



Ciudad de México, a primero de marzo de dos mil diecisiete.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo citado al rubro, relativo a la investigación en el 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, que inició la COMISIÓN, de conformidad con el extracto del acuerdo de inicio publicado en el DOF el doce de septiembre de dos mil dieciséis, 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 LFCE; 1, 2 y fracción II del artículo 110 de las DISPOSICIONES; y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracciones II y XVI del ESTATUTO, y toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 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 que se realice con origen o destino, y/o a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, y RED DE FERROVALLE, al tenor de lo siguiente:

Glosario de Términos

Para los efectos del presente dictamen preliminar, se entenderá por:

Concepto	Descripción
AGENCIA	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
AGENTES ECONÓMICOS	Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica
AHMSA	Altos Hornos de México, S.A.B. de C.V.
AMC	Americas Mining Corporation
API ALTAMIRA	Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.
API VERACRUZ	Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.
APL MÉXICO	APL México, S.A. de C.V.
AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN
BULKMATIC	Bulkmatic de México, S. de R.L. de C.V.
CARGILL	Cargill México, S.A. de C.V.
CEMEX	Cemex, S.A.B. de C.V.
CFC	Comisión Federal de Competencia
CHIAPAS MAYAB	Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S.A. de C.V.
COMISIÓN	Comisión Federal de Competencia Económica
CONCESIONARIO OTORGANTE	Concesionario y/o asignatario prestador del servicio de interconexión en su modalidad de derecho de paso o derecho de arrastre
CONCESIONARIO SOLICITANTE	Concesionario y/o asignatario que utiliza el servicio de interconexión en su modalidad de derecho de paso o derecho de arrastre
CONTRATO CELEBRADO ENTRE KCSM Y FERROVALLE	Contrato de prestación de servicios de interconexión, servicios de terminal, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios multimodales, intercambio directo de carros con otros concesionarios y servicios misceláneos celebrado entre KCSM y FERROVALLE

[Handwritten signatures and initials in the bottom right corner, including a large 'B' and 'Y' and other illegible marks.]

055038



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

CONTRATO DE TRANSACCIÓN	Convenio de transacción celebrado entre KCSM, FERROMEX, FERROSUR, Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., GFM, GRUPO MÉXICO y Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V.
CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO	Convenio de transacción sobre derechos de paso y de arrastre (<i>switching</i>) y servicios interlineales celebrado entre KCSM y FERROMEX
CONTRATOS	CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO Y CONTRATO DE TRANSACCIÓN en su conjunto
CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO Y FERROVALLE	Contratos de prestación de servicios de interconexión, servicios de terminal, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios multimodales, intercambio directo de carros con otros concesionarios y servicios misceláneos celebrados entre GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y FERROVALLE
DEACERO	Deacero, S.A.P.I. de C.V.
DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA	Decreto por el que se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicado en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis
DECRETO DE LA LRSF	Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario publicado en el DOF el veintiséis de enero de dos mil quince
DECRETO DEL RISCT	Decreto por el que se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicado en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis
DGDFM	Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal
DGTFM	Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal
DICTAMEN	Dictamen Preliminar conforme a la fracción V del artículo 96 de la LFCE
DOF	Diario Oficial de la Federación
EQUIPO FERROVIARIO	Vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las VÍAS FÉRREAS
EQUIPO DE ARRASTRE	Vehículo ferroviario destinado al servicio público de transporte ferroviario que no cuenta con tracción propia
EQUIPO TRACTIVO	Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del EQUIPO FERROVIARIO
ESPUELA	Vía Férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a una vía auxiliar o a la vía principal para conectarse a una vía general de comunicación ferroviaria
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce
EXPEDIENTE	Investigación radicada bajo el número de expediente DC-002-2016
FNM	Ferrocarriles Nacionales de México
FERROSUR	Ferrosur, S.A. de C.V.
FERROMEX	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
FERROVALLE	Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
FIT	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
FORD	Ford Motor Company, S.A. de C.V.
FR TERMINALES	FR Terminales, S.A. de C.V.
GAN	Grupo Acerero del Norte, S.A. de C.V.
GFM	Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

GRUPO MÉXICO	Grupo México, S.A.B. de C.V.
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	Grupo de Interés Económico conformado por GRUPO MÉXICO y sus subsidiarias, incluyendo a los concesionarios FERROMEX y FERROSUR
ICA	Constructoras ICA, S.A. de C.V.
ICA VE	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, S.A de C.V.
IMPOSICIÓN DE MODALIDAD	Imposición al FIT de modalidad sobre las vías Chiapas y Mayab, de diez de agosto de dos mil siete
INVESTIGACIÓN	Procedimiento de investigación radicado en el EXPEDIENTE
ITM	Infraestructura y Transporte México, S.A. de C.V.
KATOEN	Katoen Natie Mexicana, S.A de C.V.
KCSLI	Kansas City Southern Lines Industries
KCSM	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.
LCD	Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis
LRSF	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario publicada en el DOF el veintiséis de enero de dos mil quince
LRSF DE 1995	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco
MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA	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
MERCADOS RELEVANTES	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 la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, RED DE LCD, RED DE FIT, RED DE FERROVALLE
MÉXICO TRANSPORTES	GMéxico Transportes, S.A. de C.V.
PEÑOLES	Industrias Peñoles, S.A.B. de C.V.
PERIODO DE PRIVATIZACIÓN	Periodo que comprende el proceso de licitación y asignación de las concesiones del SFM
PMEA	Programa de Movimiento del EQUIPO DE ARRASTRE
PUNTO DE INTERCONEXIÓN	Lugar determinado para prestar los servicios de interconexión
PUNTO DE INTERCAMBIO	Vías de entrega e intercambio de EQUIPO DE ARRASTRE entre las vías de dos concesionarios conectantes. Estas normalmente son un punto de interconexión
RISCT	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
RSF	Reglamento del Servicio Ferroviario publicado en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis
RED DE LCD	La vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión de Coahuila-Durango
RED DE KCSM	La vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Noreste

Handwritten signatures and stamps, including a large signature and the text "COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA" and "SECRETARÍA DE ECONOMÍA".



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

RED DE FERROMEX Y FERROSUR O RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	Las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en los títulos de concesión de Ojinaga-Topolobampo, Nacozari, Pacífico-Norte, Sureste, Oaxaca y Sur
RED DE FERROVALLE	La vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Valle de México
RED DE FIT	Las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en el título de asignación relativo al Istmo de Tehuantepec y en el título de concesión de CHIAPAS MAYAB (vías Chiapas y Mayab)
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SERVICIO RELEVANTE	Servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el SPTFC
SFM	Sistema Ferroviario Mexicano
SILOS TYSA	Silos Tysa, S.A de C.V.
SPTFC	Servicio público de transporte ferroviario de carga
SPTFC INTERLINEAL	SPTFC prestado mediante tráficos interlineales
SPTFC LOCAL	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
TERNIUM	Ternium México, S.A de C.V.
TMM	Transportación Marítima Mexicana
TFM	Transportación Ferroviaria Mexicana
TRENES UNITARIOS	EQUIPO TRACTIVO que transporta un grupo de EQUIPO DE ARRASTRE de un mismo origen a un mismo destino
TUCE	Tarifa única de carga y exprés
UP	Union Pacific Railroad Company, Inc.
USUARIOS	APL, CARGILL, CEMEX, DEACERO, FORD y TERNIUM
VÍAS FÉRREAS	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
ZMCM	Zona Metropolitana de la Ciudad de México

[Espacio sin texto]





055041

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

I. Extracto del DICTAMEN

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE DC-002-2016, EMITIDO EL PRIMERO DE MARZO DE DOS MIL DIECISIETE.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente DC-002-2016 disponible en www.cofece.mx)

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 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 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

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including the word 'COMISIÓN' and other illegible markings.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

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).
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).
Autoridades	Descripción
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.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

- 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.
- 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: 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: 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



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

otro concesionario o asignatario mediante el uso de su propio equipo tractivo¹ y equipo de arrastre,² 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 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.
- 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

¹ Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del Equipo Ferroviario (v gr. vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas).

² Vehículo ferroviario destinado al servicio público de transporte ferroviario que no cuenta con tracción propia.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

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.
- 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.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

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 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 la 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.
- 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, 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.

II. Consideraciones de Derecho

La COMISIÓN "(...) es un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independiente en sus decisiones y funcionamiento, profesional en su desempeño, imparcial en sus actuaciones y ejercerá su presupuesto de forma autónoma, misma que tiene por objeto garantizar la libre concurrencia y competencia económica, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados",³ que tiene, entre otras, la facultad de "(...) [r]esolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de libre concurrencia o competencia económica a que hacen referencia ésta u otras leyes y reglamentos".⁴

El ejercicio de la facultad antes mencionada, deberá llevarse a cabo por la COMISIÓN con estricto apego al procedimiento detallado en el artículo 96 de la LFCE, el cual establece que para su inicio resulta necesario que las disposiciones legales o reglamentarias lo prevean expresamente o que así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos. En estos casos, la COMISIÓN podrá iniciar el procedimiento para la determinación de condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de libre concurrencia, de oficio; a solicitud del Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Economía; a solicitud de la dependencia coordinadora del sector de que se trate, o a petición de parte afectada.

El procedimiento radicado en el EXPEDIENTE, se funda en el artículo 96 de la LFCE y se encuentra previsto de forma expresa en una disposición legal, el artículo 36 de la LRSF, el cual establece que:

³ Artículo 10 de la LFCE.

⁴ Fracción XI, del artículo 12, de la LFCE.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

“Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia **previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva** en un trayecto o ruta determinado, **por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.**” [Énfasis añadido]

Una vez que la AGENCIA sea notificada sobre la resolución de determinación de ausencia de condiciones de competencia, dicha autoridad determinará los derechos de paso obligatorios, y en su caso, las condiciones y contraprestaciones para el otorgamiento de los mismos, conforme a lo establecido en el artículo 36 Bis de la LRSF y al procedimiento señalado en el artículo 112 Bis del RSF.

El inicio de este procedimiento se realizó tras una solicitud de parte afectada recibida en la COMISIÓN el treinta de agosto de dos mil dieciséis, mediante la cual el solicitante proporcionó la información y documentos señalados en el artículo 110 de las DISPOSICIONES.

En relación con lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA es el órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación, de conformidad con el artículo 26 de la LFCE y, en el caso concreto, ésta es la responsable de llevar a cabo la INVESTIGACIÓN de conformidad con la fracción IV del artículo 96 de la LFCE. Mientras que corresponde, de manera exclusiva, al Pleno de la COMISIÓN el ejercicio de la facultad establecida en la fracción XI, del artículo 12 de la LFCE, que consiste en resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de libre concurrencia o competencia económica a que hace referencia esa u otras leyes y reglamentos.⁵

En ese sentido, cuando existen elementos para determinar que no hay condiciones de competencia efectiva, u otros términos análogos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitirá un dictamen preliminar dentro del plazo de treinta días contados a partir de la emisión del acuerdo que tenga por concluida la investigación, de conformidad con lo establecido en la fracción V del artículo 96 de la LFCE y la fracción XVI, del artículo 17, del ESTATUTO.

Para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, u otros términos análogos en los mercados relevantes, es necesario analizar los supuestos establecidos en los artículos 58 y 59 de la LFCE, con relación a lo indicado en los artículos 5, 7 y 8 de las DISPOSICIONES.

III. Cronología de la INVESTIGACIÓN

Mediante escrito presentado el treinta de agosto de dos mil dieciséis ante esta COMISIÓN, LCD proporcionó diversa información y documentos⁶ para efectos de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA iniciara el procedimiento establecido en el artículo 96 de la LFCE. Al respecto, conforme a dicha información, en el acuerdo de inicio de la INVESTIGACIÓN se indica que LCD:

“i) es un usuario de los servicios de interconexión, derechos de paso y arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en territorio nacional; ii) que participa en el Mercado Materia de la Declaratoria [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

⁵ Conforme a lo previsto en el artículo 18, párrafo séptimo, de la LFCE.

⁶ Folios 000001 a 000100 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

territorio nacional], y **iii**) tiene una afectación derivada de la falta de competencia efectiva en el mismo, acreditando su carácter como parte afectada, conforme a la fracción I, incisos a) y c) del artículo 109 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (Disposiciones)⁷

En ese sentido, mediante el escrito de solicitud, LCD proporcionó la información y documentación requerida conforme a lo establecido en el artículo 110 de las DISPOSICIONES. Toda vez que LCD presentó información a su disposición para analizar el mercado relevante y el poder sustancial de mercado o las condiciones de competencia, conforme a los artículos 58 y 59 de la LFCE.

Al respecto, 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 establecido en el artículo 96 de la LFCE, en relación con el artículo 36 de la LRSF. El extracto del acuerdo de inicio fue publicado en el DOF el doce de septiembre de dos mil dieciséis.⁸

El nueve de noviembre de dos mil dieciséis, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA de la COMISIÓN, con fundamento en el último párrafo del artículo 96, de la LFCE y 59 de las DISPOSICIONES, acordó ampliar el plazo de investigación por un periodo adicional de cuarenta y cinco días, contados a partir del día siguiente a aquel en que finalizó el primer periodo de investigación.⁹ El extracto del acuerdo de ampliación se publicó en la lista de la AUTORIDAD INVESTIGADORA el diez de noviembre de dos mil dieciséis.¹⁰

El dos de febrero de dos mil diecisiete, siendo el día hábil siguiente a aquel en que concluyó el segundo periodo de la INVESTIGACIÓN, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió acuerdo de conclusión de la INVESTIGACIÓN con lo cual se tuvo por concluido el segundo periodo y comenzó a transcurrir el plazo de treinta días para emitir un Dictamen Preliminar,¹¹ conforme a lo señalado en la fracción V del artículo 96 de la LFCE.¹²

Durante los periodos de la INVESTIGACIÓN la AUTORIDAD INVESTIGADORA de la COMISIÓN emitió y dio trámite a los requerimientos y solicitudes de información que se listan en el cuadro **Actuaciones realizadas durante la INVESTIGACIÓN:**

Cuadro. Actuaciones realizadas durante la INVESTIGACIÓN

Agente Económico	Oficio	Fecha de notificación	Fecha de desahogo ¹³
GRUPO MÉXICO ¹⁴	COFECE-AI-DGMR-2016-072	13.09.16	05.12.16

⁷ Folios 000101 a 000111 del EXPEDIENTE.

⁸ Folios 000101 a 000113 del EXPEDIENTE.

⁹ El primer periodo de investigación transcurrió del doce de septiembre al catorce de noviembre, ambos de dos mil dieciséis.

¹⁰ Folios 053208 a 53209 del EXPEDIENTE.

¹¹ Con fundamento en el artículo 63 de las DISPOSICIONES.

¹² El segundo periodo de investigación transcurrió del quince de noviembre de dos mil dieciséis al primero de febrero de dos mil diecisiete.

¹³ La fecha corresponde a la fecha del acuerdo de desahogo del requerimiento o solicitud de información y documentos correspondiente.

¹⁴ El requerimiento de información se notificó el trece de septiembre de dos mil dieciséis. El veintinueve de septiembre, dieciocho de octubre, cuatro de noviembre, veinticuatro de noviembre y ocho de diciembre, todos de dos mil dieciséis.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

KCSM ¹⁵	COFECE-AI-DGMR-2016-073	14.09.16	30.11.16
LCD ¹⁶	COFECE-AI-DGMR-2016-077	15.09.16	06.12.16
FERROVALLE ¹⁷	COFECE-AI-DGMR-2016-093	21.09.16	01.12.16
FIT ¹⁸	COFECE-AI-DGMR-2016-092	21.09.16	22.11.16
ICAVE ¹⁹	COFECE-AI-DGMR-2016-081	15.09.16	05.12.16
FR TERMINALES ²⁰	COFECE-AI-DGMR-2016-096	23.09.16	14.11.16
SILOS TYSA ²¹	COFECE-AI-DGMR-2016-082	19.09.16	25.10.16
KATOEN ²²	COFECE-AI-DGMR-2016-095	22.09.16	28.10.16

GRUPÓ MÉXICO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de diez de octubre, veinticinco de octubre y catorce de noviembre, todos de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de cinco de diciembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

¹⁵ El requerimiento de información se notificó el catorce de septiembre de dos mil dieciséis. El catorce y veinticuatro de octubre, dos de noviembre, veintitrés y veinticinco de noviembre, todos de dos mil dieciséis, KCSM presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veintiséis de octubre y nueve de noviembre, de dos mil dieciséis se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de treinta de noviembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

¹⁶ El requerimiento de información se notificó el quince de septiembre de dos mil dieciséis. El veintinueve de septiembre, diecisiete de octubre, diecinueve de octubre, cuatro de noviembre, veinticinco de noviembre y treinta de noviembre, todos de dos mil dieciséis, LCD presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de diez de octubre, veinticinco de octubre y catorce de noviembre, todos de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de seis de diciembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

¹⁷ El requerimiento de información se notificó el veintiuno de septiembre de dos mil dieciséis. El catorce, diecinueve, y veintiocho de octubre; tres, siete y veinticinco de noviembre, todos de dos mil dieciséis, FERROVALLE presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de veinte de octubre, veinticinco de octubre y once de noviembre, todos de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de primero de diciembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

¹⁸ El requerimiento de información se notificó el veintiuno de septiembre de dos mil dieciséis. El seis, doce y veintiséis de octubre; quince y veintidós de noviembre, todos de dos mil dieciséis, FIT presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de catorce de octubre y primero de noviembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de veintidós de noviembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

¹⁹ El requerimiento de información se notificó el quince de septiembre de dos mil dieciséis. El diecisiete y veintiuno de octubre; cuatro y veinticuatro de noviembre, y cinco de diciembre, todos de dos mil dieciséis, ICAVE presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de veinticuatro de octubre, y catorce de noviembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de cinco de diciembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²⁰ El requerimiento de información se notificó el veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis. El veintiuno de octubre, y ocho de noviembre, todos de dos mil dieciséis, FR TERMINALES presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veintisiete de octubre de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de catorce de noviembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²¹ El requerimiento de información se notificó el diecinueve de septiembre de dos mil dieciséis. El tres y veinte de octubre, de dos mil dieciséis, SYLOS TYSA presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de diez de octubre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de veinticinco de octubre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²² El requerimiento de información se notificó el veintidós de septiembre de dos mil dieciséis. El veinte de octubre de dos mil dieciséis KATOEN NATIE presentó información para desahogar el requerimiento y mediante acuerdo de veintiocho de octubre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

BULKMATIC ²³	COFECE-AI-DGMR-2016-080	12.09.16	14.11.16
SCT ²⁴	COFECE-AI-DGMR-2016-099	23.09.16	31.01.17
TERNIUM ²⁵	COFECE-AI-DGMR-2016-085	13.09.16	14.11.16
CEMEX ²⁶	COFECE-AI-DGMR-2016-086	13.09.16	19.10.16
CARGILL ²⁷	COFECE-AI-DGMR-2016-094	21.09.16	06.12.16
FORD ²⁸	COFECE-AI-DGMR-2016-097	23.09.16	13.12.16
APL MÉXICO ²⁹	COFECE-AI-DGMR-2016-101	26.09.16	05.01.17
DEACERO ³⁰	COFECE-AI-DGMR-2016-104	11.10.16	05.01.17

²³ El requerimiento de información se notificó el doce de septiembre de dos mil dieciséis. El catorce de octubre, tres y once de noviembre, todos de dos mil dieciséis, BULKMATIC presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de diecinueve de octubre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de catorce de diciembre, de dos mil dieciséis, se tuvo por desahogado.

²⁴ La solicitud de información se notificó el veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis. El veintiuno de octubre, once de noviembre, primero y ocho de diciembre, todos de dos mil dieciséis, SCT presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de primero y veintidós de noviembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

²⁵ El requerimiento de información se notificó el trece de septiembre de dos mil dieciséis. El trece y catorce de octubre; dos y diez de noviembre, todos de dos mil dieciséis, TERNIUM presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de diecinueve de octubre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de catorce de noviembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²⁶ El requerimiento de información se notificó el trece de septiembre de dos mil dieciséis. El veintiséis de septiembre, doce y diecinueve de octubre; primero y veintitrés de noviembre, todos de dos mil dieciséis, y tres de enero de dos mil diecisiete, CEMEX presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de treinta de septiembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de diecinueve de octubre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²⁷ El requerimiento de información se notificó el veintiuno de septiembre de dos mil dieciséis. El veinte de octubre; nueve, dieciséis y veinticinco de noviembre, todos de dos mil dieciséis, CARGILL presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veinte de octubre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de seis de diciembre, de dos mil dieciséis, se tuvo por desahogado.

²⁸ El requerimiento de información se notificó el veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis. El veinticuatro de octubre; catorce y quince de noviembre, y cinco de diciembre, todos de dos mil dieciséis, FORD presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de primero de noviembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de trece de diciembre de dos mil dieciséis se tuvo por desahogado.

²⁹ El requerimiento de información se notificó el veintiséis de septiembre de dos mil dieciséis. El veinticinco de octubre, once de noviembre, primero de diciembre, todos de dos mil dieciséis y tres de enero de dos mil diecisiete, APL MÉXICO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veintiséis de octubre y dieciséis de noviembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de cinco de enero de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

³⁰ El requerimiento de información se notificó el once de octubre de dos mil dieciséis. El ocho y veintinueve de noviembre, y catorce de diciembre, de dos mil dieciséis, DEACERO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de dieciséis de noviembre y seis de diciembre, de dos mil dieciséis, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de cinco de enero de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

IV. Antecedentes del SFM

IV.1. FNM y los elementos que llevaron a la privatización

Elementos que llevaron a la privatización. El dos de marzo de mil novecientos noventa y cinco, se publicó en el DOF el decreto por el cual la Comisión Permanente del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos declaró reformado el cuarto párrafo del artículo 28 constitucional, para establecer que los ferrocarriles son un área prioritaria para el desarrollo nacional; situación que permitió a los sectores público, social y privado participar en dicha área.

La causa principal de la privatización del SFM, de acuerdo con la iniciativa de reforma constitucional antes referida, fue que el Estado no podía hacerse cargo de la modernización de los ferrocarriles, dado que se requería de cuantiosos montos de capital para su desarrollo y el Estado estaba imposibilitado de distraer recursos públicos para destinarlos al sector ferroviario.³¹

En ese contexto, de acuerdo con la exposición de motivos de la LRSF DE 1995, era indispensable la participación de los particulares en el mejoramiento de los ferrocarriles para contar con un transporte moderno, eficiente y de bajo costo que incrementara la competencia en el sistema de transporte en general, así como la competitividad en la economía de México. Lo anterior, bajo la rectoría del Estado con la finalidad de asegurar que la prestación del servicio se realizara en condiciones que beneficiarían a la sociedad, a través de la implementación de bases para el desarrollo de un ferrocarril eficiente, competitivo, que proporcionara un servicio no discriminatorio.³²

Al respecto, como parte del proceso de desregulación y competencia, en la exposición de motivos de la iniciativa de la LRSF DE 1995, se propuso que las tarifas fueran fijadas libremente por los concesionarios y permisionarios y registradas ante la SCT. Los permisionarios estarían sujetos a criterios que permitieran la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad y permanencia. En caso de que no existieran condiciones de competencia, la SCT solicitaría opinión de la CFC para que las bases tarifarias respectivas fueran establecidas.³³

De igual forma, en la iniciativa de la LRSF DE 1995, se estableció la obligación a los concesionarios y asignatarios de prestar a otros concesionarios y asignatarios servicios de interconexión a cambio de una contraprestación previamente convenida. En caso de que los concesionarios no llegaran a un acuerdo dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la SCT, previa audiencia de las partes, establecería las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberían prestarse los servicios de interconexión.³⁴

Así, la reforma al cuarto párrafo del artículo 28 constitucional y la iniciativa de la LRSF DE 1995, establecieron que, para construir, operar y explotar VÍAS FÉRREAS, así como para prestar el servicio

³¹ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³² Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³³ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³⁴ Artículo 35 de la LRSF DE 1995.

Handwritten initials and a circular stamp are present in the bottom right corner of the page.

público de transporte ferroviario, se requiere de una concesión que otorgue el Estado a través de la SCT, la cual es otorgada al sector privado a través de procedimientos de licitación.³⁵

Sin embargo, se contempló que el Estado mantendría en todo momento el dominio sobre las vías generales de comunicación, las cuales tendrían que reintegrarse a la nación en buen estado operativo al término de la concesión.³⁶

IV.2. Proceso de privatización y licitación

IV.2.1. Proceso de privatización

Evaluación de modelos para la privatización. El Gobierno Federal reestructuró el SFM a través de un proceso de privatización, considerando las siguientes premisas:³⁷ i) preservar la soberanía nacional; ii) fortalecer la rectoría del Estado para asegurar el respeto de los derechos de los trabajadores; iii) proveer al país con un servicio ferroviario seguro, competitivo y eficiente, capaz de competir dentro del sector para promover el desarrollo del transporte multimodal, así como iv) promover un proceso de concesión vigoroso y transparente.

Para la privatización del FNM, el Gobierno Federal evaluó las siguientes opciones:³⁸

- a) **Empresa única integrada.** Una empresa única y exclusiva, integrada verticalmente, responsable de la infraestructura y de la operación de los servicios de carga y pasajeros en todo el país;
- b) **Separación funcional.** Segmentación por funciones o por línea de negocio, donde una empresa sería responsable de la infraestructura, de su mantenimiento y su construcción, y otras de los servicios de transporte y comercialización, y
- c) **División regional.** Segmentación por regiones, con la creación de empresas regionales integradas verticalmente responsables de operar, comercializar, mantener y ampliar la infraestructura. Los ferrocarriles regionales estarían interconectados y formarían un sistema nacional de transporte ferroviario para que la provisión del servicio de transporte ferroviario se diera de forma continua a través de cualquier vía.

En todas las opciones referidas, el Gobierno Federal requería “operadores independientes integrados verticalmente para las líneas cortas de carácter local o especializado, así como una empresa independiente” que prestaran servicios de conexión y maniobras en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.³⁹

Las opciones de empresa única integrada y separación funcional fueron descartadas casi desde el principio. La primera opción se descartó porque sería difícil establecer mecanismos efectivos para contrarrestar el efecto negativo de un monopolio sobre las tarifas, calidad del servicio y competitividad. Por su parte, la segunda opción representaba ventajas en términos de las economías

³⁵ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³⁶ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³⁷ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

³⁸ Folios 046023 a 046072 y 055021 del EXPEDIENTE.

³⁹ Folios 046023 a 046072 del EXPEDIENTE.

de escala que se podrían alcanzar en la operación, sin embargo, se consideraba que pudiera implicar una elevada complejidad operativa y se apartaba del modelo adoptado en Estados Unidos de América.⁴⁰

Elección del modelo de segmentación regional. Para la reestructuración del SFM, el modelo seleccionado fue el de segmentación regional de la red nacional⁴¹ a través de la creación de tres empresas de participación estatal mayoritaria creadas por la Comisión Intersecretarial de Desincorporación y bajo un criterio geográfico. Dichas empresas fueron, Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V. y Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V. Asimismo, se creó Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., para operar la ZMCM.⁴²

Por otra parte, se concesionó a empresas regionales o bien operadores independientes, las líneas de ferrocarril cortas o especializadas.⁴³

Las razones por las que se tomó la decisión de realizar una división regional de empresas integradas verticalmente fueron, entre otras, para:⁴⁴ **i)** disminuir el alto costo de entrada que representan, derivado de las inversiones iniciales que tendrían que incurrir los potenciales participantes por la totalidad de la red ferroviaria; **ii)** fomentar la competencia entre los ferrocarriles regionales a través de la interconexión de las redes para el acceso o potencial acceso a las principales zonas industriales, puertos y cruces fronterizos del país; y **iii)** obtener economías de escala mediante la concentración de la infraestructura productiva en un área definida para la prestación de los servicios y rentabilidad económica.

