FERROVALLE). Lo anterior porque dichos concesionarios tienen la capacidad para fijar precios, restringir el abasto e impedir el acceso a sus respectivas redes. Esto causa ineficiencias en el sistema de logística nacional, pues los usuarios del SPTFC reciben un servicio discontinuo, irregular y que les genera costos. Los usuarios del SPTFC afrontan altas tarifas, mala calidad y largos tiempos de traslado mediante el ferrocarril que pueden derivar en escasez de insumos, paros en sus plantas de producción o incumplimientos de los usuarios para con sus clientes finales.

En el DICTAMEN se describen inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la Autoridad Investigadora para la realización de la investigación (Capítulo II), al igual que la cronología de la investigación (Capítulo III). Posteriormente, se analizan los antecedentes del sistema ferroviario mexicano (Capítulo IV), el marco jurídico aplicable a la investigación (Capítulo V), los agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y las autoridades relacionadas con en [sic] el mismo (Capítulo VI). Además se realiza la descripción de los servicios involucrados en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA (Capítulo VII), se determinan los mercados relevantes conforme al artículo 58 de la LFCE (Capítulo VIII) y las condiciones de competencia en los mercados relevantes identificados conforme al artículo 59 de la LFCE (Capítulo IX). Por último, se expone la problemática manifestada por los usuarios del SPTFC relacionada con la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en algunos de los mercados relevantes (Capítulo X) y se exponen los resolutivos (Capítulo XI). A continuación, se describen los elementos más relevantes de cada uno de los capítulos antes mencionados.

**Inicio de la investigación y consideraciones de derecho.** Se realizó el inicio de la investigación de conformidad con el acuerdo de dos de septiembre de dos mil dieciséis, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el doce de septiembre de dos mil dieciséis. Posteriormente, se describen las consideraciones de derecho que facultan a la Autoridad Investigadora para la realización de la investigación.

**Cronología de la investigación.** En el capítulo (Capítulo III) se realiza la síntesis de las actuaciones más relevantes que se llevaron a cabo dentro del expediente DC-002-2016 (EXPEDIENTE):

1. El treinta de agosto de dos mil dieciséis, se solicitó ante esta COMISIÓN el inicio del procedimiento establecido en el artículo 96 de la LFCE.
2. El dos de septiembre de dos mil dieciséis, el Titular de la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación contenido en el artículo 96 de la LFCE, en relación con lo establecido en el artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF).



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

62096

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

3. El doce de septiembre de dos mil dieciséis, se publicó el extracto del acuerdo de inicio de la investigación en el DOF.
4. El nueve de noviembre de dos mil dieciséis, el Titular de la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN acordó ampliar el plazo de investigación por un periodo adicional de cuarenta y cinco días contado a partir del día siguiente a aquel en que concluyó el primer periodo de cuarenta y cinco días, con fundamento en el artículo 96 de la LFCE al quedar así justificado.
5. El diez de noviembre de dos mil dieciséis, se publicó el extracto del acuerdo de ampliación de la investigación en la lista de publicaciones de la Autoridad Investigadora.
6. El dos de febrero de dos mil diecisiete, el Titular de la Autoridad Investigadora emitió acuerdo de conclusión de la investigación, con lo cual se tuvo por concluido el segundo periodo de la investigación.
7. El primero de marzo de dos mil diecisiete, el Titular de la Autoridad Investigadora emitió el DICTAMEN, de conformidad con lo establecido en la fracción V del artículo 96 de la LFCE.

*Antecedentes del sistema ferroviario mexicano. En esta sección del DICTAMEN (Capítulo IV) se abordan, de manera general, los elementos más relevantes del sistema ferroviario mexicano (SFM) que explican su estructura actual, tales como, las circunstancias que llevaron a la privatización del mismo, particularidades del proceso de privatización, licitación y asignación de las concesiones que actualmente conforman el SFM.*

*Marco Jurídico. En el DICTAMEN se analiza la normatividad aplicable a la investigación (Capítulo V) en relación con el SFM, la prestación del SPTFC, así como los títulos de concesión y asignación otorgados para prestar el SPTFC y la administración y operación de las vías férreas, entre otros.*

*Agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. En esta sección (Capítulo VI) se describe a los principales agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y a las autoridades relacionadas (Capítulo VI), conforme a lo siguiente:*

Agentes económicos	Descripción
Grupo Económico México	Grupo de Interés Económico conformado por Grupo México, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias, incluyendo a los concesionarios Ferromex y Ferrosur.
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT)	Empresa de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal.
Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V. (LCD)	Empresa concesionaria del SPTFC.
KCSM	Empresa concesionaria del SPTFC.

Ferrovalle	Empresa concesionaria del SPTFC cuya tenencia accionaria se conforma de la siguiente manera: 25% Ferrosur; 25% Ferromex; 25% KCSM y 25% Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
<b>Autoridades</b>	<b>Descripción</b>
Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (Agencia)	Autoridad encargada de regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del SPTFC y de sus servicios auxiliares, así como, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, entre otras.
SCT	Autoridad en materia del sector ferroviario a la cual le corresponde regular y vigilar la administración del sistema ferroviario, así como construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación. La SCT es la única autoridad que puede otorgar las concesiones y permisos requeridos en el sector ferroviario.
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal	Unidad administrativa de la SCT, entre sus facultades se encuentran: tramitar las peticiones relativas al otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria y para la prestación del servicio público de transporte ferroviario; otorgar, modificar o revocar los permisos y autorizaciones ferroviarias, y verificar el cumplimiento de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones en materia ferroviaria.

**Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.** En este capítulo se analizan las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA (**Capítulo VII**), con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN. Entre los principales elementos expuestos en dicho capítulo, destacan los siguientes:

- La descripción de la cadena de valor del SPTFC considerando cada uno de los servicios involucrados en los eslabones del proceso de prestación de dicho servicio.
- La demanda del SPTFC por parte de los usuarios, la prestación del SPTFC a los mismos, así como las modalidades de acceso a las redes ferroviarias que conforman el SFM.
- Los elementos que considera la normatividad con respecto a la definición de SPTFC, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios para la prestación del SPTFC en sus propias vías.
- Los elementos que considera la normatividad con respecto a los servicios de interconexión en su modalidad de tráfico interlineal y derechos de arrastre, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios en la prestación de dichos servicios.

*Handwritten notes in blue ink:*  
A  
A  
A  
A  
A

*Handwritten signature in blue ink:*  
Luy

- *Los elementos que considera la normatividad con respecto a los derechos de paso, así como sus características operativas y las tres diferentes modalidades de otorgamiento que el artículo 36 de la LRSF establece: i) estipulados en los títulos de concesión de los concesionarios del SPTFC; ii) pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios, y iii) establecidos por la AGENCIA previa determinación de condiciones de competencia efectiva, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios en la prestación de los mismos.*

***Mercados relevantes.** En relación con la determinación de los mercados relevantes en donde se analizó la existencia de condiciones de competencia efectiva (**Capítulo VIII**), esta Autoridad Investigadora se allegó de información que obra en el EXPEDIENTE, que conforme al artículo 58 de la LFCE, le permitió determinar cinco mercados relevantes que, en sus dimensiones producto y geográfica, corresponden al servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el SPTFC (SERVICIO RELEVANTE) provisto en cada uno de los trayectos o rutas que conforman cada una de las redes identificadas como:*

- *RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO:<sup>81</sup> considera las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en los títulos de concesión de Ojinaga – Topolobampo, Nacozari, Pacífico – Norte, Sureste, Oaxaca y Sur.*
- *RED DE KCSM:<sup>82</sup> considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Noreste.*
- *RED DE FERROVALLE: considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Valle de México.*
- *RED DE LCD: considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión de Coahuila-Durango.*
- *RED DE FIT: considera las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en el título de asignación relativo al Istmo de Tehuantepec y las vías Chiapas y Mayab.*

*A continuación, se exponen los principales elementos de dicho análisis:*

- *El SERVICIO RELEVANTE no tiene sustitutos por el lado de la demanda, ni por el lado de la oferta, puesto que es la única modalidad de interconexión entre redes ferroviarias que, entre otras cosas, permite a un concesionario o asignatario acceder a trayectos o rutas de la red de otro concesionario o asignatario mediante el uso de su propio equipo tractivo<sup>83</sup> y equipo de arrastre,<sup>84</sup> así como su tripulación, para prestar el SPTFC. Asimismo, el servicio de interconexión en su modalidad de tráfico interlineal y el derecho de arrastre no resultan alternativas viables para que un concesionario o asignatario pueda acceder a trayectos o rutas de otra red para prestar el servicio referido, en las condiciones de calidad, tiempo e independencia operativa.*
- *La provisión del SERVICIO RELEVANTE está sujeta al otorgamiento de acceso a trayectos o rutas de una red ferroviaria en la que se ubica un punto de origen, terminación o*

<sup>81</sup> En el DP se definió como las vías generales de comunicación ferroviaria contempladas en los títulos de concesión de Ojinaga – Topolobampo, Nacozari, Pacífico – Norte, Sureste, Oaxaca y Sur.

<sup>82</sup> En el DP se definió como la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Noreste.

<sup>83</sup> La nota al pie del DP señala: “Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del Equipo Ferroviario (v gr. vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas).”

<sup>84</sup> La nota al pie del DP señala: “Vehículo ferroviario destinado al servicio público de transporte ferroviario que no cuenta con tracción propia”.

tránsito de la carga, por lo que no es posible abastecer la demanda del acceso a trayectos o rutas de dicha red mediante el **SERVICIO RELEVANTE** otorgado en otra red.

- Existen restricciones normativas de carácter federal que impiden la provisión del **SERVICIO RELEVANTE** por más de un concesionario o asignatario en una misma red, por lo que no existen oferentes alternos de dicho servicio o fuentes alternativas de abasto.

Con base en lo anterior, esta Autoridad Investigadora concluyó que existen cinco mercados relevantes (**MERCADOS RELEVANTES**), identificados como:

- i) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la **RED DE KCSM**.
- ii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la **RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO**.
- iii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la **RED DE LCD**.<sup>85</sup>
- iv) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la **RED DE FIT**.
- v) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la **RED DE FERROVALLE**.

**Condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES.** En relación con la determinación de las condiciones de competencia efectiva en los **MERCADOS RELEVANTES (Capítulo IX)**, conforme al artículo 59 de la LFCE, esta Autoridad Investigadora concluyó lo siguiente:

- Cada uno de los Agentes Económicos tiene el 100% de participación en su respectivo mercado relevante. Es decir, los Agentes Económicos tienen el control sobre el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.
- Derivado de la facultad exclusiva para operar y explotar las vías delimitadas por sus títulos de concesión y título de asignación, cada uno de los Agentes Económicos tiene la capacidad para fijar precios, es decir, las contraprestaciones por las cuales se ofrece el **SERVICIO RELEVANTE**, en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.
- Derivado de la facultad exclusiva para operar y explotar las vías delimitadas por sus títulos de concesión y títulos de asignación, cada uno de los Agentes Económicos tienen la capacidad para restringir el abasto del **SERVICIO RELEVANTE**, en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.

<sup>85</sup> En el DP se definió como la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión de Coahuila – Durango.

- *La necesidad de contar con un título de concesión o título de asignación para operar y explotar las redes que componen cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, configuran una barrera total a la entrada de cualquier posible nuevo entrante en dichos mercados.*
- *En el caso de FERROVALLE, se observa que la estructura accionaria de FERROVALLE ha alterado la operación y administración del acceso mediante el SERVICIO RELEVANTE a la RED DE FERROVALLE, de manera que la operación y explotación de las vías férreas de FERROVALLE responde a los intereses de KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, sus accionistas, en su carácter de únicos usuarios del SERVICIO RELEVANTE.*

*Lo anterior, representa un elemento que dificulta el acceso de cualquier agente económico a dicho mercado en condiciones de competencia, pues, en caso de que se llegue a dar dicho acceso, la administración de la RED DE FERROVALLE obedece a los intereses de KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO para maximizar su operación en dicha red.*

- *En el caso de FIT, la capacidad para restringir el abasto se encuentra limitada toda vez que el Agente Económico que participa en este mercado relevante no cuenta con la exclusividad para prestar el SPTFC. Por lo anterior, no se observan condiciones que generen los incentivos para restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FIT.*

*Por otro lado, en dicha red, la capacidad para fijar precios se ve restringida puesto que la contraprestación para otorgar el SERVICIO RELEVANTE, en rutas y trayectos determinados, fue establecida a través de la celebración de un contrato con FERROSUR, lo cual restringe su capacidad para establecer nuevas contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE de manera unilateral.*

- *En el caso de LCD, la capacidad para fijar precios se encuentra limitada toda vez que la exclusividad para prestar el SPTFC de dicho Agente Económico feneció, por lo que no tiene incentivos a restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE, toda vez que, al fenecer su exclusividad, el acceso a la RED DE LCD puede ser concedido por la autoridad a cualquier agente económico que lo solicite.*

*Por otro lado, la capacidad para fijar precios en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD se ve restringida toda vez que las vías férreas colindantes son las concesionadas a FERROMEX, es decir, la RED GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y éste, a su vez, puede acceder a la RED DE LCD se ve restringida toda vez que las vías férreas colindantes son las concesionadas a FERROMEX, es decir, la RED GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y éste, a su vez, puede acceder a la RED DE LCD a través de derechos de paso obligatorios ya otorgados, en rutas y trayectos determinados, para los cuales se estableció una contraprestación desde el otorgamiento del título de concesión; con lo cual se restringe su capacidad para establecer contraprestaciones, diferentes a las ya establecidas para nuevas rutas o trayectos, de manera unilateral.*

*Derivado de lo anterior, y de conformidad con el artículo 96 de la LFCE, el DICTAMEN resuelve que no existen condiciones de competencia efectiva en los siguientes MERCADOS RELEVANTES:*

- i) *Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE KCSM.*

- 62101
- ii) *Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.*
  - iii) *Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE.*

*Finalmente, el DICTAMEN expone las problemáticas que manifiestan los usuarios del SPTFC dada la no existencia de condiciones de competencia referida. (Capítulo X).*

*Los usuarios del SPTFC requieren movilizar su carga en las rutas que demande su modelo de negocio, ya sea con uno o más concesionarios. Por lo anterior, esta Autoridad Investigadora requirió información de algunos usuarios representativos del volumen de carga movilizado mediante el SPTFC. Conforme a dicha información, la escasa interconexión entre redes y la falta de coordinación entre concesionarios ha derivado en rutas subutilizadas por los usuarios, altos tiempos de entrega, así como, altas tarifas y servicio discontinuo e ineficiente.*

*Al respecto, esta Autoridad Investigadora tiene conocimiento, conforme a lo que señalaron los usuarios, de las siguientes problemáticas relacionadas con la inexistencia de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES correspondientes a la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, la RED DE KCSM y la RED DE FERROVALLE:*

- *De la información recolectada se desprende que, en las rutas donde se identificó la utilización de algún derecho de paso, los usuarios reciben un servicio discontinuo e ineficiente.*
- *Los usuarios manifestaron que existe un constante incumplimiento en las franjas horarias establecidas entre concesionarios para ejercer el derecho de paso debido a obstrucciones en la vía que no permite la entrada o salida de la carga.*
- *Operativamente, para los usuarios, el incumplimiento en las franjas horarias establecidas para ejercer el derecho de paso, tiene como efectos: demoras en la recepción o envío de la carga, lo cual afecta el servicio regular, incumplimiento en tiempos de traslado de la carga que limita la planeación logística; acumulación de carros en patios, que ocasiona saturación en vías; aumento en costos por contratación de servicios adicionales, y aumento en costos por uso de otros medios de transporte para entrega o recepción de la carga.*
- *Cuando se movilizan TRENES UNITARIOS,<sup>86</sup> la problemática persiste, a pesar de que cuando se movilizan este tipo de trenes no se requiere de maniobras adicionales, puesto que una vez que se origina la carga se espera que accedan a las redes de forma más eficiente; sin embargo, no existe la continuidad en el recorrido de la ruta cuando requieren de cambio de vías para incorporarse a una red administrada por otro concesionario.*

*La problemática descrita por los usuarios expone una ineficiente interconexión para acceder a las distintas redes del SFM que, conforme a sus manifestaciones, implican altas tarifas por el servicio, mala calidad del mismo, así como altos tiempos de entrega que pueden derivar en escasez de insumos, paros en sus plantas de producción o incumplimientos de los usuarios para con sus clientes finales”.*

### III. MANIFESTACIONES AL DP

<sup>86</sup> En el DP se definió como el EQUIPO TRACTIVO que transporta un grupo de EQUIPO DE ARRASTRE de un mismo origen a un mismo destino.