La división regional buscaba lograr un equilibrio⁴⁵ en el SFM que permitiera: **i)** la competencia entre los diversos concesionarios; **ii)** las economías de operación; **iii)** la capacidad de respuesta en mercados regionales; **iv)** el número óptimo de puntos de conexión con otros ferrocarriles que no provocaran ineficiencias y elevaran costos, y **v)** la viabilidad económica para los inversionistas.

IV.2.2. Proceso de licitación y asignación

Procedimiento previo a la licitación. En primera instancia, las concesiones se otorgaron a las empresas públicas regionales constituidas expresamente con la finalidad de facilitar la privatización a través de la venta de las acciones representativas del capital social de esas empresas públicas. El patrimonio de dichas empresas estuvo conformado por el título de concesión para prestar el servicio público de transporte ferroviario, y por las locomotoras y equipos necesarios para la operación.⁴⁶

⁴⁰ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁴¹ Folios 046023 a 046072 y 055021 del EXPEDIENTE.

⁴² Folio 055019 del EXPEDIENTE.

⁴³ Folios 046023 a 046072 del EXPEDIENTE.

⁴⁴ Folio 046023 a 046072 del EXPEDIENTE.

⁴⁵ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁴⁶ Folio 055021 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

En la conformación territorial de las redes férreas a licitar en cada paquete se consideraron los siguientes elementos:⁴⁷ i) la configuración existente en dicho periodo y futura de la red ferroviaria; ii) el acceso equilibrado de concesionarios a mercados locales importantes (Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey); iii) el acceso equitativo de concesionarios a puertos fronterizos y marítimos; iv) la distribución del tráfico y generación de condiciones de competencia entre concesionarios, y v) el reconocimiento a la existencia de líneas y ramales de baja densidad.

Todo lo anterior bajo la premisa de que la red del SFM funcionaría como un sistema integrado con la capacidad para que cada uno de los ferrocarriles que operaran las vías troncales, pudiera prestar el servicio de transporte ferroviario a nivel nacional, ya sea a través de sus vías concesionadas o mediante cualquiera de las modalidades de servicios de interconexión, derechos de paso, de arrastre o tráfico interlineal.⁴⁸

Licitación del Ferrocarril Noreste. El seis de agosto de mil novecientos noventa y seis, la SCT publicó en el DOF la convocatoria para la concesión del Ferrocarril del Noreste. De los interesados iniciales, al final del procedimiento quedaron tres: el primero, formado por ICA, UP y SBC International Railways; el segundo, fue GRUPO MÉXICO, a través de su subsidiaria GFM; y el tercero fue TFM, integrado por TMM, junto con el ferrocarril estadounidense KCSLI. El dos de diciembre de mil novecientos noventa y seis, se otorgó la concesión para proporcionar el transporte de carga a este último grupo.⁴⁹

TFM inició operaciones el veintiséis de junio de mil novecientos noventa y siete como empresa privada. Posteriormente, el primero de abril de dos mil cinco, KCSLI adquirió la totalidad de las acciones de TFM y se convirtió en KCSM. Lo anterior con la autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y la CFC.⁵⁰

Licitación de la Terminal del Valle de México. El veintinueve de noviembre de mil novecientos noventa y seis la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo destinó al servicio de la SCT la vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México, con el objeto de que dicha dependencia otorgara las concesiones y permisos respectivos.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., cuyo objeto social consistía principalmente en la operación y explotación de una vía general de comunicación ferroviaria y la prestación de servicios ferroviarios, particularmente de terminal e interconexión.⁵¹

Conforme a los títulos representativos del capital social de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, el Gobierno podía optar por enajenarlos mediante el procedimiento de licitación

⁴⁷ Folios 046023 a 046024 del EXPEDIENTE.

⁴⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁹ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁵⁰ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁵¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.





055057

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

correspondiente, o bien, transmitirlos a las empresas ferroviarias para ser consideradas como parte de su activo, previo al proceso de licitación de dichas empresas ferroviarias.⁵²

En ese orden de ideas, en la licitación de los tres ferrocarriles troncales regionales se estableció la obligación de entregar a cada uno de los ganadores, la propiedad del 25% del capital social de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., para la prestación conjunta de servicios de recepción y formación de trenes, así como de clasificación, acopio y entrega de carros, en una zona de gran densidad de tráfico y complejo funcionamiento. Entre sus instalaciones se incluyó el patio intermodal de Pantaco.⁵³

El dos de diciembre de mil novecientos noventa y seis, el Gobierno Federal por conducto de la SCT, otorgó a favor de Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V. el título de concesión para la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México, así como para prestar el SPTFC en dicha vía general de comunicación ferroviaria.⁵⁴

El 25% restante de las acciones se reservó para el Ferrocarril Suburbano de pasajeros que funcionaría en parte de la doble vía electrificada México-Querétaro. A la fecha, esta última participación accionaria permanece en manos del Gobierno Federal.⁵⁵

Licitación del Ferrocarril Pacífico Norte. En marzo de mil novecientos noventa y siete la SCT publicó la convocatoria para la concesión del Ferrocarril Pacífico Norte.⁵⁶ Para participar en la licitación del Ferrocarril Pacífico Norte, se integró el GFM, cuyo accionista mayoritario fue GRUPO MÉXICO, y dos socios minoritarios, ICA y el ferrocarril norteamericano UP. El segundo grupo interesado, integrado por Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V., Impulsora Tlaxcalteca de Industrias, S.A. de C.V. y Railtex Services Company, Inc., decidió abandonar el concurso. Luego de verificar que cumplió con los requisitos establecidos en las bases y que su propuesta excedía el monto fijado por la SCT, se otorgó la licitación a GFM. En mil novecientos noventa y siete, ICA vendió su participación accionaria a UP. Posteriormente, se constituyó FERROMEX, la cual comenzó a operar como empresa ferroviaria el diecinueve de febrero de mil novecientos noventa y ocho.⁵⁷

Licitación de la vía corta Ojinaga-Topolobampo. A mediados de mil novecientos noventa y siete, UP, GRUPO MÉXICO e ICA, a través de GFM, presentaron una oferta de licitación para la adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital social de FNM, empresa que

⁵² Lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, publicados en el DOF el trece de noviembre de mil novecientos noventa y cinco.

⁵³ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁵⁴ Modificación al título de concesión otorgado en favor de la empresa Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., hoy Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. publicada en el DOF el veintiocho de julio de dos mil cuatro.

⁵⁵ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁵⁶ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁵⁷ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in the right margin, including a large '9' and other illegible markings.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

era concesionaria de la vía corta Ojinaga-Topolobampo. El cuatro de julio de mil novecientos noventa y siete, GFM ganó la licitación.⁵⁸

Licitación de la vía corta Coahuila-Durango. El treinta y uno de julio de mil novecientos noventa y siete se publicó en el DOF la convocatoria para licitar la concesión para la operación y explotación de la vía corta Coahuila-Durango, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario. GAN y PEÑOLES resultaron ganadores de la licitación referida, sin embargo, dichas empresas cedieron sus derechos como ganadores de la licitación a LCD.⁵⁹

Licitación del Ferrocarril del Sureste. El Ferrocarril del Sureste fue la última de las vías troncales ofrecidas en licitación al sector privado. El dieciocho de febrero de mil novecientos noventa y ocho se publicó la convocatoria y las bases para la licitación de la línea troncal del Ferrocarril del Sureste, la cual incluía el veinticinco por ciento del capital social de Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V.; además tenía la opción de operar la línea corta del Mayab.⁶⁰

Finalmente, después del retiro de ICA, quedaron dos interesados: el primero, un grupo conformado por el GAN, PEÑOLES y la compañía Illinois Central Corporation, propietaria y operadora de ferrocarriles en Estados Unidos de América; y el segundo, mismo, que presentó la oferta ganadora, fue la empresa mexicana Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V.,⁶¹

En mil novecientos noventa y ocho, la SCT otorgó a Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., el título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del sureste.⁶²

Vía corta Tijuana-Tecate. El veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve, la SCT publicó en el DOF la convocatoria y las bases de licitación para concesionar la operación y explotación de la vía corta Tijuana-Tecate, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.⁶³ Sin embargo, el quince de junio de ese mismo año el Gobierno del Estado de Baja California solicitó a la SCT, el otorgamiento de la asignación de la vía general de comunicación ferroviaria Tijuana-Tecate.⁶⁴

⁵⁸ Folio 000128 del EXPEDIENTE.

⁵⁹ Concesión otorgada en favor de Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V., respecto de la vía general de comunicación ferroviaria Coahuila-Durango, publicada en el DOF el once de febrero de mil novecientos noventa y ocho.

⁶⁰ En la modificación al título de concesión de la vía general de comunicación ferroviaria del Sureste, se señala que el dieciocho de noviembre de mil novecientos noventa y ocho "(...) la "CONCESIONARIA" manifestó la decisión de renunciar la explotación y operación de la Vía Corta Coatzacoalcos-Mérida toda vez que su operación y explotación no son económicamente viables.", posteriormente, FERROSUR ratificó a la SCT dicha decisión. Al respecto, la SCT ocho de junio de mil novecientos noventa y nueve la SCT informó a Ferrosur que se tenía por realizada la renuncia. Folios 055021 y 012825 Bis a 013921 del EXPEDIENTE.

⁶¹ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁶² Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁶³ Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de la vía corta Tijuana-Tecate, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario que en ella opera, publicada en el DOF el veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

⁶⁴ Título de Asignación otorgada en favor del Estado de Baja California, respecto de la vía general de comunicación ferroviaria Tijuana-Tecate, publicado en el DOF el treinta y uno de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve. (La

El siete de julio de mil novecientos noventa y nueve, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprobó la asignación de la vía corta Tijuana-Tecate, al Gobierno del Estado de Baja California.⁶⁵

Licitación de las vías cortas Chiapas-Mayab. El veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve, el Gobierno Federal publicó en el DOF la convocatoria y las bases de licitación en relación con la concesión para operar y explotar las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab⁶⁶ y el veintiséis de agosto de ese mismo año, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a CHIAPAS MAYAB la concesión para operar y explotar las vías generales de comunicación Chiapas y Mayab, así como para prestar el SPTFC y servicios auxiliares en las citadas vías.⁶⁷

CHIAPAS MAYAB inició operaciones en septiembre de mil novecientos noventa y nueve, y en julio de dos mil siete, la citada empresa concesionaria suspendió operaciones, previa renuncia a la concesión para operar y explotar las vías cortas Chiapas y Mayab.⁶⁸

Licitación de la vía corta Nacozari. En mil novecientos noventa y ocho, la línea de Nacozari empezó a ser operada por FERROMEX mediante un contrato de derechos de paso.⁶⁹ El veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve se publicaron en el DOF la convocatoria y las bases de licitación para concesionar la operación y explotación de la vía corta Nacozari.⁷⁰ Finalmente, GRUPO MÉXICO resultó ganador, lo que se le notificó el nueve de julio de mil novecientos noventa y nueve.⁷¹

Vía del Istmo de Tehuantepec. El veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo destinó al servicio de la SCT⁷² los inmuebles

página de Internet del DOF señala como fecha de publicación el treinta y uno de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve).

⁶⁵ Título de Asignación otorgado en favor del Estado de Baja California, respecto de la vía general de comunicación ferroviaria Tijuana-Tecate, publicado en el DOF el treinta y uno de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve.

⁶⁶ Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de las vías cortas Chiapas y Mayab, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y la venta de activos relacionados con las mismas, que en conjunto constituyen una unidad económica con fines productivos, publicada en el DOF el veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

⁶⁷ Resolución que contiene la Declaratoria de rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., publicada en el DOF el veintitrés de agosto de dos mil dieciséis.

⁶⁸ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁶⁹ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁷⁰ Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de la vía corta Nacozari, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario que ella opera, publicada en el DOF el veinticuatro de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

⁷¹ Folios 023550 a 23551 del EXPEDIENTE.

⁷² A través del "Acuerdo mediante el cual se destina al servicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el total de los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria denominada Vía Corta del Istmo de Tehuantepec, así como de los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares.", el cual se publicó en el DOF el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y nueve.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**

que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, así como los inmuebles en donde se encuentran las instalaciones para la prestación de servicios auxiliares.⁷³

El tres de marzo de mil novecientos noventa y nueve, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria FIT y el diecinueve de octubre del mismo año, se constituyó como una sociedad anónima de capital variable, con el objeto de: **i)** operar la vía general de comunicación ferroviaria de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, y **ii)** construir, operar y explotar el tramo de Medias Aguas, Veracruz a Coatzacoalcos, Veracruz.⁷⁴

El título de asignación se otorgó a FIT mediante decreto publicado en el DOF el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec.

Licitación de las vías cortas Oaxaca y Sur. El nueve de noviembre de dos mil cuatro, la SCT publicó en el DOF la convocatoria y las bases de licitación para concesionar la operación y explotación de las vías cortas Oaxaca y Sur, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, la cual incluía los permisos para prestar servicios auxiliares.⁷⁵

Derivado del procedimiento de licitación, el catorce de octubre de dos mil cinco, la SCT notificó a FERROSUR la asignación a su favor del título de concesión, respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Oaxaca y Sur.⁷⁶

Resultados del proceso de licitación. En conclusión, las VÍAS FÉRREAS se otorgaron a nueve concesionarios, a través de procedimientos de contratación pública, y dos a través de asignación al Gobierno del Estado de Baja California y a la empresa de participación estatal mayoritaria FIT, de acuerdo con el cuadro **Resultados de la licitación:**

[Espacio sin texto]

⁷³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.
⁷⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.
⁷⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.
⁷⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055061

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Cuadro. Resultados de la licitación

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Vía Concesionada/ Asignada ⁷⁷	Consortio ganador	Concesionario/ Asignatario actual ⁷⁸	Kilómetros ⁷⁹	Oferta ganadora (millones de pesos) ⁸⁰	Oferta ganadora por kilómetro (pesos) ⁸¹	Fecha en que se otorgó la concesión ⁸²
Noreste	TFM, Transportación Marítima Mexicana y Kansas City Southern Industries	KCSM	4,251	13,012 ⁸³	3,060,926.84	02.12.96
Del Valle de México		FERROVALLE	-	-	-	02.12.96
Pacífico Norte	Grupo Ferroviario Mexicano: Grupo México, ICA y UP	FERROMEX	6,858	3,941 ⁸⁴	574,657.33	22.06.97
Ojinaga-Topolobampo	Grupo Ferroviario Mexicano: Grupo México, ICA y UP	FERROMEX	943	255 ⁸⁵	270,413.57	22.06.97
Coahuila-Durango	Industrias Peñoles y Grupo Acerero del Norte	LCD	974	180 ⁸⁶	184,804.93	14.11.97
Sureste	Triturados Basálticos y Derivados	FERROSUR	1,479	2,898 ⁸⁷	1,959,432.05	29.06.98
Tijuana-Tecate ⁸⁸		Gobierno de Baja California	71	N/A	N/A	07.07.99

⁷⁷ Folio 000128 del EXPEDIENTE.

⁷⁸ Folio 000128 del EXPEDIENTE.

⁷⁹ Folio 000128 del EXPEDIENTE.

⁸⁰ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸¹ Información elaborada por la COMISIÓN con información obtenida del folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸² Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁸³ Folio 055021 del EXPEDIENTE

⁸⁴ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸⁵ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸⁶ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸⁷ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁸⁸ Conforme al artículo 10 de la LRSF las asignaciones que otorga la SCT a los estados, municipios y entidades paraestatales no se sujetan al procedimiento de licitación pública.

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

4

Chiapas y Mayab	CHIAPAS MAYAB.	FIT	1,550	141 ⁸⁹	90,967.74	26.08.99
Nacozari		FERROMEX	320	20.5	6,4062.5	27.08.99
Istmo de Tehuantepec ⁹⁰		FIT	207	N/A	N/A	23.12.99
Oaxaca-Sur		FERROSUR	-	-	-	14.11.05

IV.3. Estructura actual

IV.3.1. Conformación de grupos

Mediante escrito recibido ante la Oficialía de Partes de la CFC el veintidós de febrero de dos mil dos, el representante legal de la empresa ITM, subsidiaria de GRUPO MÉXICO, notificó la intención de realizar una concentración, consistente en incorporar a FERROSUR, como subsidiaria al 100% de ITM, operación que radicó en el expediente CNT-28-2002. Posteriormente, el Pleno de esa CFC emitió, el dieciséis de mayo de dos mil dos, resolución sobre ese procedimiento, en la cual en su tercer punto resolutive determinó no autorizar la concentración pues:⁹¹

“(…) incrementaría sustancialmente la capacidad para la comisión de las prácticas monopólicas por parte del agente económico concentrado, aumentaría la capacidad del agente concentrado de fijar precios y condiciones unilateralmente, y rompería el equilibrio competitivo objeto del proceso de privatización.”⁹²

A pesar de dicha negativa, ITM, subsidiaria de GRUPO MÉXICO, notificó el veinticuatro de noviembre de dos mil cinco, ante la CFC, la operación consistente en la adquisición por su parte y la de Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., otra subsidiaria de GRUPO MÉXICO, de las acciones representativas del capital accionario de FERROSUR.⁹³ Dicha operación radicó en el expediente CNT-132-2005 y, en el mismo sentido, que el procedimiento previo, el Pleno de esa CFC no autorizó la concentración notificada.⁹⁴

No obstante lo anterior, GRUPO MÉXICO presentó el dos de febrero de dos mil siete una demanda de nulidad, que derivó en una resolución emitida por el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, el doce de mayo de dos mil diez, la cual concluyó que, de conformidad con la ley vigente, esa CFC debía considerar aprobada la adquisición de FERROSUR.⁹⁵ Por lo cual, dado que no se admitió a trámite el recurso de revisión interpuesto por esa CFC, quedó firme la resolución del juicio de nulidad.⁹⁶

⁸⁹ De acuerdo con información obtenida del folio 055021 del EXPEDIENTE, el consorcio ganador de la vía general de comunicación ferroviaria fue: CHIAPAS MAYAB.

⁹⁰ Conforme al artículo 10 de la LRSF las asignaciones que otorga la SCT a los estados, municipios y entidades paraestatales no se sujetan al procedimiento de licitación pública.

⁹¹ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁹² Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁹³ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁹⁴ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁹⁵ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

⁹⁶ Folio 055021 del EXPEDIENTE.

IV.3.2. IMPOSICIÓN DE MODALIDAD a FIT

Mediante escrito dirigido a la SCT, de fecha veinticinco de junio de dos mil siete, la compañía CHIAPAS MAYAB expresó su pretensión de suspender definitivamente el SPTFC a partir del veintinueve de julio de dos mil siete.⁹⁷

En ese contexto, el tres de julio de dos mil siete, la SCT comunicó a CHIAPAS MAYAB que hasta en tanto no surtiera efectos la renuncia formulada a los derechos derivados de su título de concesión, las obligaciones derivadas del mismo continuarían subsistentes.⁹⁸

No obstante, CHIAPAS MAYAB se negó a recibir unidades cargadas para intercambio, así como EQUIPO FERROVIARIO con mercancía de terceros, usuarios de FERROSUR, lo que generó que el SPTFC en esa vía se viera interrumpido. Asimismo, ocasionó que FERROSUR incumpliera con sus obligaciones de brindar el SPTFC. Finalmente, CHIAPAS MAYAB se abstuvo de prestar el SPTFC a los usuarios solicitantes.⁹⁹

El veintisiete de julio de dos mil siete, CHIAPAS MAYAB interrumpió la prestación del SPTFC y no realizó la debida conservación y mantenimiento de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, y demás bienes de dominio público concesionados.¹⁰⁰

Como consecuencia de lo anterior, la SCT designó a FIT como depositario de los bienes asegurados, así como un verificador especial de CHIAPAS MAYAB, por el tiempo que fuera necesario para restituir la vía ferroviaria a buen estado. Asimismo, se le impuso modalidad¹⁰¹ para que operara, explotara y mantuviera las vías Chiapas y Mayab, prestara el SPTFC y los servicios auxiliares hasta que: i) se otorgue concesión respecto de las vías Chiapas y Mayab, o ii) la SCT le notifique que han cesado las causas que motivaron la imposición de la modalidad, o iii) llegara el treinta y uno de enero de dos mil ocho, lo que ocurriera primero.¹⁰² Para ello, FIT debía:¹⁰³

- Operar y explotar las vías Chiapas y Mayab conforme a las condiciones que se establecieron en el título de asignación;
- Prestar el SPTFC en las vías Chiapas y Mayab, con el EQUIPO TRACTIVO y de ARRASTRE de CHIAPAS MAYAB;
- Operar y explotar las vías Chiapas y Mayab, así como, prestar el SPTFC y los servicios auxiliares, con el personal estrictamente necesario que FIT contrate temporalmente;

⁹⁷ Folios 014821 a 014826 y 0154258 Bis del EXPEDIENTE.

⁹⁸ Folios 014821 a 014826 y 0154258 Bis del EXPEDIENTE.

⁹⁹ Folios 014821 a 014826 y 0154258 Bis del EXPEDIENTE.

¹⁰⁰ Folios 014821 a 014826 y 0154258 Bis del EXPEDIENTE.

¹⁰¹ El artículo 23 de la LRSF señala que "Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las VÍAS FÉRREAS y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta."

¹⁰² Folios 014762 a 014771 y 015428 del EXPEDIENTE.

¹⁰³ Folios 014762 a 014771 y 015428 del EXPEDIENTE.

- Otorgar derechos de paso en las vías Chiapas y Mayab a los concesionarios del SFM, cuya contraprestación por el otorgamiento de éstos, fuera la misma que aplica FIT por los derechos de paso que otorga en la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec;
- Realizar los trabajos de verificación especial y mantenimiento en las vías Chiapas y Mayab, que le permitieran brindar el SPTFC con seguridad y eficiencia, y
- Aplicar una parte de las tarifas y de las contraprestaciones que cubran a su favor, respectivamente los usuarios del SPTFC y los concesionarios del SFM por los derechos de paso que FIT les otorgara en las vías Chiapas y Mayab, para: **i)** el mantenimiento de las vías Chiapas y Mayab, **ii)** la contratación del seguro contra siniestros que se generen en dichas vías, y **iii)** el pago de sueldos al personal que contrate temporalmente.

Los pagos de las tarifas y las contraprestaciones cubiertos en favor de FIT por los usuarios del SPTFC y los concesionarios del SFM por los derechos de paso, constituyeron la indemnización que le correspondía a FIT en virtud de la modalidad.¹⁰⁴

V. Marco jurídico

V.1. SFM

SFM. La LRSF define al sistema ferroviario como las vías generales de comunicación ferroviaria, los servicios auxiliares y el servicio público de transporte ferroviario, de conformidad con lo establecido en la fracción IX, del artículo 2, de la LRSF. Por lo que para comprender la definición del SFM es necesario precisar los siguientes conceptos que componen el SFM:

V.1.1. Vías generales de comunicación ferroviaria

Definición de vía general de comunicación ferroviaria. De conformidad con el artículo 3 de la LRSF, las VÍAS FÉRREAS son vías generales de comunicación cuando: **i)** comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; **ii)** en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y **iii)** entronquen o conecten con alguna otra VÍA FÉRREA de las anteriormente enumeradas, siempre que presten servicio al público.

Infraestructura relacionada con las vías generales de comunicación ferroviaria. Al respecto, las vías generales de comunicación ferroviaria que integran el SFM se componen, entre otros, de la siguiente infraestructura:

- a) Vía troncal. Vía general de comunicación ferroviaria entre los principales puntos generadores o receptores de carga o pasajeros.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Folios 014762 a 014771 y 015428 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁵ Fracción XXVIII del artículo 2 del RSF.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

- b) Ramal o vía corta. Vía general de comunicación ferroviaria alimentadora o de enlace entre vías troncales.¹⁰⁶
- c) Patio. Sistema de VÍAS FÉRREAS conformado por vías principales y auxiliares para la recepción, formación y despacho de trenes y, en general, para apoyar la prestación del servicio público de transporte ferroviario, los servicios de interconexión y los servicios auxiliares.¹⁰⁷
- d) Terminal. Tratándose del SPTFC, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes.¹⁰⁸
- e) Espuela. VÍA FÉRREA propiedad de un particular conectada por un solo extremo a una vía auxiliar o a la vía principal para conectarse a una vía general de comunicación ferroviaria.¹⁰⁹
- f) Escape o ladero. VÍAS FÉRREAS auxiliares conectadas por ambos extremos a la vía principal para evitar el encuentro y permitir el paso de trenes, o para almacenar EQUIPO FERROVIARIO.¹¹⁰

Permisos para construcción y mantenimiento de las vías generales de comunicación ferroviaria e infraestructura. Conforme a la LRSF, es necesario contar con un permiso proporcionado por la SCT para llevar a cabo, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en el derecho de vía de las VÍAS FÉRREAS; salvo que se trate de espuelas o de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de comunicación ferroviaria, las cuales podrán construirse sin necesidad de concesión o permiso.¹¹¹ La vigencia de los permisos otorgados para este rubro es indefinida.¹¹²
- b) La construcción, conservación y mantenimiento de VÍAS FÉRREAS por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.¹¹³ La vigencia de estos permisos es indefinida.¹¹⁴

Los permisos para las actividades mencionadas se otorgan a personas físicas o morales mexicanas,¹¹⁵ que den cumplimiento a los requisitos específicos dispuestos en el capítulo III, "De

¹⁰⁶ Fracción XXIII del artículo 2 del RSF.

¹⁰⁷ Fracción XIX del artículo 2 del RSF.

¹⁰⁸ Fracción XII del artículo 2 de la LRSF.

¹⁰⁹ Fracción XII del artículo 2 del RSF.

¹¹⁰ Fracción XI del artículo 2 del RSF.

¹¹¹ Fracción II del artículo 15 de la LRSF.

¹¹² Fracción III del artículo 26 del RSF.

¹¹³ Fracción V del artículo 15 de la LRSF.

¹¹⁴ Fracción IV del artículo 26 del RSF.

¹¹⁵ Artículo 17 de la LRSF.



los permisos y autorizaciones”, del RSF, y su vigencia podrá ser renovada a solicitud del interesado.¹¹⁶

V.1.2. Servicios auxiliares

Definición de servicios auxiliares. Conforme al artículo 44 de la LRSF, los servicios auxiliares son los siguientes: i) terminales de pasajeros; ii) terminales de carga; iii) transbordo y transvases de líquidos; iv) talleres de mantenimiento de EQUIPO FERROVIARIO, y v) centros de abasto para la operación de los equipos. Para su prestación se requiere de un permiso proporcionado por la SCT,¹¹⁷ el cual puede ser otorgado hasta por cincuenta años.¹¹⁸

Los permisos para las actividades mencionadas se otorgan a personas físicas o morales mexicanas,¹¹⁹ que den cumplimiento a los requisitos específicos dispuestos en el capítulo III, “De los permisos y autorizaciones”, del RSF, y su vigencia podrá ser renovada a solicitud del interesado.¹²⁰

V.1.3. Servicio público de transporte ferroviario

Definición de servicio público de transporte ferroviario. De conformidad con el artículo 37 de la LRSF, el servicio público de transporte ferroviario puede ser de pasajeros o de carga. Conforme al artículo 2, fracción XI, de la LRSF, el servicio público ferroviario de pasajeros es aquel que se presta en VÍAS FÉRREAS y está destinado al traslado de personas. Por otro lado, el SPTFC se define en la fracción X del artículo 2, como aquel que se presta en VÍAS FÉRREAS destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de otros concesionarios.