**TERCERA.** En este apartado se analizan las defensas formuladas por los diversos agentes económicos con interés que realizaron manifestaciones en términos del artículo 96, fracción VI, de la LFCE. Tomando en cuenta que algunos de los argumentos resultan parcialmente **fundados y suficientes** para desvirtuar las conclusiones a las cuales arribó la AI en el DP, únicamente se abordará el análisis de tales argumentos.<sup>87</sup> A continuación, se exponen las principales líneas argumentativas de KCSM, GRUPO MÉXICO y FERROVALLE.<sup>88</sup>

En su escrito de manifestaciones, KCSM señaló en relación con la naturaleza del SERVICIO RELEVANTE.<sup>89</sup>

**Suponiendo sin conceder que el MERCADO RELEVANTE fuera consistente con los artículos 36 de la LRSF y 58 de la LFCE, la COFECE descarta a los servicios interlineales injustificadamente y contraria al artículo 58 de la LFCE.**

**Inicialmente hay una indebida conceptualización de los derechos de paso. El MERCADO RELEVANTE es incorrecto desde un punto de vista jurídico y económico, en contravención de los artículos 96 de la LFCE y 36 de la LRSF. La LRSF y el título de concesión conceptualizan a los derechos de paso como bienes no fungibles, pues cada**

<sup>87</sup> En apoyo se cita la jurisprudencia P./J. 3/2005 con número de registro 179367, emitida en la novena época por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la contradicción de tesis 37/2003-PL, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXI, febrero de 2005, a página 5, bajo el rubro:

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN AMPARO DIRECTO. EL ESTUDIO DE LOS QUE DETERMINEN SU CONCESIÓN DEBE ATENDER AL PRINCIPIO DE MAYOR BENEFICIO, PUDIÉNDOSE OMITIR EL DE AQUELLOS QUE AUNQUE RESULTEN FUNDADOS, NO MEJOREN LO YA ALCANZADO POR EL QUEJOSO, INCLUSIVE LOS QUE SE REFIEREN A CONSTITUCIONALIDAD DE LEYES.** De acuerdo con la técnica para resolver los juicios de amparo directo del conocimiento de los Tribunales Colegiados de Circuito, con independencia de la materia de que se trate, el estudio de los conceptos de violación que determinen su concesión debe atender al principio de mayor beneficio, pudiéndose omitir el de aquellos que, aunque resulten fundados, no mejoren lo ya alcanzado por el quejoso, inclusive los que se refieren a constitucionalidad de leyes. Por tanto, deberá quedar al prudente arbitrio del órgano de control constitucional determinar la preeminencia en el estudio de los conceptos de violación, atendiendo a la consecuencia que para el quejoso tuviera el que se declararan fundados. Con lo anterior se pretende privilegiar el derecho contenido en el artículo 17, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consistente en garantizar a los ciudadanos el acceso real, completo y efectivo a la administración de justicia, esto es, que en los diversos asuntos sometidos al conocimiento de los tribunales de amparo se diluciden de manera preferente aquellas cuestiones que originen un mayor beneficio jurídico para el gobernado, afectado con un acto de autoridad que al final deberá ser declarado inconstitucional.”

<sup>88</sup> En apoyo se cita la jurisprudencia por contradicción de tesis 2a./J. 58/2010 con número de registro 164,618, emitida en la novena época por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la contradicción de tesis 50/2010, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXXI, Mayo de 2010, a página 830, bajo el rubro **“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. PARA CUMPLIR CON LOS PRINCIPIOS DE CONGRUENCIA Y EXHAUSTIVIDAD EN LAS SENTENCIAS DE AMPARO ES INNECESARIA SU TRANSCRIPCIÓN.** De los preceptos integrantes del capítulo X “De las sentencias”, del título primero “Reglas generales”, del libro primero “Del amparo en general”, de la Ley de Amparo, no se advierte como obligación para el juzgador que transcriba los conceptos de violación o, en su caso, los agravios, para cumplir con los principios de congruencia y exhaustividad en las sentencias, pues tales principios se satisfacen cuando precisa los puntos sujetos a debate, derivados de la demanda de amparo o del escrito de expresión de agravios, los estudia y les da respuesta, la cual debe estar vinculada y corresponder a los planteamientos de legalidad o constitucionalidad efectivamente planteados en el pliego correspondiente, sin introducir aspectos distintos a los que conforman la litis. Sin embargo, no existe prohibición para hacer tal transcripción, quedando al prudente arbitrio del juzgador realizarla o no, atendiendo a las características especiales del caso, sin demérito de que para satisfacer los principios de exhaustividad y congruencia se estudien los planteamientos de legalidad o inconstitucionalidad que efectivamente se hayan hecho valer”.

<sup>89</sup> Folio 56011 y 56012.

uno está focalizado a una ruta específica, tomando en consideración un producto específico. Por ejemplo, un derecho de paso del punto X al punto Y para transportar maíz, es distinto y no fungible a otro derecho de paso del punto W al punto Z para transportar carbón. Mediante la prueba pericial ofrecida se demuestra también con la teoría económica, que los derechos de paso son bienes heterogéneos y por ello, sus implicaciones y conveniencia deben analizarse caso por caso, tomando como referencia la ruta específica y el producto.

Por ello es indebido pretender -como se hace en violación de la garantía de legalidad de KCSM- que hay un único MERCADO RELEVANTE constituido por derechos de paso en las vías concesionadas a cada uno de los concesionarios mencionados en el DP. La AI sobre-simplifica su análisis y realiza un análisis incongruente con la naturaleza jurídica y económica de los derechos de paso.

KCSM señala respecto del análisis de sustituibilidad entre los derechos de paso con el tráfico interlineal lo siguiente:<sup>90</sup>

Los derechos de paso y los servicios interlineales permiten la interconexión de distintos concesionarios, para el usuario es indiferente cómo acceda su mercancía de una red a otro concesionario, mientras ambos métodos sean comparables en precio y calidad.

La COFECE asume, sin análisis empírico ni fundamento, que los derechos de paso son métodos más eficientes en precio y calidad y, por consiguiente, no son sustitutos de los servicios interlineales. Desde un punto de vista operativo, los servicios interlineales son preferibles a los derechos de paso.

El análisis de la AI es parcial, incompleto e incorrecto pues analiza posibles problemas técnicos asociados al tráfico interlineal, pero no hace lo mismo respecto los derechos de paso, los cuales también presentan inconvenientes técnicos (como congestión, interferencia, incremento en accidentes, desgaste de infraestructura, necesidad de infraestructura de soporte adicional y costos mayores de tripulación).

La AI señala, como un elemento “*esencial de diferenciación*”, los costos adicionales y/o problemas técnicos y de tiempo que pudiera generar el desenganche y enganche del EQUIPO TRACTIVO del solicitante hacia el EQUIPO TRACTIVO del otorgante. Dicho análisis no considera que los derechos de paso tienen sus propias desventajas y limitaciones.

El uso de derechos de paso genera costos de tiempo por la interferencia operativa que se genera cuando dos operadores hacen uso de la misma vía; la cual tiene una relevancia tal, que los costos asociados a la misma, son considerados por el artículo 114 del RSF para la determinación de tarifas por derechos de paso.

<sup>90</sup> Página 73, línea 2097 a página 74, línea 2114, así como línea 2135 a página 75, línea 2168 del ESCRITO DE KCSM. Folios 56012 a 56014.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

62104  
CGISE

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

La AI omite este análisis y/o lo presenta como prueba de falta de sustituibilidad. Mientras que estos problemas técnicos los presenta como una distinción, también los presenta como un problema de competencia. Lo anterior demuestra el sesgo al distinguir entre los derechos de paso y el tráfico interlineal como no sustitutos.

Las ventajas y desventajas que cada uno presenta frente a distintos tipos de tráfico, rutas y usuarios finales, no los hace insustituibles en cuanto al objetivo que persiguen: interconectar dos ferrocarriles para la oferta unificada de un servicio minorista ante el usuario final.

En ambos tipos de interconexión, la oferta depende de la coordinación de dos agentes distintos, por lo que es falso que en los derechos de paso el servicio se preste de manera integral, sin depender de otro agente económico. Ambos servicios ofrecen un servicio integral con sus ventajas y desventajas. Dependiendo la situación, el solicitante elegirá el servicio que más se asemeje a sus necesidades.

KCSM manifiesta que la AI aceptó dicha sustitución y pese a ello separa el MERCADO RELEVANTE:<sup>91</sup>

La AI presenta argumentos que demuestran que sí existe un grado importante de sustituibilidad, p.e. los incentivos que tiene KCSM para que los solicitantes se interconecten mediante tráfico interlineal en lugar de derechos de paso:

*“los concesionarios y asignatarios no tienen incentivos para otorgar nuevos derechos de paso [...] y, probablemente, limitar el uso de los existentes, debido a que obtienen mayores ingresos con el [...] SPTFC INTERLINEAL”.*

El DP sugiere que la interconexión interlineal goza de un grado significativo de sustituibilidad con los derechos de paso: si los otorgantes elevan el costo asociado a la operación mediante derechos de paso, esto induciría un incremento de la cantidad demandada del SPTFC INTERLINEAL. Del lado de la demanda, un producto A es sustituto de un producto B, si los incrementos en el precio o costos por adquirir B incrementan las cantidades demandadas de A (elasticidad cruzada positiva). En este caso, la lógica económica indicaría que existe una elasticidad cruzada positiva entre los derechos de paso y tráfico interlineal, y por tanto son sustitutos.

Asimismo, GRUPO MÉXICO señala:<sup>92</sup>

En la investigación se acreditó que los derechos de paso solamente se justifican en la medida que exista suficiente densidad para hacer económicamente viable su uso, puesto que el ferrocarril que lo otorga tiene que fijar la contraprestación por éste atendiendo al costo del uso de su infraestructura, que implica también el costo de oportunidad por la obstrucción de la vía. En este sentido, un derecho de paso típicamente requerirá de la existencia de un tráfico que permita armar un tren de

<sup>91</sup> Página 76, línea 2232 a página 78, línea 2306 del ESCRITO DE KCSM. Folios 56015 a 56017.

<sup>92</sup> Página 21, línea 28 a página 22 línea 12 del ESCRITO DE GRUPO MÉXICO. Folios 55670 y 55671.