Dado el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, a continuación, se precisa el marco jurídico en lo relativo al SPTFC.

V.2. Marco Jurídico del SPTFC

Prestación del SPTFC. Para prestar el servicio público de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades y para construir, operar y explotar VÍAS FÉRREAS, que sean una vía general de comunicación,¹²¹ dentro del SFM,¹²² se requiere de concesión o asignación otorgada por la SCT.¹²³ De igual modo, los concesionarios y asignatarios deben contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio público de transporte ferroviario que presten, el cual deberá cumplir con las condiciones de peso, dimensión y capacidad que establezcan las disposiciones jurídicas aplicables.¹²⁴

¹¹⁶ Artículo 26, párrafo tercero del RSF.

¹¹⁷ Fracción I del artículo 15 y 44 de la LRSF

¹¹⁸ Fracción I del artículo 26 del RSF.

¹¹⁹ Artículo 17 de la LRSF.

¹²⁰ Artículo 26, párrafo tercero del RSF.

¹²¹ Conforme a la fracción I, del artículo 7 de la LRSF, se requerirá concesión para la construcción, operación y explotación de VÍAS FÉRREAS que constituyan vías generales de comunicación.

¹²² Las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares, de conformidad con lo establecido en la fracción IX, del artículo 2 de la LRSF.

¹²³ Fracción II, del artículo 6 y fracción II del artículo 7 de la LRSF.

¹²⁴ Artículos 38 y 39 de la LRSF.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Formas de obtener una concesión o asignación: Los títulos necesarios para prestar el SPTFC y para la administración de la vía, los otorga el gobierno federal a través de la SCT conforme a lo siguiente: i) concesión a los particulares previo procedimiento de licitación pública, para lo cual la SCT, por sí o a petición de interesado, expedirá convocatoria pública a efecto de que se presenten propuestas, y así la SCT pueda emitir el fallo correspondiente con base en dichas propuestas;¹²⁵ ii) asignación a los estados, municipios o entidades paraestatales de la Administración Pública Federal interesadas en construir, operar o explotar una vía general de comunicación ferroviaria, prestar el servicio ferroviario correspondiente o realizar ambas actividades, para lo cual deberán presentar ante la SCT la solicitud suscrita por el estado, municipio o entidad, según corresponda.¹²⁶

Cabe señalar que la misma concesión o asignación puede permitir a una persona tanto construir, operar y explotar una vía general de comunicación ferroviaria, como prestar transporte ferroviario de carga y pasajeros; o bien,¹²⁷ solo alguna de estas actividades, según se especifique en el título de concesión o asignación correspondiente.

Una vez cumplidos el procedimiento y requisitos establecidos en la LRSF,¹²⁸ entre los que se incluye la opinión de la COMISIÓN con respecto a los interesados en participar en la licitación, se otorgará la concesión hasta por cincuenta años, prorrogables por una o varias veces hasta por un plazo que en total no exceda de cincuenta años.¹²⁹

Inversión extranjera en concesiones para prestar el SPTFC. De conformidad con la LRSF las concesiones ferroviarias se otorgan únicamente a personas morales mexicanas.¹³⁰ La inversión extranjera podrá participar hasta en un 49% en el capital social de los concesionarios ferroviarios, la cual, sólo se puede incrementar si media resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.¹³¹

Obligatoriedad de los concesionarios y asignatarios en el otorgamiento de los derechos de paso. Los derechos de paso son las únicas excepciones que se establecieron en los títulos de concesión y título de asignación a la exclusividad que tienen los concesionarios y asignatarios para prestar el SPTFC en las vías concesionadas. Dichos derechos de paso se materializan mediante la obligación que tienen los concesionarios y asignatarios de permitir el acceso a su red.¹³² Asimismo,

¹²⁵ Artículos 9 y 10 de la LRSF.

¹²⁶ Artículos 9 y 10 de la LRSF.

¹²⁷ Artículo 4 del RSF.

¹²⁸ El artículo 9 de la LRSF señala que las concesiones se otorgarán mediante licitación pública, cuyas bases deberán publicarse en el DOF, incluyendo entre otras, las características, especificaciones y límites de la concesión, el plazo de la misma y los criterios para el otorgamiento de la concesión. Mismos que los interesados deberán cumplir, en adición, a la demostración de su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera. Una vez que la SCT haya evaluado comparativamente las propuestas, y verificado el cumplimiento de las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario, otorgará el título respectivo. Así mismo, el artículo 8 Bis del RSF establece que la capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera deberá ser mantenida por el concesionario, durante todo el tiempo de vigencia de la concesión.

¹²⁹ Artículo 11 de la LRSF.

¹³⁰ Primer párrafo del artículo 17 de la LRSF.

¹³¹ Párrafos segundo y tercero del artículo 17 de la LRSF.

¹³² Artículo 36 de la LRSF y los numerales 1.2.3 y 1.4.2 de los títulos de concesión.

la LRSF y el RSF establecen que los concesionarios y asignatarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios, cuando estos sean:¹³³

- a) **Estipulados en un título de concesión y asignación:** De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, durante la reestructuración del SFM se consideró el establecimiento de derechos de paso en los títulos de concesión y asignación “[c]on el objeto de incrementar la competitividad y la eficiencia operativa (...)”.¹³⁴ De esta forma, los derechos de paso que se encuentran en los títulos de concesión y asignación tienen las características que se muestran en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

Al respecto, de acuerdo con lo estipulado en la sección **Marco Jurídico**, los concesionarios y asignatarios están obligados a otorgar los derechos de paso determinados en el anexo relativo a los “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*”, de sus respectivos títulos de concesión y asignación. Asimismo, los concesionarios y asignatarios tienen derecho a que se les otorguen los derechos de paso determinados en el anexo relativo a los “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*”, de sus respectivos títulos de concesión y asignación.

Establecimiento de condiciones y contraprestaciones de derechos de paso en título de concesión y asignación. El artículo 35 de la LRSF, señala que los concesionarios deben prestar los derechos de paso obligatorios a cambio de una contraprestación. En algunos casos, la contraprestación y otras condiciones se encuentran previamente establecidas en los títulos de concesión y asignación. Sin embargo, a falta de disposición expresa en los títulos de concesión, los concesionarios tienen la libertad y discrecionalidad de pactar los términos para la prestación de los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión y asignación.

Conforme el artículo 35 de la LRSF, en caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo para el establecimiento de la contraprestación para prestar derechos de paso dentro de los sesenta días siguientes al inicio de las negociaciones, la AGENCIA escuchará a las partes a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones correspondientes, considerando los criterios y principios reconocidos internacionalmente, para lo cual la AGENCIA podrá solicitar la opinión de la COMISIÓN. Lo anterior, en correlación con el artículo 112 del RSF.

Mediante este mismo procedimiento, la AGENCIA fijará las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de aquellos derechos de paso que sea obligatorio otorgar, desde que sean requeridos formalmente.¹³⁵

¹³³ Artículo 36 de la LRSF y el artículo 107 del RSF.

¹³⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹³⁵ Artículo 109 y fracción V del artículo 112 del RSF.

- b) **Pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios:** Conforme al RSF, los concesionarios y asignatarios a cambio de una contraprestación previamente convenida deberán prestar a otros concesionarios y asignatarios los derechos de paso obligatorios, distintos a los establecidos en el título de concesión y asignación, en cuyo caso se estará a lo que prevean dichos convenios.¹³⁶
- c) **Establecidos por la AGENCIA previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la COMISIÓN.** De la revisión de la LRSF y de los títulos de concesión y asignación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la AGENCIA puede establecer derechos obligatorios cuando se actualice alguno de los dos supuestos normativos establecidos; el primero, en el artículo 36 de la LRSF y, el segundo, en el anexo de los títulos de concesión relativo a los "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*", en relación con el artículo 47 de la LRSF. Ambos supuestos implican la determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN.

Derechos de paso conforme al artículo 36 de la LRSF. En relación con el primer supuesto, el RSF señala que los derechos de paso establecidos por la AGENCIA en términos del artículo 36 de la LRSF serán de carácter obligatorio.¹³⁷ De acuerdo con dicho artículo, los concesionarios deben permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso cuando, entre otros casos, éstos sean establecidos por la AGENCIA previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la COMISIÓN. Estos derechos de paso deberán contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los mismos. Asimismo, la longitud total de los derechos de paso establecidos no excederá la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por la SCT.¹³⁸

De manera relacionada, el artículo 36 Bis de la LRSF establece que, a partir de la determinación de ausencia de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN, la AGENCIA escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de treinta días naturales, tomando en cuenta los criterios o principios reconocidos internacionalmente y, en su caso, la opinión de la COMISIÓN.¹³⁹

Derechos de paso conforme a los títulos de concesión y el artículo 47 de la LRSF. Por su parte, el segundo supuesto, contemplado en el anexo relativo a "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*" de los títulos de concesión, establece la obligación para que los concesionarios otorguen derechos de paso, en toda la VÍA FÉRREA, a petición de un usuario o usuario potencial, siempre que la

¹³⁶ Segundo párrafo del artículo 107 del RSF.

¹³⁷ Tercer párrafo del artículo 107 del RSF.

¹³⁸ Artículo 36 de la LRSF.

¹³⁹ Artículo 36 Bis de la LRSF.

COMISIÓN resuelva que no existe competencia efectiva en términos del artículo 47 de la LRSF. Al respecto, los usuarios o usuarios potenciales pueden solicitar que en lugar de que se fijen bases de regulación tarifaria, se establezcan derechos de paso obligatorios.¹⁴⁰

Respecto a lo anterior, si dicha solicitud resulta procedente, la AGENCIA¹⁴¹ establecerá los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios que subsanen el problema, los cuales solo podrán referirse: i) al tramo sujeto a controversia; ii) al producto o productos cautivos que no cuenten con una alternativa viable y fueron el origen de la petición, y iii) que sean de origen a destino, por lo que no podrán servir puntos intermedios, salvo que se trate del mismo producto y este se encuentre cautivo.

Esta disposición está sujeta a que haya transcurrido un periodo de veinte años desde el otorgamiento del título de concesión para los casos de los títulos correspondientes a las vías del Noreste, Sureste, Pacífico Norte y Ojinaga-Topolobampo, la primera operada por KCSM y los tres restantes por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO respectivamente. Asimismo, la disposición que establece como requisito que transcurra un periodo de veinte años, únicamente se encuentra contenida en los títulos de concesión de las vías señaladas en el presente párrafo.

Para el caso de las vías señaladas en el párrafo anterior, los derechos de paso o derechos de arrastre que se otorguen mediante resolución de la AGENCIA,¹⁴² en relación con el artículo 47 de la LRSF, entrarán en vigor cinco años después de haber sido notificado al CONCESIONARIO OTORGANTE de los derechos de paso y derechos de arrastre que haya determinado la AGENCIA. Para el caso de los títulos de concesión de LCD, CHIAPAS MAYAB, de la vía corta Nacozari, y Oaxaca y Sur, se establece un periodo de tres años para la entrada en vigor de la resolución de la AGENCIA.¹⁴³ Por lo que respecta a FERROVALLE, la disposición establece que la determinación de derechos de paso entrará en vigor en la fecha que sean fijados en la resolución de la AGENCIA.¹⁴⁴

Establecimiento de contraprestaciones por derechos de paso por parte de la AGENCIA. En los casos en que la AGENCIA fije los importes de las contraprestaciones por los servicios de interconexión, o derechos de paso obligatorios deberá considerar, entre otros aspectos, los costos de mantenimiento de la infraestructura y de control de tráfico, el incremento de los costos por la interferencia en la operación, la amortización de la inversión relacionada con el tramo sobre el que se otorgue los derechos y/o servicios, y una utilidad razonable.¹⁴⁵

¹⁴⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁴¹ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

¹⁴² El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

¹⁴³ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

¹⁴⁴ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

¹⁴⁵ Artículo 114 del RSF.



Las resoluciones que emita la AGENCIA para fijar el importe de las contraprestaciones por los servicios y derechos señalados deberán considerar, por lo menos: **i)** los elementos que identifique la COMISIÓN respecto de la ausencia de condiciones de competencia efectiva, y **ii)** las condiciones y contraprestaciones para el otorgamiento de los mismos, las cuales tienen que cumplir con los criterios y principios establecidos en los artículos 36 Bis de la LRSF y 114 del RSF.¹⁴⁶

V.2.1. Títulos de concesión otorgados para prestar el SPTFC y títulos de asignación

Contenido general de los títulos de concesión. Los títulos de concesión y asignación otorgados a los concesionarios se estructuran de la siguiente manera:

- i) Cuerpo de los títulos de concesión y asignación.** Especifica la red ferroviaria otorgada en concesión, así como los derechos y límites de ésta. A su vez, detalla los términos y condiciones en los que el concesionario y asignatarios deberá llevar a cabo la prestación de servicios ferroviarios, y su vigencia. Es decir, se trata de la parte medular del título de concesión o asignación, cuya descripción se realiza en las siguientes secciones.
- ii) Anexos de los títulos de concesión y asignación.** Detallan conceptos relacionados con los términos y condiciones del cuerpo del título de concesión y asignación, tales como: la descripción de la VÍA FÉRREA concesionada; las especificaciones de la configuración, superficies, límites y rutas de la VÍA FÉRREA; las especificaciones de los bienes; las superficies que se excluyen de la VÍA FÉRREA concesionada y relación de los bienes con valor histórico, cultural o artístico; los permisos; los indicadores de eficiencia y seguridad; el plan de negocios; la responsabilidad en materia de protección al ambiente; los derechos de arrastre y derechos de paso que el concesionario y asignatario está obligado a otorgar; los derechos de arrastre y derechos de paso en favor del concesionario o asignatarios, y las cartas de derechos de paso.

Conforme a lo anterior se explicará el contenido de los títulos de concesión más relevante para el presente DICTAMEN.

V.2.2. Cuerpo de los títulos de concesión y asignación

Objeto de los títulos de concesión. Los títulos de concesión y asignación otorgados a los concesionarios y asignatarios tienen por objeto conceder el uso y goce de una determinada vía general de comunicación ferroviaria, diversos bienes de dominio público y, en algunos casos, la prestación del SPTFC en sus respectivas VÍAS FÉRREAS.¹⁴⁷ Asimismo, los concesionarios y asignatarios pueden prestar el SPTFC en las demás vías troncales, rutas cortas o ramales integrantes del SFM, siempre que cuenten con derechos de paso o derechos de arrastre.¹⁴⁸

Sujetos a modificaciones normativas. La operación y explotación de las VÍAS FÉRREAS señaladas en los diversos títulos de concesión y asignación, así como la prestación del SPTFC y servicios

¹⁴⁶ Artículo 114 del RSF.
¹⁴⁷ Artículo 12 de la LRSF y folio 046073 del EXPEDIENTE.
¹⁴⁸ Artículo 105, fracción II del RSF.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

auxiliares se sujetan, entre otros, a la LRSF y al RSF, la Ley de vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, LFCE, tratados internacionales, leyes, reglamentos, decretos y normas oficiales mexicanas.¹⁴⁹ Asimismo, mediante los referidos títulos de concesión y asignación, los concesionarios aceptaron estar sujetos a cualquier modificación, derogación, o adición a los preceptos de la legislación aplicable, pues dichos títulos establecen que:

“[e]l [concesionario] acepta que si los preceptos legales o las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fueran derogados, modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor”.¹⁵⁰

Modificación de los títulos de concesión. Las condiciones establecidas en los títulos de concesión para prestar el SPTFC pueden ser revisadas o modificadas por acuerdo entre la SCT y cada concesionario, conforme a la LRSF, su reglamento y demás disposiciones aplicables.¹⁵¹

Vigencia de los títulos de concesión y asignación para operar y explotar la VÍA FÉRREA. Los títulos y asignación de concesión se otorgaron por un periodo determinado y pueden ser prorrogadas en una o varias ocasiones, a solicitud del concesionario, por un plazo que no exceda cincuenta años.¹⁵²

Derechos de exclusividad para prestar el SPTFC. Los títulos de concesión contemplan un derecho de exclusividad a favor del concesionario. Conforme a este derecho de exclusividad, la SCT podrá otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios para que otorguen el SPTFC en las VÍAS FÉRREAS concesionadas en el título de concesión respectivo únicamente cuando haya concluido el periodo de exclusividad.¹⁵³ No obstante, los títulos de concesión y la normativa establecen excepciones a dicha exclusividad, las cuales se exponen más adelante.

Durante la INVESTIGACIÓN, la AGENCIA señaló que la exclusividad fue otorgada para que el concesionario de una vía general de comunicación ferroviaria lleve a cabo de manera exclusiva la prestación del SPTFC en determinada vía. Esto, con la finalidad de garantizar el retorno de capital pagado por el otorgamiento de la concesión correspondiente.¹⁵⁴ Sin perjuicio de lo anterior, la exclusividad para prestar el SPTFC establecida en los títulos de concesión no establece una prohibición para que se construyan nuevas vías que entronquen con la vía de un concesionario,¹⁵⁵ por lo que corresponde a la SCT determinar el otorgamiento de una concesión para operar y explotar dichas VÍAS FÉRREAS, así como para prestar el SPTFC en éstas, de conformidad con la LRSF.¹⁵⁶

¹⁴⁹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵² Artículo 11 de la LRSF.

¹⁵³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁴ Folios 054133 a 054190 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁶ Artículo 7 de la LRSF y 4 del RSF.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

En el mismo sentido, el vencimiento de la exclusividad para prestar el SPTFC no implica que la SCT pueda otorgar una nueva concesión para prestar el SPTFC en la VÍA FÉRREA cuya operación y administración aún se encuentra concesionada, sin previamente haber escuchado las manifestaciones que conforme a su derecho convengan los concesionarios de las vías correspondientes.¹⁵⁷

Distinción entre la exclusividad sobre la vía y los bienes, y exclusividad para prestar el SPTFC. Es importante distinguir estos dos derechos otorgados a los concesionarios y asignatarios mediante sus títulos. Como se mencionó, el objeto de los títulos de concesión es conceder el uso y goce de una determinada vía general de comunicación ferroviaria, diversos bienes de dominio público y, en algunos, la prestación del SPTFC en sus respectivas VÍAS FÉRREAS.¹⁵⁸

- a) **Exclusividad sobre la vía y los bienes.** En términos de la condición 1.2.1 de cada título de concesión y asignación, la exclusividad sobre la vía general de comunicación comprende: la VÍA FÉRREA, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.¹⁵⁹
- b) **Exclusividad para prestar el SPTFC.** La concesión para la prestación del SPTFC se otorgó de manera exclusiva conforme a una vigencia específica, por lo que el periodo para que un concesionario preste de forma exclusiva el SPTFC en las VÍAS FÉRREAS que le fueron concesionadas, no necesariamente es el mismo que el periodo de vigencia del título de concesión.

Como se mencionó, este periodo de exclusividad para la prestación del SPTFC en determinada vía, únicamente se otorgó con la finalidad de garantizar el retorno de capital pagado por el otorgamiento de la concesión correspondiente.¹⁶⁰

Dado lo anterior, prácticamente todos los títulos de concesión otorgados a los concesionarios y asignatarios tienen una vigencia mayor a la vigencia de la exclusividad para prestar el SPTFC en sus vías.¹⁶¹ En ese sentido, la AGENCIA señaló que el derecho de exclusividad para prestar el SPTFC fue establecido de manera proporcional al periodo de vigencia de las concesiones y asignaciones, el cual, a su vez, se diferenció entre vías troncales y vías cortas.¹⁶²

Vigencia de la exclusividad para prestar el SPTFC. Para vías troncales se otorgaron títulos de concesión con cincuenta años de vigencia, de los cuales, en treinta de ellos, tienen exclusividad para prestar el SPTFC, mientras que para vías cortas la vigencia de los títulos fue de treinta años y

¹⁵⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁸ Artículo 12 de la LRSF.

¹⁵⁹ Folios 046073 y 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁰ Folios 046073 y 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

¹⁶¹ Únicamente para el caso de FERROVALLE, FIT, así como las vías cortas Oaxaca y Sur, el periodo de exclusividad se otorgó durante el periodo de vigencia de sus respectivos títulos. Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁶² Folios 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

dieciocho de exclusividad.¹⁶³ El período de los derechos de exclusividad para prestar el SPTFC de los títulos de concesión es el siguiente:

Cuadro. Periodos de exclusividad y vigencia de los títulos de concesión y asignación

Vías correspondientes a los títulos de concesión ¹⁶⁴	Periodo de vigencia del título de concesión para operar y explotar la VÍA FÉRREA	Periodo de vigencia de la exclusividad para prestar el SPTFC	Año de vencimiento de la exclusividad para prestar el SPTFC ¹⁶⁵
CHIAPAS MAYAB	30 años	18 años	2017
LCD	30 años	18 años	2016
KCSM	50 años	30 años	2027
Vía del Sureste (Ferrosur)	50 años	30 años	2029
Vías cortas Oaxaca y Sur (Ferrosur)	30 años	30 años	2035
Ojinaga-Topolobampo (Ferromex)	50 años	30 años	2028
Vía troncal Pacífico-Norte (Ferromex)	50 años	30 años	2028
Vía ferroviaria Nacozari (Ferromex)	30 años	18 años	2017
Vía del Valle de México (Ferrovial)	50 años	50 años	2048
Vía del Istmo de Tehuantepec (FIT)	50 años	N/A	N/A

FIT representa un caso particular, el objeto de su título de asignación no comprende la prestación del SPTFC. Por lo tanto, FIT no tiene exclusividad para prestar el SPTFC. La exclusividad sobre la vía general de comunicación ferroviaria y los bienes señalados en su título de asignación vencen en el año dos mil cuarenta y nueve.¹⁶⁶

Por su parte, como se puede observar en el cuadro **Periodos de exclusividad y vigencia de los títulos de concesión y asignación**, la vigencia para prestar el SPTFC contenida en el título de concesión de LCD venció durante dos mil dieciséis.

Excepciones al derecho de exclusividad para prestar el SPTFC. Las excepciones que se establecieron en los títulos de concesión al derecho de exclusividad para prestar el SPTFC que tienen los concesionarios, se materializan mediante la obligación que tienen de permitir la interconexión.¹⁶⁷ Lo anterior, se estipula en las disposiciones contenidas en los numerales 1.2.3 y 1.4.2 de los títulos de concesión, en donde se establece una excepción a los derechos de exclusividad para prestar el SPTFC de que gozan los concesionarios, al enunciar lo siguiente:

¹⁶³ Folios 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁵ El cálculo del vencimiento de la exclusividad se realizó tomando como base la fecha señalada en el numeral 5.1 de los títulos de concesión. Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁷ Artículo 36 de la LRSF.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

“(…) el Concesionario podrá prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en las demás vías troncales, rutas cortas o ramales integrantes del Sistema Ferroviario Mexicano, siempre que cuente con derechos de paso o derechos de arrastre”¹⁶⁸

- i) **Excepciones al derecho de exclusividad conforme al artículo 36 de la LRSF.** Hasta antes de la entrada en vigor del DECRETO DE LA LRSF, la interconexión obligatoria comprendía los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, los cuales podían ser: **i)** aquellos derechos de paso y arrastre que se encuentran estipulados en los títulos de concesión y asignación **ii)** aquellos derechos de paso adicionales que los concesionarios y asignatarios acordaran entre ellos para compartir sus respectivas redes.¹⁶⁹

Por su parte, el actual artículo 36 de la LRSF establece como interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: **i)** aquellos que se encuentran estipulados en los títulos de concesión; **ii)** aquellos que los concesionarios pacten de mutuo acuerdo, y **iii)** aquellos que la AGENCIA establezca, previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, emitida por la COMISIÓN.

De conformidad con el precepto legal referido, los derechos de paso señalados en el párrafo anterior, tienen que contemplar la vía en la cual se conceden los derechos, los productos que podrán movilizarse al amparo de ese derecho de paso, la longitud y los puntos de origen y destino de los mismos. Asimismo, la longitud total de los derechos de paso otorgados a un concesionario, en términos del artículo 36 de la LRSF, no podrán exceder la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial.¹⁷⁰

Al respecto, y recordando que las únicas excepciones al derecho de exclusividad para prestar el SPTFC, sobre las vías concesionadas, que tienen los concesionarios, se materializan mediante la obligación que tienen de otorgar derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, y que los derechos de paso obligatorios a la fecha se limitan a aquellos acordados entre concesionarios y los contenidos en los títulos de concesión. Por lo anterior, esta COMISIÓN observa que, mediante las facultades otorgadas a la AGENCIA para establecer nuevos derechos de paso obligatorios, se configuró una nueva excepción a los derechos de exclusividad determinados en los títulos de concesión al dotar a la AGENCIA de facultades para fijar nuevos derechos de paso obligatorios.

Esta nueva excepción a la exclusividad para prestar el SPTFC está sujeta a que se actualice la hipótesis normativa contenida en el inciso (iii) del artículo 36 de la LRSF.

En ese sentido, la AGENCIA indicó que:

“Los derechos de exclusividad plasmados en los títulos de concesión o asignación no deberían afectar el funcionamiento del servicio ferroviario mexicano ni la continuidad del tráfico dentro del mismo, en virtud de que dicho derecho de exclusividad no limita la posibilidad de que

¹⁶⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁹ Artículo 36 de la LRSF DE 1995.

¹⁷⁰ Párrafo segundo y tercero del artículo 36 de la LRSF.

generen nuevos derechos de paso por acuerdo entre concesionarios o porque los disponga la ARTF [AGENCIA] en términos del artículo 36 de la LRSF.”¹⁷¹

- ii) **Excepciones al derecho de exclusividad contenidas en los títulos de concesión.**¹⁷² Los derechos de paso a que hacen referencia los títulos de concesión se pueden agrupar en dos clases: i) aquellos estipulados en los anexos de los títulos de concesión, los cuales ya se encuentran determinados, y ii) aquellos que los usuarios del SPTFC pueden solicitar conforme a la cláusula 3.2 del cuerpo de los respectivos títulos de concesión y el anexo denominado “Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el concesionario”, en donde se establece que los usuarios o usuarios potenciales del SPTFC pueden solicitar que se establezcan derechos de paso sobre determinada VÍA FÉRREA cuando, conforme al artículo 47 de la LRSF, se haya resuelto que no existen condiciones de competencia en la misma.¹⁷³ Esta situación, daría lugar a que un concesionario obtuviera derechos de paso para prestar el SPTFC fuera de la red que le fue concesionada a solicitud del usuario. Esta excepción se detalla en la sección **Títulos de concesión otorgados para prestar el SPTFC y títulos de asignación** del DICTAMEN.

De lo anterior se observa que si bien existe un derecho de exclusividad para prestar el SPTFC que fue adquirido por los concesionarios desde el momento en que se les otorgaron sus títulos de concesión, un concesionario o asignatario distinto al titular de la concesión, puede prestar el SPTFC en las vías del titular, siempre que cuente con algún derecho de paso obligatorio.