62105

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

setenta y cinco a ciento veinte carros con destino a un mismo usuario (no se permiten derechos de paso para hacer "cabotaje"), pues el costo por la obstrucción de la vía es el mismo si transita un tren de un carro que uno de ciento veinte. Así pues, para alcanzar las economías de escala necesarias, se requiere un tráfico con la densidad apuntada; de lo contrario, la tarifa por carro kilómetro aumentaría de tal forma que sería mucho más viable recurrir al tráfico interlineal, en el que el ferrocarril conectante sí puede aprovechar sus propias economías de escala y ofrecer una tarifa más competitiva.

Así pues, es falso que los derechos de paso sean comparables con el tráfico interlineal en todos los casos. Más bien, el tráfico interlineal es la regla general, pues permite el aprovechamiento al máximo de las economías de escala del SFM como un todo, mientras que el derecho de paso es la excepción en la medida que se cuente con la densidad suficiente que genere dichas economías de escala.

Sin embargo, ello fue omitido por la AI, que se limita a señalar que el tráfico interlineal es más costoso que el derecho de paso, sin evidencia salvo por un comparativo de tarifas que es incorrecto, como se ha señalado.

El derecho de paso no se justifica y no existe como una verdadera alternativa a la utilización del tráfico interlineal, a menos que se cuente con la densidad de tráfico necesaria entre un mismo origen y destino, respecto de un solo usuario, por lo que el tráfico interlineal es sustituible con tráficos de poca densidad.

Los argumentos en estudio se consideran **parcialmente fundados** y **suficientes** para resolver que, con la información proporcionada en el DP y en el presente EXPEDIENTE, no se cuenta con los elementos suficientes para definir los MERCADOS RELEVANTES o pronunciarse respecto a las condiciones de competencia persistentes en los mismos.

En el DP, el análisis de la provisión de acceso mediante el servicio de interconexión a través de derechos de paso se realizó considerando que la industria ferroviaria es una industria de redes y que la interconexión posibilita la interacción entre redes ferroviarias, permitiendo a un operador de una red atender destinos ubicados en otra.

En este contexto, los MERCADOS RELEVANTES planteados en el DP fueron determinados mediante un análisis deductivo, en el que se analizaron las características del mercado como un todo, sin que al final se relacionaran con las rutas o trayectos específicos que la conforman.

El preámbulo del artículo 96 de la LFCE señala que el procedimiento especial para analizar las condiciones de competencia efectiva deberá versar sobre un mercado relevante:

*"Artículo 96. Cuando las disposiciones legales o reglamentarias prevengan expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otros términos análogos, o cuando así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos, la Comisión emitirá de oficio, a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, a solicitud de la dependencia coordinadora del sector correspondiente o a petición de parte afectada la resolución u opinión que corresponda, para lo cual se estará al siguiente procedimiento: [...] [Énfasis añadido]"*

Por su parte, para la definición del mercado relevante, la LFCE y las DISPOSICIONES REGULATORIAS señalan lo siguiente:

El artículo 58 de la LFCE por su parte:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*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, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;*

[...]

*V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión [Énfasis añadido]”.*

Mientras que las DISPOSICIONES REGULATORIAS establecen:

*“Artículo 5. 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 y ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente [Énfasis añadido]”.*

De esas disposiciones se desprende que han de estudiarse diversos elementos, dependiendo de cada caso con el objeto de determinar un mercado en específico, el cual se le denominará mercado relevante.

Los elementos antes descritos apuntan al análisis de las características del mercado que deberán ser consideradas por la autoridad de competencia a efecto de determinar la amplitud de un mercado en atención a los bienes o servicios que lo pueden conformar de acuerdo con su grado de sustitución. Dicho análisis debe considerar, en principio, las características de los bienes o servicios que podrían considerarse como sustitutos. En una segunda etapa, deberán examinarse las posibilidades de que otros agentes pudieran suministrar el mercado en el corto plazo.<sup>93</sup>

<sup>93</sup> En apoyo se cita la tesis “**MERCADO RELEVANTE. SU DETERMINACIÓN A PARTIR DE LA PRUEBA DE INTERCAMBIABILIDAD RAZONABLE, CON BASE EN EL EXAMEN DE ELASTICIDAD DE LA DEMANDA Y DE LA OFERTA (LEGISLACIÓN ABROGADA)**. El artículo 12 de la abrogada Ley Federal de Competencia Económica señala que para determinar el mercado relevante en los procedimientos dirigidos a verificar la actividad de los diversos agentes económicos, deben considerarse las siguientes condiciones básicas: a) la posibilidad de sustituir un bien o servicio por otro, lo que requiere una prueba de sustituibilidad ante la oferta y la demanda; b) los costos de provisión del servicio o de distribución del bien y de sus insumos; c) la posibilidad de los consumidores de obtener el bien o servicio en otro mercado; y, d) las restricciones normativas que limitan el acceso del consumidor a otras fuentes de abasto alternativas. Así, la prueba de intercambiabilidad razonable consiste en determinar si los adquirentes de un producto o servicio pueden satisfacer su demanda a través de otro similar en precio, funcionalidad, uso o características, que no sea ofertado por el agente económico investigado; de ahí que para determinar los productos o servicios susceptibles de ejercer presión competitiva sobre los que son materia de análisis, es común acudir, en primera instancia, a aquellos que sean percibidos por los consumidores como sustitutos naturales (sustituibilidad por el lado de la demanda). En este supuesto, la presión competitiva proviene del cambio en el volumen total de la demanda hacia productos o servicios competidores cuando exista un aumento en el precio correspondiente a los que son materia de análisis. En cambio, la sustituibilidad por el lado de la oferta ocurre cuando los ofertantes de otros productos o servicios distintos del investigado, poseen las condiciones técnicas y los activos necesarios para modificar sus líneas de producción o mecanismos de

En ese sentido, en el apartado VIII.1.1 del DP se propone un análisis de sustitución de las dos modalidades de servicios de interconexión, es decir, de los derechos de paso y el tráfico interlineal. En virtud del cual, se concluye que ambas modalidades no pueden considerarse como sustitutos:

“VII.1.1.3.[sic] Conclusión de la fracción I del artículo 58 de la LFCE

Conforme a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los MERCADOS RELEVANTES, en su dimensión producto, corresponden únicamente al SERVICIO RELEVANTE prestado en los trayectos y rutas de las redes ferroviarias existentes. Lo anterior por los elementos que se resumen a continuación:

- i) El SPTFC INTERLINEAL, en general, consiste en la interconexión de dos redes ferroviarias de distintos concesionarios o asignatarios, mediante el intercambio de EQUIPO DE ARRASTRE entre dichas redes, en el cual cada concesionario o asignatario opera la prestación del SPTFC en sus redes cómo si dicho servicio fuera un SPTFC LOCAL. Por su parte, el SERVICIO RELEVANTE permite el acceso del CONCESIONARIO SOLICITANTE<sup>94</sup> con sus trenes y tripulación a vías de otro concesionario o asignatario;
- ii) La prestación del SPTFC INTERLINEAL no les **permite** a los concesionarios o asignatarios operar en vías distintas a las concesionadas a cada uno, y requiere de un mayor número de maniobras y servicios. En cambio, mediante el uso de derechos de paso para la prestación del SPTFC o el SERVICIO RELEVANTE, se permite al concesionario y asignatario prestar el servicio de forma similar al SPTFC LOCAL en VÍAS FÉRREAS<sup>95</sup> diferentes a las concesionadas;
- iii) Asimismo, conforme a lo señalado por los concesionarios, el SPTFC INTERLINEAL no requiere de una densidad de demanda específica para que su prestación resulte eficiente. Por el contrario señalan que el SPTFC mediante derechos de paso requiere que el tren sea compuesto con por lo menos setenta y cinco unidades de EQUIPO DE ARRASTRE;
- iv) En la práctica, la distancia en el SPTFC prestado mediante tráfico interlineal es significativamente mayor, respecto de cuando el SPTFC es prestado mediante el uso de derechos de paso.
- v) No es factible, técnica y económicamente, que en el corto plazo se presente un nuevo AGENTE ECONÓMICO oferente del SERVICIO RELEVANTE, o que alguno de AGENTES ECONÓMICOS establecidos en el mercado pueda prestar el mismo SERVICIO RELEVANTE, con características y alcances geográficos similares a una de las redes ya establecidas”.

suministro de servicios en un periodo corto de tiempo, y así producir o suministrar el mismo bien o servicio analizado. En este segundo supuesto, la presión competitiva no proviene de la posibilidad de que parte del volumen total de la demanda cambie a productos o servicios competidores, cuando exista un aumento en el precio de los que son materia de análisis, sino del hecho de que el aumento de precios atraiga al mercado de que se trate a otros proveedores que habitualmente ofertaban productos o servicios distintos. A partir de las anteriores premisas, puede realizarse el examen de elasticidad de la demanda y de la oferta, como una herramienta metodológica respecto de la sustituibilidad de productos o servicios, con base en el análisis de las variaciones en su precio, en relación con la sensibilidad de los adquirentes a dichos cambios, con la conducta de consumo que en consecuencia adopten y con el comportamiento de mercado desplegado por otros agentes económicos”. Tesis Aislada I.1o.A.E.120 A (10a.); 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; Libro 27, febrero de 2016; Tomo III; Pág. 2098. Registro No. 2 011 157.

<sup>94</sup> En el DP se señala como significado de dicho acrónimo al concesionario y/o asignatario que utiliza del servicio de interconexión en su modalidad de derecho de paso o derecho de arrastre.

<sup>95</sup> En el DP se definió como los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.



Del texto descrito, se desprende que la AI consideró como elementos diferenciadores entre el tráfico interlineal y los derechos de paso los siguientes:

- [i] La cantidad de maniobras y servicios que requiere el SPTFC INTERLINEAL frente al derecho de paso.
- [ii] La densidad de demanda necesaria para que la prestación del derecho de paso resulte económicamente viable frente al SPTFC INTERLINEAL.
- [iii] El comparativo de las distancias bajo las cuales actualmente es demandado el SPTFC INTERLINEAL frente al derecho de paso.
- [iv] La imposibilidad de que nuevos competidores pudieran abastecer el mercado.

Si bien tales elementos pudieran apuntar a la existencia de un mercado de derechos de paso independiente al SPTFC INTERLINEAL, a la luz de las manifestaciones realizadas por los agentes económicos señalados, se observa que en el EXPEDIENTE no existen suficientes elementos e información para acreditar o no las diferencias entre los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso y los servicios de interconexión a través del tráfico interlineal que en el DP se propone, a tal grado que constituyan mercados diferentes.

Como en el DP se reconoce, solamente existen derechos de paso en el 8.52% (ocho punto cincuenta y dos por ciento) de la red, lo que implica que en el DP se extrapola el análisis y sus resultados al resto de la red en la cual no se presta el SERVICIO RELEVANTE.