Esto significa que, actualmente, un concesionario y asignatario puede acceder a las vías de otro concesionario o asignatario, mediante derechos de paso, en caso de que i) su derecho se derive de lo establecido en el título de concesión; ii) pacte, por mutuo acuerdo, derechos de paso con el concesionario o asignatario titular de ciertas vías, y iii) los derechos de paso que pueda llegar a otorgar la AGENCIA, conforme al contenido del artículo 36 de la LRSF, están sujetos a la determinación de falta de condiciones de competencia efectiva en una ruta o trayecto determinados.

En este sentido, los concesionarios del SPTFC que pretendan acceder a una vía del SFM concesionada a un tercero que cuente con derecho de exclusividad, están en posibilidad de obtener derechos de paso para acceder a dicha vía, por lo que no debería enfrentar desventaja alguna, previa determinación de falta de condiciones de competencia en una ruta o trayecto por parte de la COMISIÓN.¹⁷⁴

Adicionalmente, la AGENCIA manifestó que los derechos de paso fueron diseñados como una herramienta para crear mayor eficiencia operativa y una mejor integración de la red que conforma el SFM.¹⁷⁵

¹⁷¹ Folios 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

¹⁷² Lo señalado en el presente párrafo no le es aplicable al FIT, por no señalarse así en el título de asignación.

¹⁷³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁴ Folios 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁵ Folios 054133 a 054140 del EXPEDIENTE.

V.2.3. Anexos de los títulos de concesión y asignación

Dado el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, a continuación, se detalla el contenido de los anexos de los títulos de concesión relacionados con servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre.

Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, determinados en los anexos de los títulos de concesión y asignación. Los concesionarios están obligados a otorgar los derechos de paso y derechos de arrastre ya determinados en el anexo relativo a "*los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*", de sus respectivos títulos de concesión. Asimismo, los concesionarios y asignatarios tienen derecho a que se les otorguen los derechos de paso y derechos de arrastre ya determinados en el anexo relativo a "*los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*", de sus respectivos títulos.¹⁷⁶

El detalle de los derechos de paso ya determinados en los anexos de los títulos de concesión está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

Contraprestaciones de los derechos de paso determinados en los anexos de los títulos de concesión. Dentro del anexo denominado "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*" de cada uno de los títulos de concesión¹⁷⁷ no se establecen contraprestaciones para el otorgamiento de los derechos de paso, con excepción de los derechos de paso que LCD tiene obligación de otorgar a FERROMEX y los que FERROSUR tiene que otorgar a los concesionarios o asignatarios que presten el SPTFC en el Istmo de Tehuantepec, establecidos en el referido anexo de los títulos de concesión de LCD y de FERROSUR.¹⁷⁸ Dentro del anexo diez del título de concesión de LCD se establece que éste tiene derecho a cobrar el equivalente a dieciséis punto cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América, por carro kilómetro.¹⁷⁹

En general, la regulación del sector ferroviario otorga la libertad a los concesionarios y asignatarios de convenir las contraprestaciones para los derechos de paso, incluso aquellos determinados en los anexos de los títulos de concesión o asignación. Solo en caso de que los concesionarios y asignatarios no lleguen a un acuerdo para su pronto establecimiento, la AGENCIA puede intervenir para establecer las contraprestaciones correspondientes. Estas facultades serán descritas posteriormente en la sección **Autoridades relacionadas con el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA**, contenida en el DICTAMEN.

Derechos de paso que los usuarios del SPTFC pueden solicitar. Como se mencionó anteriormente, en el anexo relativo a "*los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*", conforme a los títulos de concesión y el título de

¹⁷⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁷ Lo señalado en el presente párrafo no le es aplicable al FIT, por no señalarse así en el título de asignación.

¹⁷⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁹ En la sección **Ingresos y contraprestaciones observados en las estadísticas de los AGENTES ECONÓMICOS**, se presenta un comparativo de las contraprestaciones por cada concesionario y asignatario.



asignación, existe la posibilidad de que cualquier usuario o usuario potencial solicite que se otorguen derechos de paso o derechos de arrastre sobre determinada VÍA FÉRREA, siempre y cuando, conforme al artículo 47 de la LRSF, la COMISIÓN haya resuelto que no existen condiciones de competencia efectiva. Estos derechos de paso únicamente podrán referirse al tramo sujeto a controversia; a productos cautivos, y a que sean de origen a destino, sin poder servir puntos intermedios, salvo que se trate del mismo producto y éste se encuentre cautivo.¹⁸⁰

Para el caso de FERROMEX (en las vías Pacífico-Norte, y Ojinaga-Topolobampo), KCSM y FERROSUR (en la vía Sureste), sus respectivos títulos de concesión especifican que tiene que haber transcurrido un periodo de veinte años de vigencia, para poder llevar a cabo lo señalado en el párrafo anterior.¹⁸¹

Alcance de la red donde cada concesionario y asignatario puede prestar el SPTFC. Los títulos de concesión establecen el alcance que tiene cada titular para prestar el SPTFC, el cual consiste en: i) el SPTFC en las VÍAS FÉRREAS sobre las cuales tiene exclusividad para operar y en las que no enfrenta restricciones para comercializar cualquier origen, destino y producto, y ii) las VÍAS FÉRREAS de otro concesionario o asignatarios, a través del uso de derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios, los cuales pueden tener restricciones de origen, destino, producto o momento en el tiempo en que puede prestarse el SPTFC.

V.2.4. Particularidades de los títulos de concesión y asignación

Una vez que se han presentado las generalidades de los títulos de concesión y asignación otorgados a los concesionarios y asignatarios, es procedente detallar las particularidades de los títulos de concesión, a fin de clarificar el marco jurídico del SPTFC y establecer el alcance de cada red concesionada, conforme a lo siguiente:

[Espacio sin texto]

¹⁸⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.
¹⁸¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Mapa. Líneas troncales, cortas y remanentes¹⁸²



V.2.4.1. Título de concesión relativo a las vías ferroviarias Chiapas y Mayab

Red concesionada. La SCT, mediante el título de concesión de veintiséis de agosto de mil novecientos noventa y nueve, otorgó en favor de CHIAPAS MAYAB, la concesión de: i) las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, su operación y explotación; ii) los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y iii) la prestación del SPTFC a través de las vías concesionadas.

La vía corta Chiapas comunica los Estados de Oaxaca y Chiapas, cuenta con una extensión de cuatrocientos cincuenta y nueve kilómetros cuatrocientos treinta y cuatro metros.¹⁸³ La vía Corta Mayab se localiza en los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas, Campeche y Yucatán, y cuenta con una longitud de mil noventa kilómetros cuatrocientos seis metros.¹⁸⁴

¹⁸² Folio 000128 del EXPEDIENTE.

¹⁸³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and stamps, including a blue circular stamp from the Comisión Federal de Competencia Económica.

Cuadro. Líneas concesionadas a CHIAPAS MAYAB¹⁸⁵

Línea	Puntos de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
Vía corta Chiapas				
K	Ixtepec	Ciudad Hidalgo, Chiapas	Ixtepec Km-K-0+000 a Cd. Hidalgo Km-K-459+434	459.434
			Opcional: Los Toros Km-KA-0+000 a Puerto Madero Km-KA-13+793	
Vía corta Mayab				
FA	Chapo, Veracruz	Valladolid, Yucatán	Chapo Km-FA-18+000 a Mérida Km-FA-894+400	1090.406
			Mérida Km-FD-O+000 a Tizimin Km-FD-177+350	
			Empalme Valladolid Km-FX-0+000 a Valladolid Km-FX-36+656	
			Opcional: Mérida Km-FN-0+000 a Progreso Km-FN-32+427	
			Opcional: Campeche Km-FL-0+000 a Lerma Km-FL-9+042	

Derechos de paso establecidos en el título de concesión para las vías ferroviarias Chiapas y Mayab. En los anexos nueve y diez del título de concesión para operar y explotar las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, y para prestar el SPTFC en ellas, se determinan los derechos de paso que tiene derecho a recibir el concesionario y aquellos que éste tiene obligación de otorgar a otros concesionarios.

Conforme al anexo denominado “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*” de cada uno de los títulos de concesión y asignación, del título de concesión de las vías Chiapas y Mayab, tiene derecho a recibir, son los siguientes:

- i) Por la vía corta Chiapas: un derecho de paso en la VÍA FÉRREA del Sureste y cinco en la VÍA FÉRREA del Istmo de Tehuantepec.
- ii) Por la vía corta Mayab: dos derechos de paso en la VÍA FÉRREA del Sureste y uno en la VÍA FÉRREA del Istmo de Tehuantepec.
- iii) Por las vías cortas Chiapas y Mayab en conjunto: un derecho de paso en la VÍA FÉRREA del Sureste.

Conforme al anexo denominado “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*” del título de concesión de las vías Chiapas y Mayab, tiene la obligación de otorgar derechos de paso y derechos de arrastre en todas sus vías cortas, en función de lo siguiente:

- i) A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.

¹⁸⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

- ii) Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.¹⁸⁶

La descripción detallada de los derechos de paso contenidos en el título de concesión correspondiente a las vías Chiapas y Mayab está contenida en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del presente DICTAMEN.

V.2.4.2. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria Coahuila-Durango

Red concesionada. El catorce de noviembre de mil novecientos noventa y siete, la SCT otorgó en favor de LCD la concesión de: i) la vía general de comunicación ferroviaria Coahuila-Durango, su operación y explotación; ii) los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y iii) la prestación del SPTFC en la vía concesionada.

La vía Coahuila-Durango se encuentra en los territorios de Coahuila-Durango, concluyendo en el estado de Chihuahua, en donde finalmente entronca con la vía ferroviaria Pacífico-Norte y toca las estaciones de Sombrerete, Frio y Felipe Pescador en el Estado de Zacatecas. Su longitud total es de novecientos setenta y tres kilómetros con ochocientos setenta y cinco metros distribuidos en tres líneas: Química el rey, Muzquiz y Durango.¹⁸⁷

Cuadro. Líneas concesionadas a LCD¹⁸⁸

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
VÍA FÉRREA Coahuila - Durango				
RB	No disponible	No disponible	Sabinas-Rosita	14.464
RC			Barroterán-Muzquiz	36.434
RD			Cd. Frontera-Escalón	334.100
RF			Empalme Agujita-Agujita	0.990
RG			Empalme Cloete-Cloete	1.813
RH			Empalme Palau-Palau	3.520
RK			Empalme Distrito Carrillo-Minas	16.652
RL			El Rey-Química el Rey	16.645
DA			No disponible	No disponible
DB	Durango-Km. DB-16+000	16.000		
DC	Durango-Felipe Pescador	264.579		

¹⁸⁶ Dicho numeral establece que "En el caso de que la Secretaría, de conformidad con lo señalado en los numerales 1.4.2 segundo párrafo y 2.15 del presente título y demás disposiciones aplicables, pretenda otorgar concesiones a terceros, deberá escuchar al Concesionario, para que éste manifieste lo que a su derecho convenga.

La Secretaría resolverá lo conducente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley, el Reglamento y demás disposiciones aplicables.

El Concesionario estará obligado a otorgar los derechos de paso y derechos de arrastre a las personas a quienes, de conformidad con lo dispuesto en este numeral, la Secretaría otorgue concesión, en los términos señalados en el siguiente numeral.

Lo anterior, en el entendido de que el Concesionario estará obligado a proporcionar todas las facilidades que se requieran para que el servicio de transporte de pasajeros se ajuste a los itinerarios correspondientes."

¹⁸⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

DE			Durango-Km. DE-7+000	7.000
DF	No disponible	No disponible	Empalme Sombrerete-Sombrerete	8.678
DM			Pedriceña-Km. Dm-2+000	2.000

Derechos de paso establecidos en el título de concesión para la Vía FÉRREA Coahuila – Durango. En los anexos diez y once del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria Coahuila-Durango y para prestar el SPTFC que en ella opera, se determinaron derechos de paso que tiene derecho a recibir, así como aquellos que tiene obligación de otorgar LCD.

Conforme al anexo once, LCD tiene derecho a recibir, de FERROMEX, dos derechos de paso en la vía troncal Pacífico Norte. A diferencia de otros concesionarios, los derechos de paso que LCD tiene derecho a recibir únicamente le sirven para conectar las tres líneas que le fueron concesionadas. Esta situación solo se da en el caso de LCD, toda vez que su red está compuesta de distintas vías cortas conectadas a la vía troncal Pacífico Norte correspondiente a FERROMEX.

Las líneas concesionadas a LCD tienen puntos de origen y destino entre: **i)** Torreón y Durango; **ii)** Felipe Pescador y Durango, y **iii)** Ciudad Frontera y Escalón. Estas tres líneas no se pueden comunicar sin llevar a cabo la interconexión mediante derechos de paso, al no encontrarse físicamente conectadas.

Conforme al anexo diez, LCD tiene la obligación de otorgar derechos de paso y derechos de arrastre en sus vías, en función de lo siguiente:

- i)** A trenes unitarios de combustóleo a FERROMEX entre Torreón y Villa Juárez.
- ii)** A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.
- iii)** Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.3. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria del Noreste

Red concesionada. El dos de diciembre de mil novecientos noventa y seis, la SCT otorgó en favor de Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., hoy KCSM, la concesión de: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía troncal del Noreste, su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y **iii)** la prestación del SPTFC a través de la vía concesionada.

La vía general de comunicación ferroviaria del Ferrocarril del Noreste comunica a los estados de Nuevo León, Tamaulipas, Coahuila, San Luis Potosí, Zacatecas, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo,



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

México, Tlaxcala, Puebla, Veracruz y Michoacán, contando con una extensión total de cuatro mil doscientos ochenta y dos kilómetros con seiscientos noventa y cuatro metros.¹⁸⁹

Cuadro. Líneas concesionadas a KCSM¹⁹⁰

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
VÍA FÉRREA del Noreste				
Juárez Morelos	México	Laredo	Buenavista-Mariscala	517.498
A			Cazadero-San Juan del Río	24.378
AL			San Juan del Río-Chintepec	19.388
B			San Juan del Río-San Nicolás	11.245
BD			Mariscala-Escobedo	30.114
BC			Escobedo-Rinconcillo	12.000
B			Rinconcillo-Ing. Buchanan	57.166
BS			Ahorcado-Villa de Reyes	108.143
B			Pinto-Bocas	34.160
BS			Encantada-Saltillo	15.610
B			Villa de Reyes-Saltillo	416.450
BF			Almacenes-Nvo. Laredo	372.840
BJ			Nacaraz-Emp. Los García	40.214
M			Nvo. Laredo-Nvo. Laredo	10.047
B-BF			Km. M-500-Monterrey	26.575
F	Monterrey	Matamoros	Enlace Libramiento Monterrey-Leal	6.782
L	Chicalote	Tampico	Monterrey-Matamoros	330.860
LA			Chicalote-Tampico	658.887
LB			Tampico-Árbol Grande	9.124
V	México	Veracruz	San Bartolo-Río Verde	42.019
VS			Salinas-Laguna Seca	110.815
N	México	Lázaro Cárdenas	Los Reyes-Santa Fe	430.041
NE			Teotihuacán-Metepec	1.347
NF			Naucalpan-Coróndiro	594.500
NC			Coróndiro-Lázaro Cárdenas	193.831
NB			Ajuno-Caltzontzin	44.690
			Caltzontzin-Uruapan	6.135
			Acámbaro-Escobedo	85.447

Derechos de paso establecidos en el título de concesión para la VÍA FÉRREA del Noreste. En los anexos nueve y diez del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste y para prestar el SPTFC que en ella opera, se determinan derechos de paso que tiene derecho a recibir y aquellos que tiene obligación de otorgar KCSM.

¹⁸⁹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁰ Las cantidades de kilómetros que comprenden: i) el título de concesión de KCSM y ii) el cuadro Líneas Concesionadas a KCSM, difieren entre sí. Dichas cantidades fueron obtenidas del referido título de concesión, por lo que la diferencia entre ambas no es un error de esta COMISIÓN. Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Conforme al anexo nueve los derechos de paso que KCSM tiene obligación de otorgar en sus vías son los siguientes:

- i) A FERROMEX, por la VÍA FÉRREA del Noreste, y en distintos tramos, once derechos de paso.
- ii) A FERROSUR, por la VÍA FÉRREA del Noreste, y en distintos tramos, seis derechos de paso.
- iii) Dos derechos de paso al concesionario de la VÍA FÉRREA de Hidalgo (FERROSUR), en este caso FERROSUR y FERROMEX pertenecen a un Grupo de Interés Económico denominado GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, según se desarrolla más adelante.
- iv) Un derecho de paso a FERROVALLE por la VÍA FÉRREA del Noroeste.

Conforme al anexo diez, los derechos de paso que KCSM tiene derecho a recibir son los siguientes:

- i) En la VÍA FÉRREA Pacífico-Norte, once derechos de paso, por parte de FERROMEX.
- ii) En la VÍA FÉRREA del Sureste, tres derechos de paso, por parte de FERROSUR.
- iii) En la VÍA FÉRREA sur, tres derechos de paso, por parte de FERROSUR.
- iv) Un derecho de paso, por parte de FERROVALLE por la VÍA FÉRREA del Valle de México.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.4. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria del Sureste

Red concesionada. La SCT, mediante título del veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho, otorgó en favor de Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., hoy FERROSUR, la concesión que consideraba: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria del Sureste, su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y **iii)** la prestación del SPTFC a través de las vías concesionadas.¹⁹¹

La vía general de comunicación ferroviaria del Ferrocarril del Sureste comunica a los estados de Puebla, Oaxaca, Veracruz, Tlaxcala, Hidalgo, Estado de México y Área Metropolitana, y cuenta con una extensión total de mil cuatrocientos setenta y nueve kilómetros con sesenta y tres metros.¹⁹²

¹⁹¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁹² Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Cuadro. Líneas concesionadas a FERROSUR¹⁹³

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
Vía Férrea del Sureste				
S	Teotihuacán	Veracruz	Teotihuacán-Jesús de Nazareno	186.774
SC			Encinar-Veracruz	132.297
V			Jesús de Nazareno-Fortin	101.581
SA	Puebla	Apizaco	Santa Fé-Veracruz	14.088
EA	Puebla	Tehuacán	Apizaco-Puebla	44.848
EC	Tehuacán	Sánchez	Km. EA-35+000-Esperanza	15.347
			Nuevo Carnero-Km. EC-1+000	1.000
Vía Corta del Sur				
Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
VB	Tehuacán	Sánchez	Empalme Dto-Atencingo-Oriental	86.027
E			Amozoc-Sánchez	132.154
G	Córdoba	Medias Aguas	Córdoba-Medias Aguas	290.525
GA	Coatzacoalcos	El Chapo	Veracruz-Tierra Blanca	100.827
GB			Tres Valles-Km. GB-1+500	1.500
GF			Papaloapan-Presidente Juárez	20.000
Z			Coatzacoalcos-Medias Aguas	91.219
ZA			Hibueras-Minatitlán	11.080
FA			Coatzacoalcos-El Chapo	18.000
A	Huehuetoca	Tula	Huehuetoca-Tula	34.500
Vía Corta Hidalgo				
Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
AB	Pachuca	Irolo	Tula-Pachuca	69.594
H			Jaltocan-Tepa	48.200
HB			San Agustín-Irolo	28.904
HA			Emplame El Rey-La Soledad	25.037
HC			Tepa-Pachuca	25.561
Ramal: A	Del Km. 81.500 de la Línea A	Al Km. 93.000 de la Línea A	Tula-San Antonio	11.500
Ramal: EA	Del Km. 12.060 de la Línea EA	Al Km. 35.000 de la Línea EA	Tehuacán Km. EA-35+000	22.940
Ramal: EC	Del Km. 1.000 de la Línea EC	Al Km. 3.955 de la Línea EC	Nuevo Carnero-Km EC-3+955	2.955
Ramal: GB	Del Km. 1.500 de la Línea GB	Al Km. 48.800 de la Línea GB	Tres Valles-San Cristóbal	47.300
Ramal: S	Del Km. 234.390 de la Línea S	Al Km. 282.522 de la Línea S	Jesús de Nazareno-Encinar	48.132

¹⁹³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Derechos de paso establecidos en el título de concesión para la VÍA FÉRREA del Sureste. En los anexos nueve y diez del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Sureste y para prestar el SPTFC que en ella opera, se establecen los derechos de paso obligatorios que tiene derecho a recibir y aquellos que tiene obligación de otorgar FERROSUR.

Conforme al anexo nueve, los derechos de paso que FERROSUR tiene obligación de otorgar en sus vías son:

- i) Dos derechos de paso a KCSM por la VÍA FÉRREA del Sureste.
- ii) Cuatro derechos de paso al concesionario de las vías Chiapas y Mayab, por la VÍA FÉRREA del Sureste.
- iii) Dos derechos de paso al concesionario resultante de las vías cortas Oaxaca y Sur (actualmente FERROSUR).¹⁹⁴
- iv) Un derecho de paso que le pertenece al mismo FERROSUR, por ser titular de la vía corta tramo Tres Valles- San Cristóbal.
- v) A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.
- vi) Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.

Conforme al anexo diez, los derechos de paso que FERROSUR tiene derecho a recibir son los siguientes:

- i) Por parte de KCSM, cuatro derechos de paso en la VÍA FÉRREA del Noreste, en distintos tramos;
- ii) Por parte de FERROVALLE, seis derechos de paso en la vía ferroviaria del Valle de México.
- iii) Por parte del FIT un derecho de paso en la vía corta del Istmo de Tehuantepec.
- iv) Un derecho de paso en la vía corta del Sur por parte de FERROSUR.

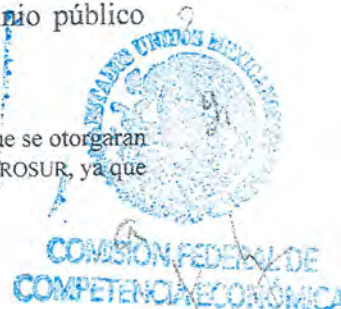
El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.5. Título de concesión relativo a las vías ferroviarias Oaxaca y Sur

Red concesionada. La SCT, mediante título del veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho, otorgó en favor de Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., hoy FERROSUR, la concesión de:

- i) las vías cortas Oaxaca y Sur, su operación y explotación; ii) los bienes de dominio público

¹⁹⁴ Cabe aclarar que el título de concesión de la VÍA FÉRREA del Sureste de FERROSUR contemplaba que se otorgaran derechos de pasos obligatorios al concesionario de las vías cortas Oaxaca y Sur, que actualmente es FERROSUR, ya que dichos títulos se otorgaron en fechas distintas.



descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y **iii**) la prestación del SPTFC a través de las vías concesionadas.

La vía corta Oaxaca comunica a los estados de Puebla, Oaxaca y Veracruz y tiene una extensión de doscientos diecisiete kilómetros. La vía corta Sur comunica los estados de Tlaxcala, Hidalgo, Puebla, Morelos, Guerrero y Estado de México, y cuenta con una extensión total de doscientos cincuenta y ocho kilómetros con doscientos quince metros.¹⁹⁵

Cuadro. Líneas concesionadas a FERROSUR (Vías cortas Oaxaca y Sur)¹⁹⁶

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
Vía corta Oaxaca				
	Del Km. 150+000 de la Línea E	Al Km. 257+200 de la Línea E	Sánchez-Tomellín	107.200
	Del Km. 257+200 de la Línea E	Al Km. 367+000 de la Línea E	Tomellín-Oaxaca	109.800
Vía corta del Sur				
Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos que atiende	Longitud (km)
	Del Km. 28+914 de la Línea HB	Al Km. 37+532 de la Línea HB	Irolo-San Lorenzo	8.618
	Del Km. 0+600 de la Línea VB	Al Km. 101+000 de la Línea VB	San Lorenzo-Empalme Distrito de Atencingo	99.685
	Del Km. 0+000 de la Línea VL	Al Km. 12+656 de la Línea VL	Amecameca-San Rafael	12.656
	Del Km. 27+000 de la Línea VK	Al Km. 123+000 de la Línea VK	Los Reyes-Cuatla	95.556
	Del Km. 156+700 de la Línea VC	Al Km. 115+000 de la Línea VC	Cuatla-Axochiapan	41.700

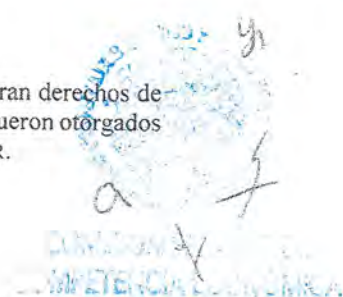
Derechos de paso establecidos en el título de concesión para las VÍAS FÉRREAS Oaxaca y Sur. Conforme al anexo nueve, los derechos de paso que FERROSUR tiene obligación de otorgar en las vías cortas Oaxaca y Sur son los siguientes:

- i) Un derecho de paso que le pertenece al mismo FERROSUR, por ser titular de la vía del Sureste.¹⁹⁷

¹⁹⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁷ Cabe aclarar que el título de concesión de las vías cortas Oaxaca y Sur contemplaba que se otorgaran derechos de pasos obligatorios al concesionario de la vía del Sureste, que actualmente es FERROSUR, ya que dichos fueron otorgados en fechas distintas, por lo que no se contemplaba que ambos títulos fueran concesionados a FERROSUR.



- ii) Un derecho de paso a KCSM para trenes consolidados y unitarios.
- iii) A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.
- iv) Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.

Conforme al anexo diez, los derechos de paso que FERROSUR tiene derecho a recibir son los siguientes:

- i) En la VÍA FÉRREA del Noreste un derecho de paso por parte de KCSM.
- ii) Dos derechos de paso que le pertenecen al mismo FERROSUR, por ser titular de la vía del Sureste.
- iii) Un derecho de paso, por parte de FERROVALLE.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.6. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria Ojinaga-Topolobampo

Red concesionada. El veintidós de junio de mil novecientos noventa y siete, la SCT otorgó en favor de Ferrocarril del Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy FERROMEX, la concesión de: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía corta Ojinaga-Topolobampo, su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación; **iii)** la prestación del SPTFC a través de la vía concesionada.

La vía general de comunicación ferroviaria Ojinaga-Topolobampo se encuentra en los estados de Chihuahua y Sinaloa, teniendo una longitud total de novecientos cuarenta y tres kilómetros con doscientos diecisiete metros.¹⁹⁸

[Espacio sin texto]

¹⁹⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Cuadro. Líneas concesionadas a FERROMEX (vía Ojinaga Topolobampo)¹⁹⁹

Línea	División	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)
Q	Chihuahua y Sierra Tarahumara	Pte. Internacional a Ojinaga	0.942
		Ojinaga a Topolobampo	939.420
QA	Juárez	La junta a Km-QA-2+855	2.855

Derechos de paso establecidos en el título de concesión de la vía ferroviaria Ojinaga-Topolobampo. En los anexos diez y once del título de concesión para operar y explotar la vía corta Ojinaga-Topolobampo y para prestar el SPTFC que en ella opera, se establecen los derechos de paso obligatorios que FERROMEX tiene derecho a recibir, así como aquellos que tiene obligación de otorgar.

FERROMEX, como titular de la concesión de la vía general de comunicación ferroviaria Ojinaga Topolobampo, tiene la obligación de otorgar un derecho de paso al concesionario de la VÍA FÉRREA Pacífico-Norte, sin embargo, se aclara que dicha vía le fue concesionada a él mismo.

Lo mismo sucede para el caso de los derechos de paso y arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir, pues le fueron otorgados cuatro derechos de paso en la vía Pacífico-Norte que como ya se dijo, pertenecen a su misma concesión.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.7. Título de concesión relativo a vía ferroviaria Pacífico-Norte

Red concesionada. La SCT, mediante título del veintidós de junio de mil novecientos noventa y siete, otorgó en favor de Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy FERROMEX, la concesión de: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía troncal del Pacífico-Norte, su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y **iii)** la prestación del SPTFC a través de dicha vía.

La vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte comunica a los estados Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Colima, Chihuahua, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas; conecta además con las ciudades de Guadalajara, Monterrey y el Área Metropolitana de la Ciudad de México y cuenta con una extensión total de seis mil quinientos veinticuatro kilómetros.²⁰⁰

¹⁹⁹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²⁰⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

Cuadro. Líneas concesionadas a FERROMEX (vía del Pacífico Norte)²⁰¹

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos según el título de concesión	Longitud (km)		
Vía Pacífico Norte						
B	México	Cd. Juárez	Huehuetoca-Km B-265+015	216.015		
A			Mariscala-Irapuato	90.594		
A			Irapuato-Felipe Pescador	456.500		
A			Felipe Pescador-Cd. Juárez	1,160.406		
QA			Cd. Juárez-Méndez	23.994		
AE			Silao-Noche Buena	15.831		
AC			Salamanca-Salamanca	0.800		
AK			Cadena-Cadena	0.300		
DA			Torreón-Torreón	1.800		
DC			F. Pescador-F. Pescador	0.972		
P			Jiménez- Jiménez	0.685		
I			Irapuato	Manzanillo	Irapuato-Manzanillo	630.703
IN					Pénjamo-Ajuno	134.800
IO	Zapotiltic-Tolteca	9.232				
IB	Yurécuaro-Yurécuaro	0.800				
IC	Ocotlán: Ocotlán	0.700				
AJ	Tampico	Gómez Palacio	Emp. Línea Aj-Emp. Dto. Viesca	1.150		
J			Emp. Dto. Viesca-Km. J-12+656	4.130		
			Km M-4+128 Al Km M-500+000	496.111		
M			Monterrey-Hipólito	148.000		
			Hipólito-Gómez Palacio	221.232		
MB			Altamira-Puerto Altamira	19.800		
MF			San Juan-Lobos	17.755		
MA			Calles-Calles	1.000		
R			Piedras Negras	Ramos Arizpe	Piedras Negras-Ramos Arizpe	427.245
RA					Allende-Allende	3.377
RB	Sabinas-Sabinas	3.000				
RC	Barroterán-Barroterán	3.000				
	Cd. Frontera-Cd. Frontera	3.250				
RD	Escalón-Escalón	0.824				
T	Guadalajara	Nogales	Nogales-Sufragio	745.804		
			Sufragio-Guadalajara	1,018.156		
TD			Hermosillo-KTD-0+400	0.400		
TE			Hermosillo-Km TE-17+000	17.000		
TF			Empalme-Guaymas	7.966		
TG			Navojoa-Huatabampo	42.000		
TH			Naranjo-Guasave	25.970		
TI			Culiacán-Navolato	28.053		
TK			Mazatlán-Muelles	4.654		

²⁰¹ Las cantidades de kilómetros que comprenden: i) el título de concesión de la vía Pacífico Norte y ii) el cuadro **Líneas Concesionadas a FERROMEX (vía del Pacífico Norte)**, difieren entre sí debido a que solo uno de los cuadros contiene diversas líneas de ramales. Dichas cantidades fueron obtenidas del referido título de concesión, por lo que la diferencia entre ambas no es un error de esta COMISIÓN. Folio 046073 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

IL			Emp. Orendain-Km TI 1+000	1.000
U	Mexicali	Benjamín Hill	Pascualitos-Benjamín Hill	524.782
UA			Línea Divisoria-Pascualitos	13.967
Ramal: AC			Del Km. 0.800 de la Línea AC	Al Km. 35.715 de la Línea AC
Ramal: AK	Del Km. 0.300 de la Línea AK	Al Km. 10.465 de la Línea AK	Cadena-Dinamita	10.165
Ramal: IB	Del Km. 0.800 de la Línea IB	Al Km. 138.164 de la Línea IB	Yurécuaro-Los Reyes	137.364
Ramal: IC	Del Km. 0.700 de la Línea IC	Al Km. 34.900 de la Línea IC	Ocotlán-Atotonilco	34.200
Ramal: RA	Del Km. 3.377 de la Línea RA	Al Km. 118.800 de la Línea RA	Allende-Ciudad Acuña	115.423
Ramal: TL	Del Km. 1.000 de la Línea TL	Al Km. 52.247 de la Línea TL	Empalme Orendain-Ameca	51.247
Ramal: TM	Del Km. 0.000 de la Línea TM	Al Km. 34.500 de la Línea TM	La Vega-Etztatlán	34.500
Ramal: MA	Del Km. 1.000 de la Línea MA	Al Km. 126.399 de la Línea MA	Calles-Tamuín	125.399
Ramal: P	Del Km. 2.500 de la Línea P	Al Km. 90.000 de la Línea P	Jiménez-Parral	87.500
Ramal: BM	Del Km. 0.000 de la Línea BM	Al Km. 9.300 de la Línea BM	Salinas Victoria-Chipinque	9.300

Derechos de paso establecidos en el título de concesión de la vía ferroviaria Pacífico-Norte. En los anexos nueve y diez del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico Norte y para prestar el SPTFC que en ella opera, se establecen los derechos de paso obligatorios que FERROMEX tiene derecho a recibir, así como aquellos que tiene obligación de otorgar.

Conforme al anexo nueve, los derechos de paso que FERROMEX tiene obligación de otorgar en sus vías son los siguientes:

- i) Siete derechos de paso en favor de KCSM, en distintos tramos de la vía objeto de su concesión por la VÍA FÉRREA de Pacífico-Norte.
- ii) Dos derechos de paso en favor de LCD de Pacífico-Norte.
- iii) FERROMEX como titular de la concesión de la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte tiene la obligación de otorgar al concesionario de la VÍA FÉRREA Nacozari dos derechos de paso, sin embargo, se aclara que la VÍA FÉRREA Nacozari le pertenece a él mismo. Lo mismo sucede para el caso de los tres derechos de paso que tiene obligación de otorgar al concesionario de la VÍA FÉRREA Ojinaga Topolobampo, pues ésta también le fue concesionada.
- iv) A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.
- v) Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.



Conforme al anexo diez, los derechos de paso que FERROMEX tiene derecho a recibir son los siguientes:

- i) Por parte de KCSM, en la Vía FÉRREA del Noreste, once derechos de paso en distintos tramos.
- ii) Por parte de FERROVALLE, en la vía ferroviaria del Valle de México, un derecho de paso.
- iii) Por parte de LCD, en la Vía FÉRREA Coahuila- Durango, un derecho de paso.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.8. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria Nacozari

Red concesionada. La SCT, mediante título del veintisiete de agosto de mil novecientos noventa y nueve, otorgó en favor de FERROMEX, la concesión de: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía corta Nacozari, así como su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación y, **iii)** la prestación del SPTFC a través de dicha vía.

La vía ferroviaria de Nacozari se encuentra en el estado de Sonora y tiene una longitud de trescientos veinte kilómetros con trescientos once metros.²⁰²

Cuadro. Líneas concesionadas a FERROMEX (vía corta Nacozari)²⁰³

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos que atiende	Longitud (km)
TA	Del Km. 0.500 de la Línea TA	Al Km. 302.000 de la Línea TA	Nogales-El Tajo	301.500
TB	Del Km. 0.000 de la Línea TB	Al Km. 16.031 de la Línea TB	Del Río-Cananea	16.031
TC	Del Km. 0.000 de la Línea TC	Al Km. 2.780 de la Línea TC	Agua Prieta-Línea Divisoria	2.780

Derechos de paso establecidos en el título de concesión de la vía ferroviaria Nacozari. En la vía corta Nacozari, FERROMEX no tiene obligación de otorgar derechos de paso, salvo que: **i)** se trate de aquellos que solicita un usuario o usuario potencial, cuando se hubiera resuelto que no existen condiciones de competencia efectiva, en cuyo caso, los usuarios podrán solicitar que se fijen bases tarifarias y se establezcan derechos de paso o arrastre obligatorios, o **ii)** se trate de aquellos que la SCT otorgue a otros concesionarios.

FERROMEX como titular de la concesión de la vía corta Nacozari, tiene la obligación de otorgar en la vía troncal Pacífico-Norte dos derechos de paso, sin embargo, se aclara que la Vía FÉRREA Pacífico-Norte le fue concesionada a él mismo.

²⁰² Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²⁰³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.9. Título de concesión relativo a la vía ferroviaria del Valle de México

Red concesionada. El dos de diciembre de mil novecientos noventa y seis, la SCT otorgó en favor de Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., hoy FERROVALLE, la concesión de: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México, su operación y explotación; **ii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de concesión, su uso, aprovechamiento y explotación, y **iii)** la prestación del SPTFC a través de la vía concesionada.

La vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México es definida en el anexo uno del título de concesión correspondiente, como el centro reordenador del tráfico de carga más importante de la nación pues cuenta con quinientos setenta y nueve kilómetros nueve metros de vías, en donde doscientos noventa y seis kilómetros ocho metros son vías principales y doscientos ochenta y tres kilómetros un metro son vías secundarias y patios utilizados para prestar servicios de interconexión y de terminal, en donde se realiza la clasificación, formación y control de tráfico de trenes que irán de las áreas de la Ciudad de México y ZMCM.²⁰⁴

Cuadro. Líneas concesionadas a FERROVALLE²⁰⁵

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos que atiende	Longitud (km)		
A	México	Querétaro	Buenavista-Huehuetoca	43.700		
B			Pantaco-Huehuetoca	40.595		
CNA	México	Cuernavaca	Cuitláhuac-Tlatilco	1.093		
C			Tlatilco-Km. C-9+000	5.850		
N	México	Toluca	Buenavista-Naucaipan	9.905		
NA			Tacuba-San Rafael	11.270		
VK	México	Puebla	Xalostoc-Los Reyes	25.737		
S	México	Veracruz	Valle de México-Teotihuacán	49.541		
SH			Jaltocán-Teotihuacán	46.173		
H			Lechería-Jaltocán	18.505		
HO			Lechería-Jaltocán	17.848		
VS			Teotihuacán-Metepec	0.695		
YA			Peralvillo-Manuel González	1.214		
YB			Vías Industriales		FC Industrial-Cuitláhuac	9.105
YG					San Lázaro-Gran Canal	0.948
YH	Peralvillo-Centenario	5.378				
SB	Xalostoc-Ecatepec	9.206				

Derechos de paso establecidos en el título de concesión de la vía ferroviaria del Valle de México. En los anexos nueve y diez del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México y para prestar el SPTFC que en ella opera, se

²⁰⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²⁰⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

establecen los derechos de paso obligatorios que FERROVALLE tiene derecho a recibir, así como aquellos que tiene obligación de otorgar.

Conforme al anexo nueve, los derechos de paso que FERROVALLE tiene obligación de otorgar en sus vías son los siguientes:

- i) A KCSM, siete derechos de paso en tramos distintos de la vía objeto de su concesión.
- ii) A FERROSUR (vía del Sureste), cuatro derechos de paso en diversos tramos.
- iii) A FERROMEX un derecho de paso.
- iv) A FERROSUR (vía corta del Sur) un derecho de paso.
- v) A petición de un usuario o usuario potencial, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la LRSF y los respectivos del RSF.
- vi) Derechos de paso y arrastre respecto de todas las vías cortas a quienes la SCT otorgue concesión conforme al numeral 3.1 de su título de concesión.

Conforme al anexo diez, FERROVALLE tiene derecho a recibir un derecho de paso por parte de KCSM, en la vía de comunicación ferroviaria del Noreste.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

V.2.4.10. Asignación relativa a la VÍA FÉRREA del Istmo de Tehuantepec

Red asignada. La SCT, mediante asignación del veinticinco de abril del dos mil, asignó al FIT: **i)** la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, su operación y explotación; **ii)** la construcción, operación y explotación del tramo de Medias Aguas a Coatzacoalcos, y **iii)** los bienes de dominio público descritos en el correspondiente anexo del título de asignación, su uso, aprovechamiento y explotación. Los derechos sobre la vía, el tramo Medias Aguas a Coatzacoalcos y los bienes del dominio público correspondientes se otorgan de manera exclusiva durante la vigencia del título.

La vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec tiene una longitud de doscientos siete kilómetros con trescientos setenta y seis metros, distribuidos en una sola línea correspondiente a Medias Aguas-Salina Cruz.²⁰⁶

Cuadro. Línea asignada a FIT²⁰⁷

Línea	Punto de origen de la línea	Punto de destino de la línea	Principales tramos que atiende	Longitud (km)
Z	Coatzacoalcos	Salina Cruz	Medias Aguas-Salina Cruz	207.376

Derechos de paso y de arrastre establecidos en la asignación de la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec. En la asignación para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, se establecen los derechos de

²⁰⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²⁰⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

paso obligatorios que el FIT tiene derecho a recibir, así como aquellos que tiene obligación de otorgar.

Conforme al anexo nueve, FIT tiene derecho a recibir un derecho de paso sobre la vía del Sureste entre Medias Aguas y Coatzacoalcos, a través del tramo Hibueras-Minatitlán.

Conforme al anexo referido en el párrafo anterior, los derechos de paso que el FIT tiene obligación de otorgar en sus vías son los siguientes:

- i) Un derecho de paso a FERROSUR, y
- ii) Seis derechos de paso al concesionario de las vías Chiapas y Mayab en diversos puntos de su vía.

El detalle de los derechos de paso antes señalados, está contenido en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación del DICTAMEN.**

VI. AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y autoridades relacionadas

En el presente apartado se expone y relaciona la información contenida en el EXPEDIENTE que permite identificar: i) a los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, detallando los grupos de interés económico que éstos conforman; ii) así como a las autoridades relacionadas con el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

VI.1. Grupos de Interés Económico que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA

Concepto de Grupo de Interés Económico. La complejidad de las relaciones jurídicas, comerciales e industriales de los tiempos actuales ha provocado la sofisticación corporativa en la conducción de los negocios societarios. Por razones de eficiencia, viabilidad y estrategia comercial, vemos hoy que una persona moral requiere crear otras personas jurídicas que coadyuvarán y ejecutarán los actos jurídicos necesarios para la consecución de objetivos y resultados. Estas formas de conductas y combinaciones corporativas típicamente reciben el nombre de grupos económicos o grupos de interés económico.

Si bien dentro de un Grupo de Interés Económico existen diversas personas jurídicas con personalidad jurídica propia, la finalidad del grupo es común y unitaria, las funciones específicas que realiza cada uno de los miembros del grupo económico está determinada por la consecución de objetivos comunes.

En el sistema jurídico mexicano la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha abordado el tema de los grupos económicos y ha establecido lo siguiente:

“Es factible hablar de un grupo económico cuando un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, entre otras, tiene intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr el objetivo común, o bien, se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses comerciales y financieros comunes. (...)

(...) Las doctrinas de la personalidad jurídica distinta a la de los socios han ido cambiando como respuesta a la necesidad fundamental de establecer un control legal efectivo sobre las grandes corporaciones que dominan el sistema económico.²⁰⁸ Estas corporaciones no son conducidas por una sola corporación o entidad, sino colectivamente por la coordinación de actividades de múltiples empresas interrelacionadas bajo un control común.²⁰⁹

En ese sentido, puede ocurrir que aun cuando existiera una relación económica entre diversas entidades comerciales que conforman un grupo económico determinado, ello no implica que forzosamente todas ellas estén involucradas en la totalidad de las actividades realizadas por el grupo. En otras palabras, es posible que algunos componentes de un grupo económico determinado, en razón de sus funciones, no tengan injerencia o ni siquiera conocimiento de algunas políticas o actividades desarrolladas por el resto de los componentes de dicho grupo, o bien que dos o más componentes realicen acciones u omisiones conjuntas lícitas o ilícitas que no involucren en nada al resto del mismo.

(...) Para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, ya sea de iure o de facto.

El control de iure puede darse de diversas formas, entre otras cuando:

- a) Una persona adquiere la mayoría de las acciones de una empresa;²¹⁰
- b) Existe la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de un contrato, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando una parte importante de los ingresos de una empresa dependan de la venta de los productos de otra;
- c) Se tiene la capacidad o derecho de designar la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra;
- d) Existe la capacidad o el derecho de designar director, gerente o factor principal de la otra;
- e) Tenga vínculos por parentesco consanguíneo o afinidad en una o diversas personas morales.

Por otro lado, el análisis del control de facto debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que

²⁰⁸ Cita del documento original: "Phillip I. Blumberg. "The Corporate Entity in an Era of Multinational Corporations". Delaware Law School of Widener University. Spring, 1990. Pág. 15."

²⁰⁹ Cita del documento original: "Ibidem. p 44."

²¹⁰ Cita del documento original: Esto se puede dar cuando un persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales, con pleno derecho a voto, que representen más del 50% del capital social de otra persona (control de iure); o bien, cuando no exista una persona tenedora de más del 50% del capital social de otra persona, pero tiene acciones o partes sociales, con derecho a pleno voto, directa o indirectamente, y no hay otro accionista o socio con el mismo derecho, es decir, derecho pleno a voto, que representen una proporción del capital social igual o mayor a la que representen las acciones o partes sociales de que sea tenedora o titular la primera (control de facto).

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

un socio minoritario pueda obtener mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero.

De ahí que sea necesario acreditar previa y fehacientemente la participación de todos y cada uno de los componentes de un grupo económico determinado en la actividad irregular, para determinar que efectivamente éste en su totalidad es responsable de tales actividades, pues si a alguno de ellos no puede comprobársele su participación y, por ende, su responsabilidad en la actividad ilícita de que se trate, no tiene por qué involucrarse sólo por formar parte de dicho grupo.²¹¹ [Énfasis añadido]

Así pues, en consideración de los conceptos de AGENTE ECONÓMICO y el relativo a Grupo de Interés Económico, se concluye que un Grupo de Interés Económico es un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines, que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, participando así en la actividad económica del país; y por lo tanto, para efectos del artículo 4 de la LFCE, un Grupo de Interés Económico es considerado como AGENTE ECONÓMICO, y por ende, puede ser investigado por esta COMISIÓN.²¹²

De esta forma, se puede concluir lo siguiente:

- Una persona moral puede requerir, para alcanzar su objeto o finalidad societaria, de la creación de otras personas jurídicas (i.e., subsidiarias, alianzas, coinversiones, etcétera) que coadyuvarán y ejecutarán los actos jurídicos necesarios para la consecución de objetivos y resultados.
- Un grupo de interés económico es una forma de participación en la actividad económica caracterizada por ser un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines y que coordinan sus

²¹¹ Dichas consideraciones fueron establecidas en la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007 de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

²¹² **GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.** En materia de competencia económica se está ante un grupo de interés económico cuando un conjunto de personas físicas o morales tienen intereses comerciales y financieros afines, y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común. Así, aunado a los elementos de interés -comercial y financiero- y de coordinación de actividades, concurren otros como son el control, la autonomía y la unidad de comportamiento en el mercado. En esa tesitura, el control puede ser real si se refiere a la conducción efectiva de una empresa controladora hacia sus subsidiarias, o bien, latente cuando sea potencial la posibilidad de efectuarlo por medio de medidas persuasivas que pueden darse entre las empresas aun cuando no exista vínculo jurídico centralizado y jerarquizado, pero sí un poder real. Bajo esta modalidad -poder latente- es que la autonomía jurídica de las sociedades carece de contenido material, imponiéndose los intereses del grupo o de la entidad económica, entendida como organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado acorde a los intereses de las sociedades integrantes, es decir, a pesar de la personalidad jurídica propia de cada una de las empresas, éstas se comportan funcionalmente como una sola en el mercado, lo que implica la pérdida de la libertad individual de actuación. Por lo tanto, para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico, para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, en los términos anotados, sin que sea necesario que se den de manera concomitante. [Énfasis añadido]

actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de satisfacer dichos intereses comerciales y financieros comunes.

- Adicionalmente al elemento de finalidad e intereses comunes, es necesario acreditar un elemento de control entre los miembros del grupo para hablar de la existencia de un Grupo de Interés Económico. Es decir, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, ejerce o puede ejercer influencia sobre el actuar de otro de los miembros o del grupo entero y realizar funciones de coordinación.
- Para efectos de la LFCE, y la jurisprudencia nacional, los grupos económicos son considerados AGENTES ECONÓMICOS, por tratarse de una forma de participación conjunta en la actividad económica del país.

VI.1.1. GRUPO ECONÓMICO MÉXICO

En atención a estos precedentes, y conforme a la información que a continuación se presenta, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO MÉXICO y sus subsidiarias AMC, y MÉXICO TRANSPORTES; así como las empresas subsidiarias denominadas Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., Intermodal México, S.A. de C.V., Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., Southern Copper Corporation, Americas Sales Company, Inc., Minera México, S.A. de C.V., FERROMEX, FERROSUR, Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V., Industrial Minera México, S.A. de C.V., Mexicana de Cobre, S.A. de C.V., Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V., Operadora de Minas e Instalaciones Mineras, S.A. de C.V., Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V. conforman un Grupo de Interés Económico que participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. Lo anterior, debido a que, derivado de la estructura accionaria de las sociedades que forman parte de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, GRUPO MÉXICO tiene control sobre ellas. Lo anterior se desprende de la siguiente información:²¹³

VI.1.1.1. CONTROL DE GRUPO MÉXICO

GRUPO MÉXICO tiene control respecto de sus subsidiarias, pues cuenta con el 100% de participación en el capital social de AMC y con 74.9% de la participación en el capital social de MÉXICO TRANSPORTES. A su vez, estas dos empresas tienen control sobre diversas sociedades que forman parte de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, conforme a lo siguiente:²¹⁴

- AMC cuenta con el 88.82% de participación del capital social de Southern Copper Corporation, la cual es propietaria del 100% del capital social de Americas Sales Company, Inc. Esta última es propietaria del 99.95% del capital social de Minera México, S.A. de C.V., la cual es titular del 100%, 100%, 98.2%, 100% y 100% del capital social de: **i)** Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V., **ii)** Operadora de Minas e Instalaciones Mineras, S.A. de C.V., **iii)** Mexicana de Cobre, S.A. de C.V., **iv)** Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V. e, **v)** Industrial Minera México, S.A. de C.V., respectivamente.²¹⁵

²¹³ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²¹⁴ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²¹⁵ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

- ii) MÉXICO TRANSPORTES es la empresa controladora de la división de transporte de GRUPO MÉXICO. La división transporte de GRUPO MÉXICO está conformada por Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V. e Intermodal México, S.A. de C.V., respecto de las cuales MÉXICO TRANSPORTES ostenta el 100%, 74%, 100% y 100% de sus respectivos capitales sociales.²¹⁶

A su vez, Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V. es titular del 100% del capital social de FERROMEX, Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. es titular del 100% del capital social de FERROSUR, e Intermodal México, S.A. de C.V. es titular del 100% del capital social de Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.²¹⁷

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO MÉXICO tiene control sobre Southern Copper Corporation, Americas Sales Company, Inc., Minera México, S.A. de C.V., Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V., Operadora de Minas e Instalaciones Mineras, S.A. de C.V., Mexicana de Cobre, S.A. de C.V., Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V. e, Industrial Minera México, S.A. de C.V., Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V. e Intermodal México, S.A. de C.V., a través del control que tiene sobre MÉXICO TRANSPORTES y AMC.²¹⁸

De igual forma, GRUPO MÉXICO ejerce control sobre FERROMEX y FERROSUR, a través de Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. y Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V. las cuales ostentan, respectivamente, el 100% de capital de las dos concesionarias. La descripción grafica de la constitución de GRUPO MÉXICO y sus empresas subsidiarias relacionadas, que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, se puede observar en el siguiente diagrama.²¹⁹

[Espacio sin texto]

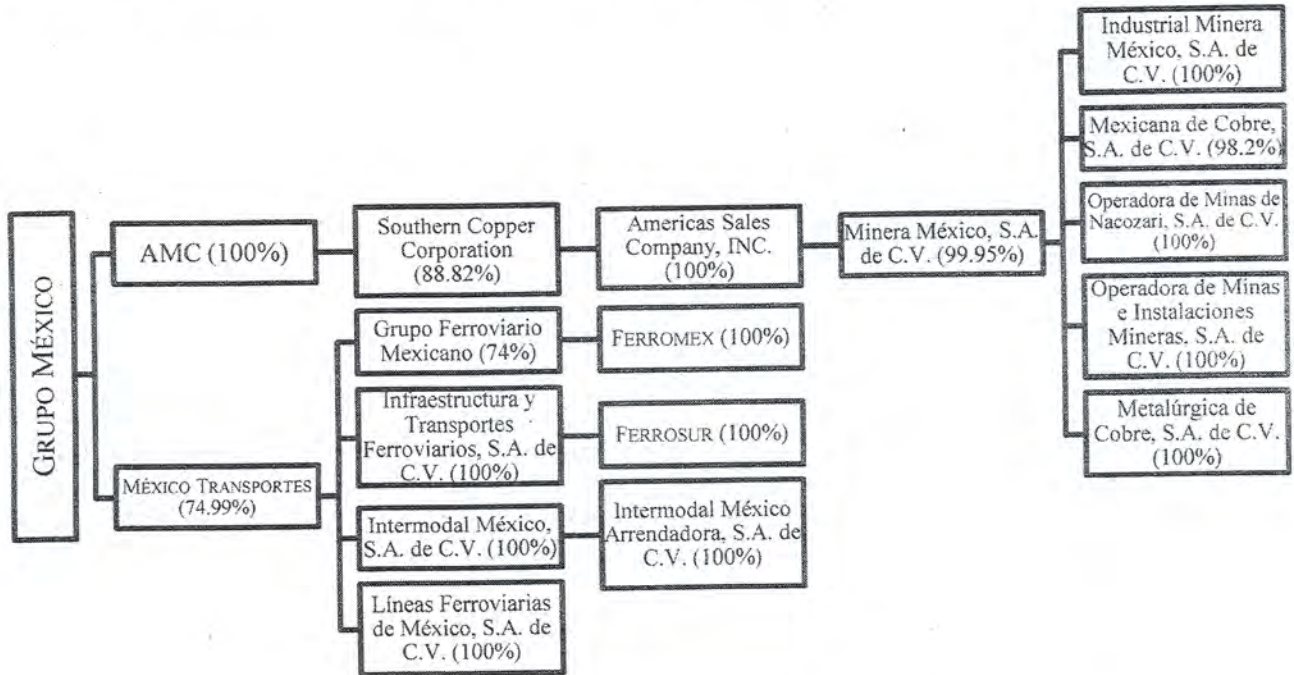
²¹⁶ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²¹⁷ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²¹⁸ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²¹⁹ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

Diagrama. Composición accionaria de GRUPO MÉXICO²²⁰



VI.1.1.2. Actividad económica de GRUPO MÉXICO y subsidiarias

Actividad de GRUPO MÉXICO. Es una sociedad mercantil mexicana que funge como accionista mayoritaria de un grupo de empresas que se dedican a la industria minero-metalúrgica (exploración, explotación y beneficio de minerales metálicos y no metálicos), al servicio ferroviario de carga y multimodal y a los servicios y obras de infraestructura, incluyendo a FERROMEX y FERROSUR.²²¹

Subsidiarias relacionadas con el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. Las únicas empresas subsidiarias de GRUPO MÉXICO que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA son FERROMEX y FERROSUR.²²²

Al respecto, FERROMEX es una sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, que opera y explota las vías generales de comunicación ferroviarias identificadas como la vía Troncal Pacífico-Norte, y vía corta Ojinaga-Topolobampo.²²³ Como se mencionó, para dicha operación y explotación cuenta con los títulos de concesión publicados en el DOF el once de diciembre de mil

²²⁰ Folios 005830, 020689 020752 y 020818 del EXPEDIENTE.