Asimismo, si bien es posible extrapolar el estado que guarda un segmento del mercado respecto de otro, esto debe soportarse en evidencia que apunte a la homogeneidad de dicho mercado, ya sea, entre otras cuestiones, porque las características que generan la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un subconjunto se replican para todo el conjunto; o porque la optimización de la red por parte del operador tiene como consecuencia que éste aplique políticas generales a todas las rutas, independientemente de sus características específicas. Supuestos que no se analizaron en el DP.

En el DP se reconoció la existencia de rutas en cada una de las redes de los concesionarios; sin embargo, no se realiza un análisis que permita identificar las mismas o, al menos, algunas de ellas que resultaran representativas de la totalidad de rutas para afirmar que no existen condiciones de competencia efectiva.

En consecuencia, en el EXPEDIENTE no se cuenta con elementos suficientes que permitan analizar los MERCADOS RELEVANTES y sus componentes para demostrar que en aquellas rutas en donde existan derechos de paso, éstos no puedan ser sustituidos por el SPTFC INTERLINEAL.

Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE no es posible advertir los aspectos que toma en cuenta un concesionario para elegir entre el uso de derechos de paso y el tráfico interlineal, cuando ambas sean posibles. Máxime que, para estar en posibilidad de determinar la existencia o no de condiciones de competencia en un mercado relevante, es indispensable conocer las condiciones que imperan en el espacio en que concurren los competidores y consumidores que forman parte del mismo.



62107

En este orden, en el DP no se realiza un comparativo de las características técnicas, caracterización de la demanda o posibles alternativas por el lado de la oferta a las que se encontrarían sujetas el SPTFC INTERLINEAL y los derechos de paso en un ámbito territorial determinado, que permitiera llegar a una conclusión general.

En consecuencia, no es factible verificar las conclusiones del DP, en cuanto a la definición de los MERCADOS RELEVANTES y la ausencia de competencia efectiva en éstos, en virtud de que, del EXPEDIENTE, esta autoridad no cuenta con elementos suficientes para determinar:

- [i] el grado de sustituibilidad entre los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso y el tráfico interlineal; y
- [ii] que todas las rutas o trayectos comparten características que se traduzcan en similares condiciones de competencia efectiva.

En virtud de que los argumentos analizados resultan fundados, se considera que no es necesario entrar al estudio, análisis y valoración del resto,<sup>96</sup> así como de las pruebas recabadas durante la investigación y las adquiridas durante la dilación probatoria, pues esto resultaría ocioso toda vez que el análisis de los mismos no cambiaría las conclusiones antes apuntadas. En consecuencia, este PLENO resuelve decretar el cierre del presente EXPEDIENTE.

#### IV. CONCLUSIONES

En términos de lo descrito en la presente resolución, este Pleno considera que no existen elementos suficientes en el EXPEDIENTE para sustentar la definición de los MERCADOS RELEVANTES y realizar el análisis de las condiciones de competencia, por lo que procede decretar el cierre del presente EXPEDIENTE, en términos del artículo 96, fracción X de la LFCE.

Lo anterior no constituye un prejuizamiento con relación a futuras investigaciones que pudieran iniciarse por esta COFECE en términos de sus atribuciones sobre cualquiera de los mercados relacionados con el sector ferroviario.

#### V. RESOLUTIVOS

ÚNICO.- Se decreta el cierre del presente EXPEDIENTE, por los motivos señalados en el considerando TERCERO de la presente resolución.

<sup>96</sup> En apoyo se cita la jurisprudencia por reiteración VI.2o.A. J/9 con número de registro 176398, emitida en la Novena Época, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXIII, Enero de 2006, visible a página 2147, bajo el rubro:

**“AGRAVIOS EN LA REVISIÓN FISCAL. CUÁNDO SU ESTUDIO ES INNECESARIO.** Si del análisis de uno de los agravios se advierte que éste es fundado y suficiente para revocar la sentencia dictada por la Sala a quo, es innecesario que en la ejecución correspondiente se analicen los restantes agravios que se hicieron valer en el escrito de revisión, pues ello a nada práctico conduciría si de cualquier manera el fallo recurrido ha de quedar insubsistente en virtud del agravio que resultó fundado.”



62110

Pleno  
Resolución  
Expediente DC-002-2016

Notifíquese personalmente la presente resolución a la Cámara de la Industria de la Transformación de Nuevo León, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., UPDS de México, S. de R. L. de C.V., UP Logistics de México, S. de R.L. de C.V., Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V., Grupo México, S.A.B. de C.V., Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. y Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V., de conformidad con el artículo 164, fracción XI de las DISPOSICIONES REGULATORIAS; y por oficio a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.- Así lo resolvió el Pleno de la COFECE, por unanimidad de votos, en la sesión de mérito, previa excusa de la Comisionada Presidenta así como de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez, supliendo en funciones a la Comisionada Presidenta, el Comisionado Jesús Ignacio Navarro Zermeño de conformidad con lo establecido en los artículos 19 y 20 de la LFCE. Lo anterior ante la fe del Secretario Técnico, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI del Estatuto Orgánico de la COFECE.- Conste.

  
Jesús Ignacio Navarro Zermeño  
En suplencia por impedimento de la  
Comisionada Presidenta

  
Martín Moguel Gloria  
Comisionado

  
Benjamín Contreras Astiazarán  
Comisionado

  
Eduardo Martínez Chombo  
Comisionado

  
Alejandro Faya Rodríguez  
Comisionado

  
Fidel Gerardo Sierra Aranda  
Secretario Técnico