²²¹ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²²² Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²²³ El hecho que el objeto de FERROMEX no contemple la operación y explotación de la vía corta Nacozari se debe a que la obtención del título de concesión de esta última vía fue posterior a la constitución de dicho agente. Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

novecientos y siete, así como el título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria de la vía corta Nacozari, publicado en el DOF el diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y nueve,²²⁴ todos otorgados por el Gobierno Federal mediante la SCT.

Por su parte, FERROSUR es una sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, que opera y explota las vías generales de comunicación ferroviarias identificadas como vía Troncal del Sureste, conforme al título de concesión publicado en el DOF el catorce de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, y las vías cortas Oaxaca y Sur, conforme al título de concesión publicado en el DOF el once de enero de dos mil seis.²²⁵

VI.1.1.3. Actividad económica y comercial de FERROMEX y FERROSUR

Actividad de FERROMEX. En cuanto a su actividad comercial, conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, FERROMEX "(...) es subsidiaria de [MÉXICO TRANSPORTES] y titular de las concesiones para la operación y explotación de la vía ferroviaria troncal Pacífico-Norte y las rutas cortas Ojinaga-Topolobampo y Nogales-Nacozari, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las mismas."²²⁶ Asimismo, FERROMEX "(...) es una sociedad operadora habilitada para prestar, entonces, el SPTFC, servicios de interconexión, derechos de paso de paso, derechos de arrastre, servicios adicionales, diversos y/o auxiliares."²²⁷

Actividad de FERROSUR. Al respecto, conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, FERROSUR "(...) es una sociedad operadora de la concesión ferroviaria de la explotación de la vía troncal del sureste, que cubre la parte centro y sureste del país y atiende principalmente a los Estados de Tlaxcala, Puebla, Veracruz y Oaxaca, y tiene acceso a los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos en el Golfo de México."²²⁸ De igual forma, "tiene los derechos de la concesión de las vías cortas Oaxaca y Sur (...)."²²⁹

Así, FERROSUR y FERROMEX son titulares de concesiones para operar y explotar diversas VÍAS FÉRREAS y prestar el SPTFC, por lo que son prestadores de servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre en sus VÍAS FÉRREAS concesionadas y demandantes de servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre en las VÍAS FÉRREAS concesionadas a terceros, que les permita la prestación del SPTFC en el territorio nacional.

Dado que FERROSUR y FERROMEX son los integrantes de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO que participan en MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, a continuación, se describe su composición accionaria:

²²⁴ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE

²²⁵ La publicación diferida en el DOF de los títulos de concesión de FERROSUR y FERROMEX acontece porque estos agentes obtuvieron sus títulos en fechas distintas. Folios 005735 a 005830 del EXPEDIENTE.

²²⁶ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²²⁷ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²²⁸ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²²⁹ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

Cuadro. Composición accionaria de FERROMEX²³⁰

Accionistas	Número de acciones	Clase	Serie	Porcentaje
GFM				99.99% ²³¹
Minera México, S.A. de C.V.				0.0001%
Total				100%

Cuadro. Composición accionaria de FERROSUR²³²

Accionistas	Número de acciones	Clase	Serie	Porcentaje
ITF				0.002%
LFM				0.00001% ²³³
ITF				0.002%
ITF				50.997%
ITF				49.00%
Total				100%

VI.1.1.4. Conclusiones respecto de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO

Conformación del Grupo de Interés Económico denominado GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. De lo anterior se observa que GRUPO MÉXICO, y sus subsidiarias (entre las que se encuentran FERROMEX y FERROSUR) forman parte del mismo Grupo de Interés Económico, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, pues a pesar de ser personas morales distintas tienen intereses comerciales, operativos y financieros afines, por lo cual coordinan sus actividades para lograr un objetivo común. En términos de la ejecutoria dictada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación antes transcrita, GRUPO MÉXICO ejerce control sobre FERROMEX y FERROSUR, de conformidad con la estructura accionaria referida.

Participación del Grupo de Interés Económico en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. Conforme a la información antes expuesta, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA mediante FERROSUR y FERROMEX. Lo anterior porque FERROSUR y FERROMEX son titulares de concesiones para operar y explotar diversas VÍAS FÉRREAS y prestar el SPTFC, por lo que son prestadores de servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre en sus VÍAS FÉRREAS concesionadas y demandantes de servicios de

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

²³⁰ Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²³¹ Este porcentaje no coincide con lo señalado en el Diagrama. Composición accionaria de GRUPO MÉXICO, sin embargo, ambos datos fueron presentado por GRUPO MÉXICO durante la INVESTIGACIÓN.

²³² Folios 005735 a 005772 y 005830 del EXPEDIENTE.

²³³ Este porcentaje no coincide con lo señalado en el Diagrama. Composición accionaria de GRUPO MÉXICO, sin embargo, ambos datos fueron presentado por GRUPO MÉXICO durante la INVESTIGACIÓN.

interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre en las VÍAS FÉRREAS concesionadas a terceros que les permita la prestación del SPTFC.

VI.2. Otros AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA

VI.2.1. Asignatarios para prestar el SPTFC

VI.2.1.1. FIT

Concepto de asignatario. Como se mencionó existen AGENTES ECONÓMICOS a los que se les otorgó un título de asignación que los faculta para operar y explotar una vía general de comunicación ferroviaria, así como proveer diversos servicios para auxiliar y preservar la continuidad del SPTFC dentro el SFM.

De acuerdo con la información que obra el EXPEDIENTE, existen tres asignatarios que operan en el SFM; sin embargo, sólo uno ellos, FIT, puede prestar servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre.

VI.2.1.1.1. Composición y distribución accionaria de FIT

De acuerdo con la información proporcionada por FIT, dicha sociedad está compuesta de setenta y cuatro mil setecientas cincuenta y cuatro acciones,²³⁴ de las cuales cincuenta mil corresponden, de conformidad con el acta constitutiva de FIT, a acciones representativas del capital social fijo de la sociedad²³⁵ cuya distribución accionaria es la que sigue:

[Espacio sin texto]

²³⁴ Folios 014762 a 014771 y 015428 del EXPEDIENTE.

²³⁵ Folios 014762 a 014771 y 015428 del EXPEDIENTE.

Cuadro. Composición accionaria FIT²³⁶

Accionistas Serie A	Clase I	Porcentaje
Gobierno Federal por conducto de la SCT	49,998	99.996% ²³⁷
Administración Portuaria integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.	1	0.002%
Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.	1	0.002%
Total	50,000	100%

Descripción de la composición y distribución accionaria de FIT. De acuerdo con el acta constitutiva de FIT, las acciones Clase I corresponden a acciones comunes u ordinarias con pleno derecho a voto, todas nominativas, sin expresión de valor nominal, mismas que, de acuerdo con el acta constitutiva presentada por FIT, corresponden a la porción fija del capital social.²³⁸ En dicha acta se establece que la porción variable del capital social "(...) *estará representada por acciones nominativas, sin expresión de valor nominal de la Clase II.*"²³⁹ En relación con este punto de la información que consta en el EXPEDIENTE se desprende que las acciones correspondientes al capital social variable son las veinticuatro mil setecientos cincuenta y cuatro acciones sobrantes, los cuales cumplen el requisito establecido en el acta que "[e]l monto de la porción variable del capital social no podrá exceder de diez veces la porción mínima fija del capital social".²⁴⁰

VI.2.1.1.2. Actividad económica y comercial de FIT

Actividad de FIT. Es una sociedad mercantil de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal, constituida conforme a las leyes mexicanas, que opera y explota las vías generales de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, para lo cual cuenta con el título de asignación publicado en el DOF el dos de mayo de dos mil, otorgado por el Gobierno Federal mediante la SCT. Esta vía tiene una extensión de doscientos siete punto treinta y siete kilómetros de vía, los cuales comprenden el tramo de Medias Aguas en el estado de Veracruz, a Salina Cruz en Oaxaca.²⁴¹

La principal actividad de FIT respecto de las VÍAS FÉRREAS a que hace referencia el párrafo anterior, así como las VÍAS FÉRREAS Chiapas y Mayab, está orientada a: **i)** la conservación y mantenimiento²⁴²; **ii)** la prestación de derechos de paso a FERROSUR, y **iii)** realizar los movimientos de transporte de carga de conformidad con la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD a FIT por la SCT en el rescate de las vías Chiapas y Mayab.²⁴³

²³⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²³⁷ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²³⁸ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²³⁹ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴⁰ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴¹ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴² Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴³ Folios 014821 a 014826, 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

En ese sentido, su acta constitutiva establece que FIT tiene por objeto, entre otros: i) la operación, mantenimiento, explotación y, en su caso, construcción de vías generales de comunicación ferroviaria que le sean concesionadas, inclusive aquellas que se encuentran dentro de patios y que resulten necesarias para la reparación de dichas vías, así como de cualquiera de sus partes integrantes, incluyendo el derecho de vía, el derecho de paso, y los centros de control de tráfico; ii) la prestación del SPTFC, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros, las instalaciones en las que se realice la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de todo tipo de bienes, y iii) prestar servicios de interconexión, otorgar derechos de arrastre y derechos de paso, así como explotar los que le sean prestados u otorgados.²⁴⁴

VI.2.1.1.3. Vías concesionadas a CHIAPAS MAYAB operadas por FIT

Modalidad de FIT. Adicionalmente, FIT tiene la facultad y obligación de operar, explotar y mantener las vías cortas Chiapas y Mayab, así como la prestación del SPTFC en dichas vías para garantizar la continuidad del mismo. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la modalidad impuesta el diez de agosto de dos mil siete a FIT por la SCT.²⁴⁵

Derivado de lo anterior, FIT también tiene, entre otras, la facultad y obligación de: i) operar y explotar las vías Chiapas y Mayab; ii) prestar el SPTFC en dichas vías, y iii) otorgar y utilizar derechos de paso en las vías señaladas en el presente párrafo a los concesionarios, cuya contraprestación por su otorgamiento será igual a la aplicada por FIT por los derechos de paso que otorga en la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, así como, en caso de utilizarlos, cubrir el monto de la contraprestación por éstos.²⁴⁶

VI.2.1.1.4. Conclusiones respecto de FIT

Participación de FIT en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. En conclusión, FIT participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, como prestador del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, a lo cual está obligado de conformidad con su título de asignación, el cual establece que FIT deberá proveer el servicio de interconexión en todos los puntos de interconexión con VÍAS FÉRREAS de otros concesionarios y asignatarios, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Asimismo, participa como usuario de derechos de paso al utilizarlos en las rutas y trayectos estipulados en su título de concesión, así como los que acuerde con otros concesionarios o asignatarios.

De igual forma, FIT tiene la obligación de otorgar derechos de paso en las vías Chiapas y Mayab de conformidad con la modalidad impuesta por la SCT el diez de agosto de dos mil siete.²⁴⁷

²⁴⁴ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴⁵ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴⁶ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

²⁴⁷ Folios 014821 a 014826, 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE. Folios del EXPEDIENTE.

055106



VI.2.2. Concesionarios del SPTFC

VI.2.2.1. KCSM

KCSM como concesionario. KCSM es uno de los AGENTES ECONÓMICOS tenedores de títulos de concesión que les permiten administrar, operar y explotar una, o varias, vía general de comunicación ferroviaria para prestar el SPTFC, así como los servicios auxiliares necesarios para auxiliar y preservar la continuidad del tráfico ferroviario.²⁴⁸

VI.2.2.1.1. Composición y distribución accionaria de KCSM

De acuerdo con la información proporcionada por KCSM, dicha sociedad está compuesta de cuatro mil setecientos ochenta y cinco millones quinientos diez mil doscientas treinta y cinco acciones.²⁴⁹ KCSM, es una empresa constituida de conformidad con las leyes mexicanas, la cual tiene como accionistas a las empresas NAFTA Rail, S. de R.L. de C.V., Caymex Transportation, Inc., y KCSM Holdings, LLC., quienes tienen el 98.90%, 1%, y 0.1% del capital social de KCSM, respectivamente.²⁵⁰

Cuadro. Composición accionaria de KCSM²⁵¹

Accionista	Acciones representativas del capital social		Total de acciones	Porcentaje
	Clase I Capital fijo	Clase II Capital Variable		
KCSM Holdings, LLC.	--	10	10	0.1%
Caymex Transportation, Inc.	--	49,873,902	49,873,902	1%
NAFTA Rail, S. de R.L. de C.V.	600,000	4,735,036,323	4,735,636,323	98.90%
TOTAL	600,000	4,784,910,235	4,785,510,235	100%

VI.2.2.1.2. Actividad económica y comercial de KCSM

Actividad de KCSM. KCSM opera y explota la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste, para lo cual cuenta con el título de concesión publicado en el DOF el tres de febrero de mil novecientos noventa y siete, otorgado por el Gobierno Federal mediante la SCT. Esta vía tiene una extensión de cuatro mil doscientos ochenta y dos kilómetros con seiscientos noventa y cuatro metros de vía.

Estas vías comprenden los tramos Buenavista-Mariscalá, Cazadero-S. J. del Río, San Juan del Río Chintepec, San Juan del Río San Nicolás, Mariscalá-Escobedo, Escobedo-Rinconcillo,

²⁴⁸ Los servicios auxiliares de conformidad con el artículo 44 de la LRSF son: i) terminales de pasajeros; ii) terminales de carga; iii) transbordo y transvases de líquidos; iv) talleres de mantenimiento de EQUIPO FERROVIARIO, y v) centros de abasto para la operación de los equipos.

²⁴⁹ Folios 019031 a 019077 y 019237 del EXPEDIENTE.

²⁵⁰ Folios 019031 a 019077 y 019237 del EXPEDIENTE.

²⁵¹ Folio 019237 del EXPEDIENTE.

Rinconcillo-Ing. Buchanan, Ahorcado-Villa de Reyes, Pinto-Bocas, Encantada-Salttillo, Villa de Reyes-Salttillo, Almacenes-Nvo. Laredo, Nacataz-Emp. Los García, Nvo. Laredo-Nvo. Laredo, Km M-500-Monterrey, Enlace Libramiento Monterrey-Leal, Monterrey-Matamoros, Chicalote-Tampico, Tampico-Árbol Grande, San Bartolo Río Verde, Salinas-Laguna Seca, Los Reyes-Santa Fe, Teotihuacán-Metepec, Naucalpan-Coróndiro, Coróndiro-Lázaro Cárdenas, Ajuno-Caltzontzin, Caltzontzin-Uruapan, Acámbara-Escobedo.²⁵²

A su vez, el acta constitutiva de KCSM establece que este AGENTE ECONÓMICO tiene por objeto: i) la operación, explotación y, en su caso, construcción de vías generales de comunicación ferroviaria que le sean concesionadas, la prestación del SPTFC, así como los demás servicios ferroviarios, en los términos de las concesiones y con los permisos que al efecto le otorgue el Gobierno Federal; ii) solicitar y obtener, las concesiones y permisos y ejercer los derechos derivados de ellos; iii) construir, operar y explotar las terminales e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares en términos de la LRSF y su reglamento; iv) prestar servicios de interconexión, otorgar derechos de arrastre y derechos de paso, así como explotar los que le sean prestados u otorgados, y v) en general, realizar las demás actividades y celebrar los convenios que se requieran directa o indirectamente para la consecución de su objeto social, o que deban realizar por cualquier disposición de carácter legal.²⁵³

VI.2.2.1.3. Conclusiones respecto de KCSM

Participación de KCSM en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. KCSM participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA como prestador de servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso en la VÍA FÉRREA troncal del noreste, integrada por los corredores México-Laredo, Monterrey-Matamoros, Chicalote-Tampico, México-Veracruz y México-Lázaro Cárdenas. De igual forma, participa como usuario de derechos de paso al utilizarlos en las rutas y trayectos estipulados en su título de concesión, así como los que acuerde con otros concesionarios o asignatarios.²⁵⁴

VI.2.2.2. LCD

LCD como concesionario. Es uno de los AGENTES ECONÓMICOS tenedores de títulos de concesión que les permiten administrar, operar y explotar una, o varias, vía general de comunicación ferroviaria para prestar el SPTFC, así como los servicios auxiliares necesarios para auxiliar y preservar la continuidad del tráfico ferroviario.

VI.2.2.2.1. Composición y distribución accionaria de LCD²⁵⁵

De acuerdo con la información proporcionada por LCD, dicha sociedad está compuesta conforme a lo siguiente:

²⁵² Folios 019031 a 019077, 019237, 046073 del EXPEDIENTE.

²⁵³ Folio 019237 del EXPEDIENTE.

²⁵⁴ Folios 019031 a 019077 y 019237 del EXPEDIENTE.

²⁵⁵ Folios 002735 a 002737 el EXPEDIENTE.

Cuadro. Composición accionaria de LCD²⁵⁶

Accionista	Acciones representativas del capital social		Total de acciones	Porcentaje
	Clase I	Clase II		
PEÑOLES	--	13,640,520	13,640,520	50%
AHMSA	13,640,520	--	13,640,520	50%
TOTAL	13,640,520	13,640,520	27,281,040	100%

Descripción de la composición y distribución accionaria de LCD. Conforme a lo anterior, LCD resultó de una co-inversión de otros dos AGENTES ECONÓMICOS, PEÑOLES y AHMSA, los cuales, como se mencionó anteriormente, cuentan con 50% del capital social de LCD, respectivamente.

Las distintas clases de acciones del capital social de LCD tienen igual importancia en la administración de la sociedad, pues toda acción, con independencia de la clase a la cual pertenezcan, otorga "(...) derecho a emitir un voto en cualquier asamblea ordinaria o extraordinaria de accionistas, o en cualquier asamblea (...)".²⁵⁷

En ese mismo sentido, las decisiones de LCD se llevan a cabo en un consejo de administración integrado por cuatro consejeros propietarios, y sus respectivos suplentes, de los cuales, dos son elegidos por la mayoría de accionistas de la Clase I y otros dos por la mayoría de accionistas de la Clase II, y quienes cuentan con "(...) las más amplias facultades reconocidas por la ley a un mandatario general para celebrar todo tipo de contratos y para realizar toda clase de actos y operaciones que (...) no estén reservados a una asamblea de accionistas, así como administrar y dirigir los negocios de la sociedad (...)".²⁵⁸

Cabe señalar que la razón por la que PEÑOLES y AHMSA constituyeron LCD responde a su actividad comercial.²⁵⁹ AHMSA, tiene como actividad comercial "(...) la manufactura de productos de acero para su comercialización, para tal fin, requiere el suministro de materias primas para su proceso primario, tales como el carbón mineral y el mineral de hierro (...)".²⁶⁰ para lo cual "(...) solicita y se le proporciona por parte de LCD el servicio de flete ferroviario para el traslado de las materias primas a sus plantas manufactureras".²⁶¹ Por su parte, PEÑOLES es una sociedad anónima bursátil cuyas subsidiarias tienen como principales actividades "(...) la exploración, extracción, beneficio y venta de concentrados y minerales, así como la producción y venta de metales no ferrosos",²⁶² para lo que requieren adquirir el SPTFC para sus operaciones. En

²⁵⁶ Folios 002735 a 002737 el EXPEDIENTE.

²⁵⁷ Folios 002743 a 002786 del EXPEDIENTE.

²⁵⁸ Folios 002743 a 002786 del EXPEDIENTE.

²⁵⁹ Folios 002815 a 002845 y 003161 a 003260 del EXPEDIENTE.

²⁶⁰ Folios 002738 a 002741 EXPEDIENTE.

²⁶¹ Folios 002738 a 002741 del EXPEDIENTE.

²⁶² Folio 002734 del EXPEDIENTE.

consecuencia, PEÑOLES y AHMSA, constituyeron LCD para tal fin, manteniéndolo como un método de participación de negocio conjunto.²⁶³

VI.2.2.2. Actividad económica y comercial de LCD

Actividad de LCD. LCD fue constituida el treinta de octubre de mil novecientos noventa siete e inició operaciones en forma regular a partir de abril de mil novecientos noventa y ocho.²⁶⁴ Su principal actividad es la prestación del SPTFC, así como la venta y arrendamiento de EQUIPO FERROVIARIO.²⁶⁵ Los AGENTES ECONÓMICOS, PEÑOLES y AHMSA, utilizan a LCD para transportar insumos desde algunos de sus puntos de producción. Ambas empresas son co-inversores de LCD con 50% del capital social de esta última.²⁶⁶

De conformidad con su acta constitutiva, LCD tiene por objeto: **i)** la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación, la prestación del SPTFC, la construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en el derecho de vía de las VÍAS FÉRREAS, la operación de terminales de carga y pasajeros, el transbordo y transvases de líquidos, así como la instalación y operación de talleres de mantenimiento de EQUIPO FERROVIARIO y centros de abasto para la operación de los equipos; **ii)** la obtención, adquisición, posesión, administración, cesión y en general la negociación por cualquier título legal, en la medida permitida por la ley, de toda clase de concesiones, permisos, autorizaciones, contratos y licencias necesarios o relacionados con la explotación o fomento de la sociedad, y **iii)** celebrar operaciones relacionadas con la adquisición, venta o arrendamiento de los bienes muebles o inmuebles que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones.²⁶⁷

VI.2.2.3. Conclusiones respecto de LCD

Participación de LCD en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. LCD participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA como prestador de servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso en la vía corta Coahuila - Durango. De igual forma, participa como usuario de derechos de paso al utilizar los mismos en las rutas y trayectos estipulados en su título de concesión, así como los que acuerde con otros concesionarios o asignatarios.

VI.2.2.3. FERROVALLE

FERROVALLE como concesionario. FERROVALLE es uno de los AGENTES ECONÓMICOS tenedores de títulos de concesión que le permiten administrar, operar y explotar una, o varias, vía general de comunicación ferroviaria para prestar el SPTFC, así como los servicios auxiliares necesarios para auxiliar y preservar la continuidad del tráfico ferroviario.

²⁶³ Folios 000128 y 002734 del EXPEDIENTE.

²⁶⁴ Folio 002743 a 002786 del EXPEDIENTE.

²⁶⁵ Folio 002743 a 002786 del EXPEDIENTE.

²⁶⁶ Folios 000128 y 002734 del EXPEDIENTE.

²⁶⁷ Folios 002743 a 002786 del EXPEDIENTE.

VI.2.2.3.1. Composición y distribución accionaria de FERROVALLE

El capital de FERROVALLE está distribuido entre cuatro distintas entidades, de la manera siguiente:²⁶⁸

Cuadro. Composición accionaria de FERROVALLE²⁶⁹

Accionista	Acciones representativas del capital social		Importe de acciones	Porcentaje
	Fijo	Variable		
Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos por conducto de la SCT	25,000	5,339,210		25%
FERROMEX	25,000	5,339,210		25%
FERROSUR	25,000	5,339,210		25%
KCSM	25,000	5,339,210		25%
Total	100,000	21,356,840		100%
Importe	1,000,000	213,568,400	214, 568,400	100%

Descripción de la composición y distribución accionaria de FERROVALLE. De lo anterior se desprende que FERROVALLE opera bajo un diagrama en el cual GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, a través de FERROMEX y FERROSUR cuenta con 50% del total de acciones. Por su parte, KCSM y el Gobierno Federal tienen una tenencia accionaria de 25% cada uno. Asimismo, “[t]odas las acciones representativas del capital social [confieren] los mismos derechos e [imponen] iguales obligaciones a sus titulares”²⁷⁰, y cada uno de ellos al tener 25% de las acciones puede, en lo individual, requerir en cualquier momento “(...) al Consejo de Administración o a los Comisarias, que convoquen a una Asamblea de Accionistas para discutir los asuntos que sean especificados en el requerimiento.”²⁷¹

La composición accionaria de FERROVALLE está dada por una participación de KCSM con el 25%, de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO con el 50% y de la SCT con el restante 25%.²⁷²

Del análisis de los derechos que las participaciones otorgan a cada uno de los accionistas, se observa que todas las acciones confieren los mismos derechos e imponen las mismas obligaciones a sus titulares, conforme a lo siguiente:

- **Asambleas de accionistas.** Cada accionista tiene derecho a un voto y para que se consideren legalmente reunidas²⁷³ deberá estar representado, por lo menos, el 75% del capital social de FERROVALLE.

²⁶⁸ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁶⁹ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁷⁰ Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁷¹ Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁷² Folios 016830 a 016842, y 016845 a 016856 del EXPEDIENTE.

²⁷³ Asamblea General Ordinaria de Accionistas, Asamblea General Extraordinaria de Accionistas.

- **Consejo de administración.** Integrado por miembros propietarios y sus respectivos suplentes, designados por la propia asamblea de accionistas.²⁷⁴

Para que las sesiones del consejo de administración se consideren legalmente instaladas se requiere que se encuentren presentes 75% de los miembros propietarios o suplentes. Asimismo, las resoluciones de estas asambleas solo serán válidas cuando se tomen por el voto en el mismo sentido de las acciones que representan el 75% del capital social de FERROVALLE.

De lo anterior se observa que, si bien GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tiene derecho a nombrar al doble de consejeros del consejo de administración de FERROVALLE que puede establecer KCSM o la SCT, esto no otorga a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO la facultad de designar a los miembros del consejo de administración unilateralmente ni la de imponer decisiones en la asamblea y en el consejo. Lo anterior, toda vez que la aprobación de las decisiones, resoluciones y acuerdos que se tomen en ambos órganos de FERROVALLE, están supeditados a un voto de mayoría calificada del 75%.²⁷⁵

VI.2.2.3.2. Actividad económica y comercial de FERROVALLE

Actividad de FERROVALLE. Es una sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, que opera y explota la vía general de comunicación ferroviaria del Valle de México, para lo cual cuenta con el título de concesión publicado en el DOF el tres de febrero de mil novecientos noventa y siete, otorgado por el Gobierno Federal mediante la SCT. Esta vía tiene una extensión de quinientos setenta y nueve punto nueve kilómetros de vía, de los cuales doscientos noventa y seis punto ocho kilómetros son vías principales y doscientos ochenta y tres punto uno kilómetros son vías secundarias y patios, cuya vocación principal es prestar servicios de interconexión y terminal para la recepción, clasificación, formación y control de tráfico de trenes, arrastres intraterminal y transferencias de carga hacia los centros de consumo de las vías troncales y vías cortas conectantes. Asimismo, dichas vías comprenden los corredores México-Querétaro, México-Cuernavaca, México-Toluca, México-Puebla, México-Veracruz, y Vías Industriales.²⁷⁶

VI.2.2.3.3. Conclusiones respecto de FERROVALLE

Participación de FERROVALLE en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. FERROVALLE participa en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA como prestador de servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso en la vía ferroviaria del Valle de México. De igual forma, participa como usuario de derechos de paso al utilizar los mismos en las rutas y trayectos estipulados en su título de concesión, así como los que acuerde con otros concesionarios o asignatarios.

²⁷⁴ Cada grupo de accionistas que represente el veinticinco por ciento del capital social tiene derecho a designar uno, dos o tres consejeros del consejo de administración de FERROVALLE, respectivamente. Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE. del EXPEDIENTE.

²⁷⁵ Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁷⁶ Folios 016830 a 016842 y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

Durante la INVESTIGACIÓN, FERROVALLE señaló que su principal actividad es la operación y explotación de VÍAS FÉRREAS, con el fin de prestar el SPTFC y los servicios auxiliares en los términos, condiciones y rutas que se señalan en el respectivo título de la concesión.²⁷⁷ mismo que incluye derechos de paso obligatorios para tramos determinados en cada ruta en particular.²⁷⁸

De conformidad con su acta constitutiva, FERROVALLE tiene como objeto: **i)** solicitar y obtener, bajo cualquier título, las concesiones y permisos, y ejercer los derechos derivados de ellos; **ii)** planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de los servicios ferroviarios, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad; **iii)** construir, mantener y administrar la infraestructura ferroviaria de su propiedad o concesionada; **iv)** prestar servicios de control de tráfico ferroviario a terceros; **v)** construir, operar y explotar terminales e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares en términos de la LRSF y su reglamento, y **vii)** prestar los servicios de interconexión, otorgar derechos de arrastre y derechos de paso, así como explotar los que le sean prestados u otorgados.²⁷⁹

VI.3. Autoridades relacionadas con el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA

La SCT, la AGENCIA y la DGDFM, son las autoridades públicas facultadas para administrar y regular el sector ferroviario en México, conforme a las facultades establecidas en la LOAPF, LRSF, RSF y RISCT.

VI.3.1. SCT

Facultades de la SCT. La SCT es la autoridad en materia del sector ferroviario, a la cual le corresponde "(...) [r]egular y vigilar la administración del sistema ferroviario"²⁸⁰, 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",²⁸¹ de conformidad con lo establecido en las fracciones VIII y VII del artículo 36 de la LOAPF.

Por su parte, el artículo 6 de la LRSF establece que la SCT cuenta con las siguientes atribuciones en materia de servicio ferroviario:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y

II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.²⁸²

Al respecto, el RISCT otorga al Secretario de Comunicaciones y Transportes, entre otras, la facultad indelegable de otorgar las concesiones para la prestación del SPTFC, así como para "(...)

²⁷⁷ Folios 016830 a 016842 del EXPEDIENTE.

²⁷⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

²⁷⁹ Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

²⁸⁰ Fracción VIII del artículo 36 de la LOAPF.

²⁸¹ Fracción VII del artículo 36 de la LOAPF.

²⁸² Artículo 6 de la LRSF.

*resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación”.*²⁸³

VI.3.2. DGTFM, actualmente DGDFM

Facultades de la DGTFM. Hasta antes de la REFORMA DEL RISCT, la unidad administrativa de la SCT encargada del despacho de los asuntos relacionados con el servicio ferroviario era la DGTFM, de conformidad con lo establecido en la fracción XVIII del artículo 2 del RISCT.

La DGTFM, previo al DECRETO DEL RISCT tenía, entre otras, las siguientes atribuciones:

- a) “Proponer y promover las políticas y programas de desarrollo, promoción, regulación y supervisión del sistema ferroviario y del transporte multimodal”.²⁸⁴
- b) “Tramitar las peticiones relativas al otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación, nulidad o terminación (...)”.²⁸⁵
- c) “Ejercer las atribuciones de la Secretaría respecto de las tarifas y precios en el servicio público de transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y demás actividades relacionadas con el servicio ferroviario, así como en el transporte multimodal, (...)”.²⁸⁶
- d) “Establecer las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales se prestarán los servicios ferroviarios de interconexión y terminal, y se otorgarán derechos de paso y derechos de arrastre, cuando no exista acuerdo entre las partes”.²⁸⁷
- e) “Verificar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones y demás disposiciones administrativas, por parte de los concesionarios, asignatarios, permisionarios y autorizados en materia ferroviaria, (...)”.²⁸⁸
- f) “Promover la coordinación e integración de los servicios e infraestructura necesarios para el desarrollo de la logística en territorio nacional y su vinculación con el extranjero”.²⁸⁹

Facultades de la DGDFM. Por otro lado, el DECRETO del RISCT establece que la DGDFM es la unidad administrativa encargada del despacho de algunos de los asuntos de la SCT relacionados con el sector ferroviario.

Al respecto, el artículo 23 del RISCT vigente establece que las atribuciones de la DGDFM, son, entre otras, las siguientes:

²⁸³ Fracción XI del artículo 5 del RISCT.

²⁸⁴ Fracción I del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.

²⁸⁵ Fracción III del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.

²⁸⁶ Fracción XI del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.

²⁸⁷ Fracción XIII del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.

²⁸⁸ Fracción XVIII del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.

²⁸⁹ Fracción XXXIV del artículo 23 del RISCT previo a la DECRETO DEL RISCT.



- a) “Proponer y promover las políticas y programas de desarrollo, promoción, regulación, supervisión y logística del sistema ferroviario y del transporte multimodal”.²⁹⁰
- b) “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, así como su prórroga, modificación, nulidad, cesión, terminación y revocación (...)”.²⁹¹
- c) “Llevar a cabo las licitaciones públicas para el otorgamiento de concesiones para la construcción, operación y explotación de VÍAS FÉRREAS, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario”.²⁹²
- d) “Otorgar, modificar o revocar los permisos y autorizaciones ferroviarias para la prestación de los servicios auxiliares; (...)”.²⁹³
- e) “Verificar el cumplimiento de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones por parte de los concesionarios, asignatarios, permissionarios y autorizados en materia ferroviaria, (...)”.²⁹⁴
- f) “Promover la coordinación e integración de los servicios e infraestructura necesarios para el desarrollo de la logística en territorio nacional y su vinculación con el extranjero”.²⁹⁵

VI.3.3. AGENCIA

Creación de la AGENCIA. El dieciocho de agosto de dos mil dieciséis se publicó en el DOF el decreto mediante el cual se creó la AGENCIA como autoridad en el sector ferroviario mexicano. Al respecto, el DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA establece que la AGENCIA tiene por objeto:

“(…) regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, garantizar la interconexión en las VÍAS FÉRREAS cuando sean vías generales de comunicación, fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con la operación multimodal, así como imponer sanciones”.²⁹⁶

Facultades de la AGENCIA. Asimismo, el DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA otorga, entre otras, las siguientes atribuciones a la AGENCIA para el desempeño y alcance de su objeto:

- a) “Auxiliar al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en las actividades relativas a la elaboración de las políticas y programas de desarrollo, regulación, supervisión y logística del sistema ferroviario y de su operación multimodal”.²⁹⁷
- b) “Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria, (...)”.²⁹⁸

²⁹⁰ Fracción I del artículo 23 del RISCT.

²⁹¹ Fracción II del artículo 23 del RISCT.

²⁹² Fracción III del artículo 23 del RISCT.

²⁹³ Fracción XI del artículo 23 del RISCT.

²⁹⁴ Fracción XV del artículo 23 del RISCT.

²⁹⁵ Fracción XX del artículo 23 del RISCT.

²⁹⁶ Artículo segundo del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.

²⁹⁷ Fracción III del artículo tercero del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.

²⁹⁸ Fracción V del artículo tercero del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.



- c) “Determinar, monitorear y evaluar los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa, atención a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, para verificar y dar seguimiento al desempeño de la infraestructura y de la logística que se desarrolle en el país”.²⁹⁹
- d) “Promover la expansión y uso de los servicios e infraestructura ferroviaria (...)”.³⁰⁰
- e) “Ejercer las atribuciones respecto de las tarifas y precios en el servicio público del transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y demás actividades relacionadas con el servicio ferroviario (...)”.³⁰¹

A partir de la entrada en funciones de la AGENCIA, ésta podrá establecer condiciones y contraprestaciones relativas a servicios de interconexión, como lo dispone el artículo 35 y 36 de la LRSF, así como el 119 Bis del RSF:

“(...) los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios (...)”.³⁰²

VII. Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA

En esta sección se analizan los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre involucrados en la prestación del SPTFC. Lo anterior, toda vez que el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA es el de servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el SPTFC en el territorio nacional. A fin de poder comprender los servicios involucrados en la prestación del SPTFC, es importante describir previamente la cadena de valor en el SFM y las diversas modalidades en las que se presta el SPTFC.

VII.1. Cadena de valor en el SPTFC

Descripción esquemática de la cadena de valor. A continuación, se presenta el diagrama que ilustra la cadena de valor en el SPTFC y se describe cada uno de los servicios involucrados en los eslabones que intervienen en el proceso de la prestación del SPTFC.

²⁹⁹ Fracción XIII del artículo tercero del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.

³⁰⁰ Fracción XIV del artículo tercero del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.

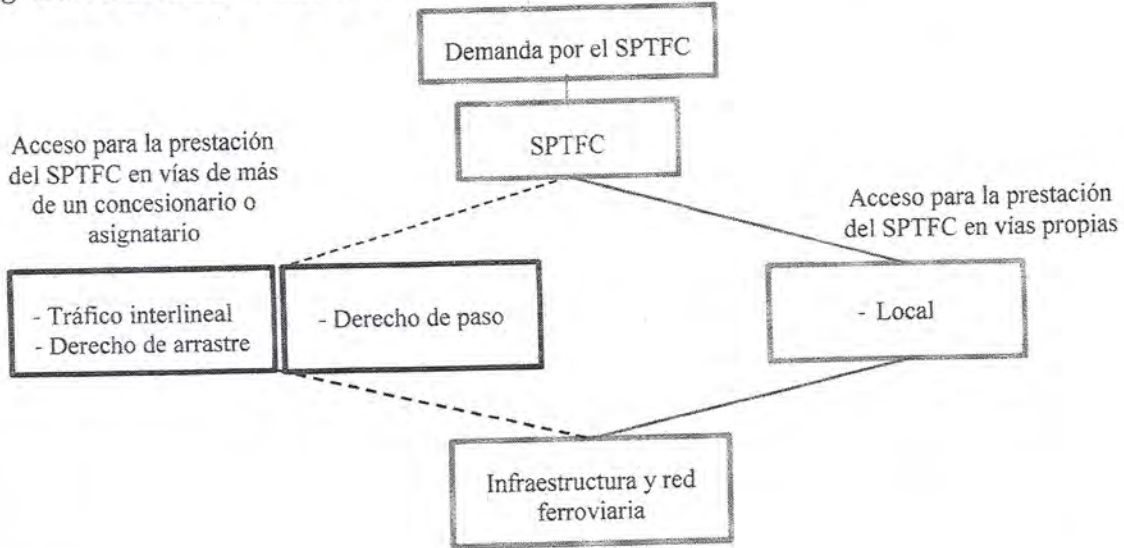
³⁰¹ Fracción XV del artículo tercero del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA.

³⁰² Artículo 35, segundo párrafo, de la LRSF.

050116



Diagrama. Cadena de Valor en el SPTFC



Fuente: elaboración propia con base en la regulación de la materia.

En el diagrama **Cadena de Valor en el SFM**, se muestra la modalidad por la cual los concesionarios y asignatarios se interconectan a una red ferroviaria con el objeto de llevar a cabo la prestación del SPTFC, en un trayecto o ruta determinado, que puede ser: **i)** tráfico interlineal; **ii)** derechos de arrastre, y **iii)** derechos de paso; adicionalmente se muestra el tráfico local. La modalidad de acceso está condicionada por el hecho de que la prestación del SPTFC responde al interés de tráfico que tienen los usuarios del SPTFC para movilizar sus mercancías y dicho interés se ve afectado por características como: el punto de origen y el punto de destino de la carga; el tipo del bien a transportar; el volumen de la carga y la frecuencia con la que se requiere el servicio de transporte, entre otros elementos relacionados con el precio y la calidad del servicio.

De esta manera, la infraestructura ferroviaria sirve como medio para la prestación del SPTFC y su uso, solo se diferencia por la modalidad de acceso a la misma. Así, cuando la prestación del SPTFC por parte de un concesionario o asignatario involucra únicamente la infraestructura concesionada o asignada, se dice que el servicio es local. Por el contrario, cuando la prestación del SPTFC requiere en alguna medida del uso de infraestructura concesionada o asignada a otro concesionario o asignatario, se requiere de los servicios de interconexión como tráfico interlineal, derechos de arrastre o derechos de paso, como se describe a continuación.

Demanda del SPTFC. La demanda por el SPTFC se deriva de la necesidad de transportar insumos o mercancías desde el lugar de origen hasta un destino determinado y se caracteriza principalmente por movilizar carga de gran volumen, largas distancias y, en ocasiones, de bajo valor.³⁰³ La demanda de transporte no solamente depende del precio por el servicio sino de otros factores que influyen en la determinación del modo de transporte a utilizar como son la calidad del servicio, el

³⁰³ Folios 054668 a 055021 del EXPEDIENTE.





053027

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

tiempo de traslado y la regularidad del servicio.³⁰⁴ Así, los usuarios del SPTFC demandan un origen y destino de acuerdo con sus actividades comerciales, sin importar si el SPTFC se ofrece a través de las vías de uno o más concesionarios o asignatarios.

Así, la demanda por el SPTFC se deriva principalmente de las eficiencias que éste genera respecto de otros modos de transporte, o porque no existen alternativas viables para movilizar la carga; en ambos casos, aquellos usuarios que requieren de un uso intensivo de este medio tienen incentivos a invertir en infraestructura (v.gr., como espuelas y patios) y EQUIPO FERROVIARIO (v. gr., locomotoras) dentro de sus instalaciones a fin de agilizar la carga y descarga de sus mercancías.

Prestación del SPTFC y la modalidad de acceso a la red ferroviaria. La modalidad a través de la cual el concesionario accede a la red ferroviaria (derecho de paso, derecho de arrastre o tráfico interlineal) para abastecer el SPTFC en un trayecto o ruta determinado, depende de los puntos de origen y destino que los usuarios del SPTFC demandan para movilizar su carga, así como de sus intenciones de tráfico.³⁰⁵ Es decir, el acceso a la red dependerá de si el origen o destino de la ruta demandada por parte de los usuarios del SPTFC requiere o no del uso de vías de más de un concesionario o asignatario. Cuando el punto de origen y destino de la carga transportada se ubican dentro de la red ferroviaria de un solo concesionario o asignatario, se prestará el SPTFC en su modalidad de tráfico local.

Por otra parte, para aquellos casos en que el CONCESIONARIO SOLICITANTE requiere del uso de la infraestructura propiedad de otro(s) concesionario(s) o asignatario (s) para atender la demanda o intenciones de tráfico³⁰⁶ de algún usuario del SPTFC, es necesario contar con alguna modalidad de acceso para otorgar el SPTFC, la cual puede darse a través de: derechos de paso, derechos de arrastre o tráfico interlineal. El tipo de modalidad a utilizar dependerá de los acuerdos comerciales u obligación a los que estén sujetos los concesionarios y asignatarios, en sus títulos de concesión y asignación, para ofertar el SPTFC de la ruta demandada (un punto de origen y un punto de destino) demandada. Cada uno de estos servicios requiere, en mayor o menor medida, el uso de diversos elementos de la infraestructura y el equipo propiedad, o bajo control, de otros concesionarios y asignatarios.

Operativamente se espera que el acceso mediante derechos de paso sea más eficiente en tiempo y en costos en la medida en que mediante otras formas de interconexión distintas a éste implica que se realicen maniobras adicionales tales como entrar al patio del concesionario o asignatario dueño de la vía de destino para acomodar la carga y tampoco se requiere transferir el EQUIPO DE ARRASTRE del concesionario o asignatario de origen al EQUIPO TRACTIVO del concesionario o asignatario de destino, por lo que el usuario paga una única tarifa por el SPTFC, aunque utiliza las vías de más de un concesionario o asignatario. Por su parte, dado que el acceso mediante tráfico interlineal sí requiere de transferir el EQUIPO DE ARRASTRE del concesionario o asignatario de origen al EQUIPO TRACTIVO del concesionario o asignatario de destino, se espera que los tiempos

³⁰⁴ Folios 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

³⁰⁵ Entiéndase por intención de tráfico a la demanda potencial de los usuarios del SPTFC por nuevas rutas, puntos de origen y/o puntos de destino.

³⁰⁶ Entiéndase por intención de tráfico a la demanda potencial de los usuarios del SPTFC por nuevas rutas, puntos de origen y/o puntos de destino.



de entrega sean mayores debido a la logística que conlleva el intercambio; además de tarifas más altas para el usuario dado que se paga una tarifa integral que contempla la tarifa que cobra cada concesionario o asignatario acorde con el tramo que movilizó la carga.

Infraestructura y equipo necesarios para prestar el SPTFC. Para la provisión del SPTFC los concesionarios y asignatarios requieren de EQUIPO DE ARRASTRE y EQUIPO TRACTIVO, propio o arrendado, que cuente con las características específicas necesarias para la transportación de la carga. También precisan de personal capacitado, de un sistema de control de tránsito de trenes para la localización de la carga, así como del uso de infraestructura y red ferroviaria, insumos necesarios para movilizar el EQUIPO DE ARRASTRE y EQUIPO TRACTIVO. Además, se requiere de servicios auxiliares, como terminales para carga, trasbordo y trasvases de líquidos, talleres de mantenimiento de los equipos y centros de abasto para la operación de los mismos.³⁰⁷

El eslabón de provisión de infraestructura requiere de elevados montos de inversión de capital en VÍAS FÉRREAS antes de que el SPTFC pueda ser proporcionado. En la industria ferroviaria, estas inversiones se constituyen, en su mayoría, por costos hundidos una vez que se llevan a cabo, debido a que no son recuperables si la empresa decide dejar de operar.³⁰⁸ Dichas inversiones consisten, principalmente, en:³⁰⁹

- Red ferroviaria, la cual considera principalmente rieles, balastos y sistemas de fijación, así como otras obras necesarias para el tendido de vía como terracería, túneles, puentes, alcantarillado y viaductos.
- Tecnología de señalización, las cuales incluyen equipamiento a nivel de cruces, sistemas para la operación y protección de los trenes, sistemas para la supervisión de trenes y estaciones de operación, y sistemas de telecomunicaciones.

Los costos con respecto a este eslabón se relacionan no solo con la inversión en infraestructura, sino también con el mantenimiento de la misma, la depreciación de vías y estructura, así como los costos relacionados con límites de capacidad derivados del costo de oportunidad por retrasos en el flujo de tránsito que alarga los ciclos de viaje debido a la saturación de la vía.³¹⁰

VII.2. Prestación del SPTFC LOCAL

Definición del SPTFC LOCAL. De acuerdo con la LRSF, el SPTFC es el que se presta en VÍAS FÉRREAS destinado al transporte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros.³¹¹ Según la información proporcionada a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, el SPTFC en

³⁰⁷ Artículo 38 y 44 de la LRSF.

³⁰⁸ Un costo hundido es una inversión no recuperable por lo que limita no sólo la entrada sino también la salida de la industria. En industrias con altos costos hundidos, la decisión de entrada puede retardarse mucho más que en el caso de industrias sin elevados costos hundidos. Una vez producida la entrada, la posibilidad de salir de la industria sin pérdidas es reducida. Véase CIDAC, 2014 pp 26. Folio 055021 del EXPEDIENTE.

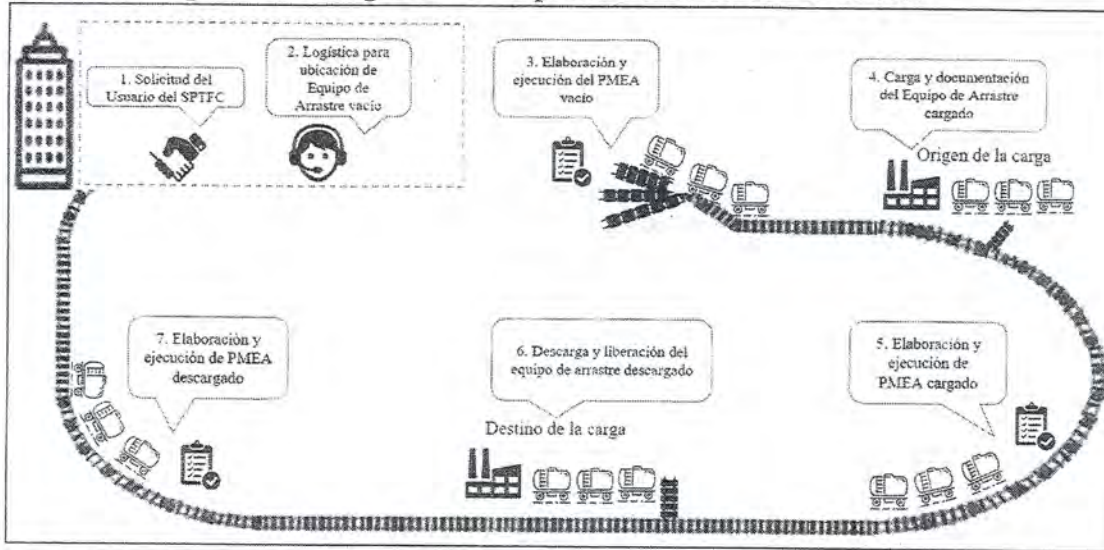
³⁰⁹ Folio 054668 a 055021 del EXPEDIENTE.

³¹⁰ Folio 054668 a 055021 del EXPEDIENTE.

³¹¹ Fracción X del artículo 2 de la LRSF.

su modalidad de tráfico local o SPTFC LOCAL,³¹² es el SPTFC que tiene su punto de origen o destino dentro de una misma red.³¹³ Al respecto, conforme a las manifestaciones de los concesionarios y asignatarios, el SPTFC LOCAL se presta como se describe a continuación:

Diagrama. Representación gráfica de la prestación del SPTFC LOCAL³¹⁴



Fuente: elaboración propia con información presentada por los concesionarios y asignatarios.

En el diagrama **Representación gráfica de la prestación del SPTFC LOCAL** se ilustra la secuencia de cada uno de los procesos que son necesarios para la prestación del SPTFC LOCAL:

- Solicitud del usuario del SPTFC LOCAL.** En este proceso el concesionario recibe la solicitud del SPTFC por parte del usuario del SPTFC,³¹⁵ junto con la cual este último proporciona la información de los requerimientos para la prestación del servicio, respecto a: tipo de carga, volumen, número de EQUIPOS DE ARRASTRE necesarios, frecuencia de embarque y vías que requiere para cargar y/o descargar, tanto en origen como en destino, entre otros.³¹⁶
- Logística para ubicación de EQUIPO DE ARRASTRE.** El concesionario o asignatario procede a identificar la disponibilidad de los recursos necesarios, tales como: EQUIPO(S)

³¹² Cabe aclarar que KCSM, en relación con el requerimiento de información, manifestó, en sus respuestas, que "solamente incluyen información relativa o relacionada con 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, por ser éste el alcance de la Investigación". Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.

³¹³ Folios 005735 a 005772, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³¹⁴ Folios 005735 a 005772, 002723 a 002734, 004792 a 5586, 005591 a 5711, 005724 a 005725, y 005730 a 005733, 019031 a 019237, 020845 a 021491, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³¹⁵ Folios 020689 a 020752, 020818, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³¹⁶ Folios 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

055120



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

DE ARRASTRE, EQUIPO(S) TRACTIVO(S), tripulación, entre otros, considerando las necesidades señaladas por el usuario del SPTFC.³¹⁷

- iii) **Elaboración y ejecución de PMEAs vacíos.** Una vez que el concesionario o asignatario cuenta con los recursos necesarios genera un PMEAs vacío,³¹⁸ el cual contiene, entre otros: i) la planeación del tren³¹⁹ que movilizará el EQUIPO DE ARRASTRE vacío hasta el punto en donde será cargado; ii) los itinerarios de salida y llegada del equipo, y iii) los puntos de revisión mecánica, de abastecimiento de combustible y de cambio de tripulación del tren.³²⁰

La ejecución del PMEAs vacío inicia con la colocación de los EQUIPOS DE ARRASTRE en las vías asignadas para determinados destinos o rutas, en orden secuencial, de acuerdo con el tipo de EQUIPO DE ARRASTRE, dimensiones o cualquier otra instrucción especial del manejo que considere el concesionario o asignatario. Posteriormente,³²¹ para finalizar con la ejecución del PMEAs vacío, se procede a movilizar el EQUIPO DE ARRASTRE hasta las instalaciones indicadas por el usuario del SPTFC, tales como: vías públicas, espuelas, vías particulares, terminales, patios, etc.³²²

- iv) **Carga y documentación.** Una vez que el EQUIPO DE ARRASTRE vacío se encuentra en las instalaciones indicadas por el usuario del SPTFC, éste realiza la carga de la mercancía³²³ y documenta el EQUIPO DE ARRASTRE cargado.³²⁴ Dicha documentación consiste en la solicitud del SPTFC LOCAL por parte del usuario del SPTFC mediante una guía de embarque que especifica el origen, destino, contenido de la carga, peso, entre otros.³²⁵
- v) **Elaboración y ejecución de PMEAs cargados.** El concesionario o asignatario procede a elaborar un PMEAs cargado,³²⁶ el cual contiene información similar al PMEAs vacío, pero para el correspondiente EQUIPO DE ARRASTRE cargado con la mercancía a movilizar.

³¹⁷ Folios 020689 a 020818, 014762 a 014771, 014809 a 014856, 015231 a 15419, 015428 Bis y, 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

³¹⁸ Los concesionarios y asignatarios generan un PMEAs cada vez que pretenden movilizar LOCOMOTORAS y/o EQUIPOS DE ARRASTRE.

³¹⁹ Los concesionarios y asignatarios se refirieron a trenes de patio y trenes de camino. Los trenes de patio son los encargados de realizar los movimientos dentro de los patios o terminales para formar los trenes de camino, los cuales son aquellos que mueven los EQUIPOS DE ARRASTRE a las estaciones de destino o de conexión para llegar al punto de destino. Folios 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.

³²⁰ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

³²¹ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³²² Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³²³ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³²⁴ Los usuarios del SPTFC documentan los EQUIPOS DE ARRASTRE que utilizan cada vez que los cargan o descargan.

³²⁵ Folios 020689 a 020818, 002723 a 002734, 004792 a 5586, 005591 a 5711, 005724 a 005725, y 005730 a 5733, y 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

³²⁶ Folios 019031 a 019237, y 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.



El PME A cargado se ejecuta conforme a lo siguiente: **i)** el retiro del EQUIPO DE ARRASTRE de las instalaciones donde se llevó a cabo la carga; **ii)** el traslado del EQUIPO DE ARRASTRE a los patios (denominado servicio de patio a industria); **iii)** si es el caso, el EQUIPO DE ARRASTRE es loteado³²⁷ en los patios de clasificación (proceso, denominado servicio de patio de clasificación); es decir, se coloca el EQUIPO DE ARRASTRE en las vías asignadas para determinados destinos o rutas, en orden secuencial, de acuerdo con el tipo de EQUIPO DE ARRASTRE, producto, peso, dimensiones o cualquier otra instrucción especial del manejo del tren, y **iv)** la salida del EQUIPO DE ARRASTRE en un tren con dirección al destino de la carga indicado por el usuario del SPTFC.³²⁸

Una vez que se coloca el EQUIPO DE ARRASTRE cargado en el punto de destino indicado por el usuario del SPTFC, el concesionario o asignatario finaliza el PME A cargado y el usuario del SPTFC procede a descargar de la mercancía.³²⁹

- vi) Descarga y liberación del EQUIPO DE ARRASTRE.** Una vez que el usuario del SPTFC ha descargado el EQUIPO DE ARRASTRE, éste realiza una solicitud de retiro del EQUIPO DE ARRASTRE para dejarlo a disposición del concesionario o asignatario, proceso conocido como liberación de EQUIPO DE ARRASTRE.³³⁰
- vii) Elaboración y ejecución de PME A descargado.** Cuando el usuario del SPTFC libera el EQUIPO DE ARRASTRE, el concesionario o asignatario genera un PME A descargado para movilizar el EQUIPO DE ARRASTRE.³³¹ La ejecución PME A descargado inicia con la movilización del EQUIPO DE ARRASTRE hacia su nuevo destino,³³² usualmente hacia los almacenes del concesionario o asignatario, a efecto de su almacenamiento o disposición para próximos movimientos o, en su caso, con un nuevo usuario del SPTFC.³³³

VII.3. Modalidad de acceso a la infraestructura: servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre para la prestación del SPTFC

Obligaciones de acceso a la infraestructura concesionada. Los títulos de concesión y asignación en el SFM tienen como objeto, entre otros, la prestación de manera exclusiva, durante un periodo regularmente inferior a la vigencia de dicho título, del SPTFC en las vías señaladas en el mismo. Lo anterior, con la salvedad de que la LRSF, el RSF y los títulos de concesión y asignación, consideren condiciones bajo las cuales los concesionarios y asignatario tienen la obligación de otorgar acceso a la infraestructura concesionada a terceros para la prestación del SPTFC en un trayecto o ruta determinado, mediante el otorgamiento de derechos de paso, derechos de arrastre y

³²⁷ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³²⁸ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³²⁹ Folios 020689 a 020818, 052215 a 052290, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³³⁰ Folios 020689 a 020818, 052215 a 052290, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³³¹ Folios 020689 a 020818, 052215 a 052290, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³³² Folios 020689 a 020818, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³³³ Folios 020689 a 020818, 052215 a 052290, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.



servicios de interconexión, en todos los puntos de interconexión con VÍAS FÉRREAS de otros concesionarios o asignatarios.³³⁴

VII.3.1. Interconexión: Tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL

Definición y alcance de la interconexión. De conformidad con la LRSF, la interconexión es el servicio que comprende el intercambio de EQUIPO FERROVIARIO, el tráfico interlineal entre concesionarios o asignatarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de EQUIPO FERROVIARIO respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal.³³⁵

Este servicio debe garantizar, en todo momento, que la prestación del SPTFC en las VÍAS FÉRREAS de los concesionarios y asignatarios sea una ruta continua de comunicación, por lo que los concesionarios y asignatarios deberán convenir³³⁶ los puntos de interconexión.³³⁷ Estos puntos de interconexión se refieren al lugar determinado dentro del SFM para prestar servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre entre concesionarios y asignatarios.³³⁸

Toda vez que el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA contempla los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el SPTFC y dado que el SPTFC, según la LRSF, es aquél que se presta en VÍAS FÉRREAS destinado al transporte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros; esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dentro de los servicios de interconexión referidos explícitamente en la fracción VII del artículo 2 de la LRSF, el tráfico interlineal que se lleva a cabo entre concesionarios y asignatarios es el único servicio que permite la prestación del SPTFC cuando el punto de origen y destino de la carga requiere el uso de las vías concesionadas a más de un concesionario o asignatario.

Derivado de lo anterior y dado que los concesionarios y asignatarios no refirieron otros servicios equivalentes que permitieran la prestación del SPTFC,³³⁹ en la presente sección sólo será analizado el servicio de tráfico interlineal, los derechos de paso y los derechos de arrastre; siendo éstos los únicos servicios de interconexión que permiten la prestación del SPTFC cuando el origen y destino de las mercancías transportadas requiere de las vías concesionadas o asignadas a más de un concesionario o asignatario.

Definición de tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL. A pesar de que no existe en la normatividad vigente una definición expresa respecto del servicio de interconexión en su

³³⁴ Numerales 1.4.2, 2.2 y 3.2 de los títulos de concesión.

³³⁵ Fracción VII del artículo 2 de la LRSF.

³³⁶ Una copia de los convenios de puntos de interconexión se debe presentar ante la AGENCIA, en los quince días hábiles siguientes a la celebración del mismo.

³³⁷ Artículo 104 del RSF.

³³⁸ Fracción XXII del artículo 2 del RSF.

³³⁹ Específicamente, mediante requerimiento se solicitó a los concesionarios y asignatarios que explicaran, desde el punto de vista operativo y logístico, cómo realizan la prestación del SPTFC en cada una de las siguientes modalidades: a) SPTFC en vías propias; b) SPTFC mediante tráfico local; c) SPTFC mediante derechos de paso; d) SPTFC mediante derechos de arrastre; e) SPTFC mediante tráfico interlineal, y f) cualquier otra modalidad del SPTFC.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

modalidad de tráfico interlineal, la “Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2003, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviario mexicanos”³⁴⁰ estableció que: “**tráfico interlineal.**- Es el servicio de interconexión que consiste en el traslado de carros, que solicita el concesionario de origen al concesionario conectante, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga al usuario”.³⁴¹ [Énfasis añadido] Sin embargo, dicha norma fue cancelada al no subsistir las causas que motivaron su expedición.³⁴²

De manera relacionada, el artículo 36 Ter de la LRSF, refiere que:

“Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a **rutas que involucren la participación de más de un concesionario**, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.”³⁴³ [Énfasis añadido].

Además, visto que la definición de servicio de interconexión de la LRSF, señala que la interconexión es el “(...) *tráfico interlineal entre concesionarios* (...)”, se entiende que el tráfico interlineal involucra necesariamente la participación de más de un concesionario o asignatario. Así, se concluye que el tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL consiste en el SPTFC ofrecido por cada concesionario a un usuario del SPTFC en rutas que involucran la participación de más de un concesionario.³⁴⁴

Al respecto, durante la INVESTIGACIÓN los concesionarios y asignatarios realizaron una descripción del funcionamiento de los tráficos interlineales de la cual se desprende que éste consiste en la prestación del SPTFC entre dos o más concesionarios o asignatarios, en el que éstos intervienen y dividen el importe cobrado al usuario del SPTFC. Lo anterior, conforme a las descripciones contenidas en la presente sección.

Relación contractual y cobro en el servicio de tráfico interlineal. En el caso del SPTFC INTERLINEAL, el usuario del SPTFC tiene derecho a elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario o asignatario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario o asignatario de origen o de destino³⁴⁵ y, en caso de que el usuario del SPTFC no acuerde una tarifa de forma independiente con cada concesionario o asignatario en dichos términos, el concesionario o asignatario de origen o de destino deberá efectuar el cobro de la tarifa al usuario del SPTFC por toda la ruta desde su

³⁴⁰ Publicada en el DOF el tres de marzo de dos mil cuatro. El catorce de junio de dos mil dieciséis se publicó en el DOF el aviso de cancelación de la misma.

³⁴¹ Numeral cuatro de la NOM-076-SCT2-2003.

³⁴² El aviso de cancelación de la NOM-076-SCT2-2003 fue publicado en el DOF el catorce de junio de dos mil dieciséis.

³⁴³ Artículo 36 Ter de la LRSF.

³⁴⁴ Artículo 36 Ter de la LRSF.

³⁴⁵ Artículo 36 Ter de la LRSF.

origen hasta el destino final y será responsabilidad de dicho concesionario o asignatario realizar el entero respectivo a los demás concesionarios o asignatarios conectantes.³⁴⁶

Aplicación de la "Regla 11 de la AAR" en el tráfico interlineal. El artículo 36 Ter de la LRSF otorga la oportunidad para que los usuarios del SPTFC acuerden tarifas de forma independiente con cada concesionario o asignatario, sobre la porción de la ruta que le corresponde, o con un solo concesionario o asignatario, el de origen o el de destino, para toda la ruta.

La consideración anterior es similar a la aplicación de la "Rail Tariff Rule 11" de la "Association of American Railroads" en Estados Unidos de Norteamérica.³⁴⁷ La aplicación de esta regla en el SFM ha sido llevada a cabo por los concesionarios y asignatarios, quienes, de conformidad con sus manifestaciones, la han adoptado en la operación del SPTFC INTERLINEAL.³⁴⁸

VII.3.1.1. Prestación del SPTFC INTERLINEAL.

Definición del SPTFC INTERLINEAL. Conforme a las manifestaciones de los concesionarios y asignatarios con que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, el SPTFC mediante tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL, es la movilización de EQUIPOS DE ARRASTRE cuyo origen y destino involucra el intercambio de éstos entre dos o más concesionarios o asignatarios, a fin de que cada uno de los concesionarios o asignatarios involucrados en su trayecto movilice dichos EQUIPOS DE ARRASTRE a través de sus vías concesionadas.³⁴⁹ Al respecto y conforme a las manifestaciones referidas, el SPTFC INTERLINEAL se presta como se describe a continuación:

De manera general, para el ejercicio del SPTFC INTERLINEAL, los concesionarios o asignatarios involucrados deben convenir la prestación de dicho servicio, acordar los procedimientos operativos y, coordinar la entrega y recepción de los EQUIPOS DE ARRASTRE.³⁵⁰

[Espacio sin texto]

³⁴⁶ Artículo 104 del RSF.

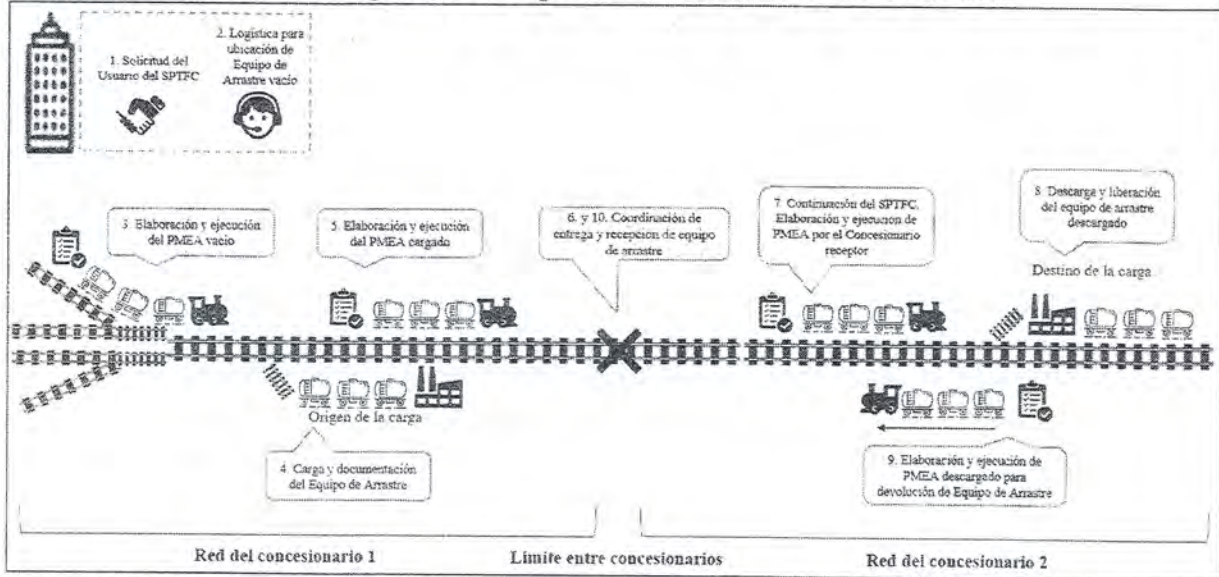
³⁴⁷ Folios 002723 a 002734, 004792 a 5586, 005591 a 5711, 005724 a 005725, y 005730 a 5733, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³⁴⁸ Folios 002723 a 002734, 004792 a 5586, 005591 a 5711, 005724 a 005725, y 005730 a 5733, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³⁴⁹ Folios 020689 a 020818, 052215 a 052290, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

³⁵⁰ Folios 019031 a 019237, 014762 a 014771, 014809 a 014856, 015231 a 15419, 015428 Bis, y 005233 a 05734 Bis del EXPEDIENTE.

Diagrama. Representación gráfica de la prestación del SPTFC INTERLINEAL³⁵¹



Fuente: elaboración propia con información presentada por los concesionarios y asignatarios.

De la información proporcionada a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se precisó que, en el SPTFC INTERLINEAL el usuario del SPTFC tiene la posibilidad de contratarlo de dos formas: i) con un solo concesionario o asignatario, el cual negociará y cotizará, a nombre del usuario, los servicios con los otros concesionarios y asignatarios involucrados para finalmente, determinar una tarifa integral al usuario del SPTFC,³⁵² y ii) con cada uno de los concesionarios o asignatarios involucrados, cotizando y contratando el SPTFC de forma individual con cada uno de éstos sobre la porción de la ruta que le corresponde.³⁵³

En el diagrama **Representación gráfica de la prestación del SPTFC INTERLINEAL** se ilustra la secuencia de cada uno de los procesos que, según las manifestaciones con las que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, son necesarios para la prestación del SPTFC INTERLINEAL, mismos que se describen a continuación:

- i) **Inicio del SPTFC INTERLINEAL mediante el SPTFC LOCAL del concesionario o asignatario de origen.** Una vez que el usuario del SPTFC determina la forma en que contrata el SPTFC INTERLINEAL, la operación del concesionario o asignatario de origen es similar al SPTFC LOCAL, desde su inicio y hasta la ejecución del PME-A cargado, que comprende la ejecución de la carga y descarga de las mercancías,³⁵⁴ mismos que fueron descritos en la sección **Prestación del SPTFC LOCAL** del DICTAMEN.

Lo anterior, con la salvedad de que el concesionario o asignatario de origen finaliza el PME-A cargado cuando el EQUIPO DE ARRASTRE cargado es colocado en un PUNTO DE

³⁵¹ Folios 005735 a 005772, 005830, 005665, 005666, 019237, 021181 a 021262, y 052194 del EXPEDIENTE.

³⁵² Folios 020698 a 020700, 021807 a 021850, 005735 a 005772, 019068 y 019237 del EXPEDIENTE.

³⁵³ Folios 005735 a 005772, 019068, 019069 del EXPEDIENTE.

³⁵⁴ Folios 020689 a 020818, 019031 a 019237, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

055126



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

INTERCAMBIO, el cual funge como en el punto de destino de la carga desde la perspectiva del concesionario o asignatario de origen.

- ii) **Coordinación sobre la entrega y recepción del EQUIPO DE ARRASTRE en el PUNTO DE INTERCAMBIO.** A diferencia del SPTFC LOCAL, en el SPTFC INTERLINEAL se requiere que los concesionarios o asignatarios involucrados lleven a cabo, de manera previa, una coordinación sobre la entrega y recepción del EQUIPO DE ARRASTRE involucrado. Esta actividad se realiza entre los centros de control de operaciones de los concesionarios o asignatarios involucrados, mediante conferencias programadas.³⁵⁵

De esta forma, cuando el tren que presta el SPTFC INTERLINEAL está próximo a llegar al PUNTO DE INTERCAMBIO, el centro de despacho del concesionario o asignatario de origen del SPTFC INTERLINEAL envía un aviso sobre la proximidad del mismo.³⁵⁶

El concesionario o asignatario de origen del SPTFC INTERLINEAL, coloca el EQUIPO DE ARRASTRE en el PUNTO DE INTERCAMBIO acordado con el concesionario o asignatario de destino o, en su caso, con el concesionario o asignatario intermedio, quien lleva a cabo una revisión del EQUIPO ARRASTRE y finaliza con la recepción documental y física del EQUIPO DE ARRASTRE.³⁵⁷

Nótese que, si el SPTFC INTERLINEAL involucra a más de dos concesionarios o asignatarios, se requiere de la participación de un concesionario o asignatario intermedio. Así, para el concesionario o asignatario intermedio la operación es similar a la prestación del SPTFC LOCAL, con un origen en el PUNTO DE INTERCAMBIO acordado con el concesionario o asignatario de origen y un destino en el PUNTO DE INTERCAMBIO acordado con el concesionario o asignatario de destino.

- iii) **Continuación del SPTFC INTERLINEAL mediante el SPTFC LOCAL del concesionario intermedio o del concesionario o asignatario de destino.** El concesionario o asignatario intermedio o el concesionario o asignatario de destino, receptor del EQUIPO DE ARRASTRE, genera un PMEA para la subsecuente movilización del EQUIPO DE ARRASTRE en sus vías, utilizando EQUIPO TRACTIVO y personal propio,³⁵⁸ y prosigue al igual que si operara un SPTFC LOCAL;³⁵⁹ ello, si se trata del concesionario o asignatario de destino, quien finaliza el SPTFC INTERLINEAL y termina el servicio hasta la liberalización del EQUIPO DE ARRASTRE por parte del usuario del SPTFC. En el caso de que el siguiente concesionario o asignatario involucrado en el SPTFC INTERLINEAL fuera el concesionario o asignatario intermedio, se repetirá el proceso de intercambio del EQUIPO DE ARRASTRE en el PUNTO DE INTERCAMBIO antes descrito, hasta llegar con el concesionario o asignatario de destino del SPTFC INTERLINEAL.

³⁵⁵ Folios 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

³⁵⁶ Folios 019031 a 019237 y 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.

³⁵⁷ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³⁵⁸ Folios 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.

³⁵⁹ Folios 020689 a 020818, y 052215 a 052290 del EXPEDIENTE.



- iv) **Descarga y liberación del EQUIPO DE ARRASTRE.** Una vez que el concesionario o asignatario de destino arriba al punto de destino de la carga, el usuario del SPTFC descarga y libera el EQUIPO DE ARRASTRE.³⁶⁰
- v) **Elaboración y ejecución de PMEAs descargados.** El concesionario o asignatario de destino, que finaliza el SPTFC INTERLINEAL, genera un nuevo PMEAs descargados para regresar el EQUIPO DE ARRASTRE³⁶¹ hacia el PUNTO DE INTERCAMBIO donde lo recibió. La ejecución del PMEAs descargados termina cuando el concesionario o asignatario de destino, que finalizó el SPTFC INTERLINEAL, hace la entrega física y documental del EQUIPO DE ARRASTRE al concesionario o asignatario de origen, o intermedio, de quien lo recibió.³⁶²

Visto lo anterior, toda vez que no existe una definición expresa de SPTFC INTERLINEAL en la normatividad vigente aplicable, y en atención a las manifestaciones anteriormente señaladas; esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el SPTFC INTERLINEAL es el servicio de interconexión que consiste en el traslado del EQUIPO DE ARRASTRE, solicitado por un concesionario o asignatario de origen al concesionario o asignatario conectante, para proveer SPTFC a un usuario, de conformidad con la definición de la norma cancelada "Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2003".³⁶³

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que, con base en las manifestaciones vertidas por los concesionarios y asignatarios en el EXPEDIENTE, el SPTFC INTERLINEAL es, en términos prácticos, un SPTFC LOCAL, que ofrece cada concesionario en el tramo que le corresponde a sus vías concesionadas en rutas que comprenden la red de dos o más concesionarios o asignatarios hasta la ejecución de la carga y descarga de las mercancías.³⁶⁴

VII.3.2. Derechos de paso

Definición y clasificación de los derechos de paso. De conformidad con la LRSF, los derechos de paso son aquellos otorgados a un concesionario con la finalidad de que sus trenes, operados con su tripulación, transiten en las VÍAS FÉRREAS de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al CONCESIONARIO SOLICITANTE.³⁶⁵

Los derechos de paso se clasifican en:

- a) **Derechos de paso operativos:** los concedidos con la finalidad de permitir el acceso eficiente del concesionario a alguna instalación de servicio auxiliar ferroviario.³⁶⁶

³⁶⁰ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

³⁶¹ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

³⁶² Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

³⁶³ El aviso de cancelación de la NOM-076-SCT2-2003 fue publicado en el DOF el catorce de junio de dos mil dieciséis.

³⁶⁴ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

³⁶⁵ Artículo 2, fracción III de la LRSF.

³⁶⁶ Fracción I del artículo 105 del RSF.

- b) **Derechos de paso comerciales:** son aquéllos mediante los cuales un concesionario tiene derecho a transitar en las VÍAS FÉRREAS de otro concesionario a un tramo en particular para la prestación del SPTFC.³⁶⁷

Obligatoriedad de los concesionarios en el otorgamiento de los derechos de paso. Los derechos de paso son las únicas excepciones que se establecieron en los títulos de concesión a la exclusividad que tienen los concesionarios para prestar el SPTFC en las vías concesionadas. Dichos derechos de paso se materializan mediante la obligación que tienen los concesionarios de permitir el acceso a su red.³⁶⁸ Asimismo, la LRSF y el RSF establecen que los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios, cuando estos sean:³⁶⁹

- d) **Estipulados en un título de concesión:** De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, durante la reestructuración del SFM se consideró el establecimiento de derechos de paso en los títulos de concesión y asignación “[c]on el objeto de incrementar la competitividad y la eficiencia operativa (...)”.³⁷⁰ De esta forma, los derechos de paso que se encuentran en los títulos de concesión y asignación tienen las características que se muestran en el anexo **Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación** del DICTAMEN.

Al respecto, de acuerdo con lo estipulado en la sección **Marco Jurídico**, los concesionarios y asignatarios están obligados a otorgar los derechos de paso determinados en el anexo relativo a los “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*”, de sus respectivos títulos de concesión y asignación. Asimismo, los concesionarios tienen derecho a que se les otorguen los derechos de paso determinados en el anexo relativo a los “*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario*”, de sus respectivos títulos de concesión y asignación.

Establecimiento de condiciones y contraprestaciones de derechos de paso en título de concesión. El artículo 35 de la LRSF, señala que los concesionarios deben prestar los derechos de paso obligatorios a cambio de una contraprestación. En algunos casos, la contraprestación y otras condiciones se encuentran previamente establecidas en los títulos de concesión. Sin embargo, a falta de disposición expresa en los títulos de concesión, los concesionarios tienen la libertad y discrecionalidad de pactar los términos para la prestación de los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión.

Conforme el artículo 35 de la LRSF, en caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo para el establecimiento de la contraprestación para prestar derechos de paso dentro de los sesenta días siguientes al inicio de las negociaciones, la AGENCIA escuchará a las partes a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones correspondientes, considerando los criterios y principios reconocidos internacionalmente, para lo cual la

³⁶⁷ Fracción II del artículo 105 del RSF.

³⁶⁸ Artículo 36 de la LRSF y los numerales 1.2.3 y 1.4.2 de los títulos de concesión y asignación.

³⁶⁹ Artículo 36 de la LRSF y el artículo 107 del RSF.

³⁷⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

AGENCIA podrá solicitar la opinión de la COMISIÓN. Lo anterior, en correlación con el artículo 112 del RSF.

Mediante este mismo procedimiento, la AGENCIA fijará las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de aquellos derechos de paso que sea obligatorio otorgar, desde que sean requeridos formalmente.³⁷¹

- e) **Pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios o asignatarios:** Conforme al RSF, los concesionarios o asignatarios a cambio de una contraprestación previamente convenida deberán prestar a otros concesionarios o asignatarios los derechos de paso obligatorios, distintos a los establecidos en el título de concesión, en cuyo caso se estará a lo que prevean dichos convenios.³⁷²

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de la existencia de seis acuerdos vigentes celebrados entre concesionarios y/o asignatarios, relacionados con el otorgamiento de derechos de paso, los cuales, de manera general, establecen las contraprestaciones y su modalidad de cálculo, términos y condiciones del servicio a industrias, actualización de las contraprestaciones, responsabilidad en la provisión de las modalidades del SPTFC, ventanas de tiempo para la prestación de derechos de paso, longitud y número de trenes que pueden hacer uso de los derechos de paso, condiciones de facturación y compensación y, penalidades pactadas por incumplimiento, entre otros.

No obstante, lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, de los seis acuerdos antes referidos y presentados por los concesionarios y FIT, cuatro corresponden a acuerdos para establecer las condiciones y contraprestaciones referentes a derechos de paso ya establecidos en títulos de concesión y asignación, es decir, dichos acuerdos no pactan el establecimiento de derechos de paso distintos a los señalados en el título de concesión. Por su parte, únicamente en dos de los seis acuerdos referidos, contemplan derechos de paso que no se encuentran establecidos en los títulos de concesión o asignación de los concesionarios o asignatarios participantes. Dichos acuerdos fueron pactados por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM.

Las principales características de los acuerdos de referencia son detalladas en el cuadro **Acuerdos de derechos de paso vigentes**.

³⁷¹ Artículo 109 y fracción V del artículo 112 del RSF.

³⁷² Segundo párrafo del artículo 107 del RSF.

Cuadro. Acuerdos de derechos de paso vigentes³⁷³

Concesionarios y asignatarios participantes		Fecha de celebración	Vigencia	Características
KCSM	FERROVALLE	18.06.01	Indefinido (salvo previo acuerdo de las partes)	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso, arrastre, servicios de terminal en el que se fijan puntos de intercambio, de interconexión, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercer los derechos pactados. ³⁷⁴
FERROVALLE	GRUPO MÉXICO	27.09.02	Indefinido (salvo previo acuerdo de las partes)	Acuerdo para el otorgamiento de servicios de interconexión y derechos de paso, en el que se fijan zonas, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercer los derechos pactados. ³⁷⁵
KCSM	FERROMEX y FERROSUR (Otros)	09.02.10	Desde la fecha de celebración hasta el vencimiento del título de concesión de KCSM, o en caso de que la fusión entre FERROMEX y FERROSUR quede sin efectos y sea disuelta por resolución de CFC.	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso y arrastre, en el que se fijan puntos de intercambio, contraprestaciones, condiciones de facturación y, términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercer los derechos pactados. ³⁷⁶
KCSM	FERROMEX	09.02.10	Desde la fecha de celebración, hasta el vencimiento del título de concesión de FERROMEX o de KCSM o en caso de que la fusión entre FERROMEX y FERROSUR quede sin efectos y sea disuelta por resolución de CFC.	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso, arrastre e interlineales, en el que se fijan zonas, puntos de origen y destino, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercer los derechos pactados. ³⁷⁷
FIT	FERROSUR	25.01.02	Indefinido (salvo previo acuerdo de las partes)	Acuerdo para determinar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso contenidos en los respectivos títulos de

³⁷³ Folios 005830, 015428, 016843, 018586 Bis a 018984, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE del EXPEDIENTE.

³⁷⁴ Folio 053795 a 053824 del EXPEDIENTE.

³⁷⁵ Folio 005830 del EXPEDIENTE.

³⁷⁶ Folios 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

³⁷⁷ Folios 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

				asignación y concesión, que FIT tiene obligación de otorgar a FERROSUR. ³⁷⁸
FIT	CHIAPAS MAYAB	13.02.02	Indefinido (salvo previo acuerdo de las partes)	Acuerdo para determinar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso contenidos en los respectivos títulos de asignación y concesión, que FIT tiene obligación de otorgar a CHIAPAS MAYAB. ³⁷⁹

f) **Establecidos por la AGENCIA previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la COMISIÓN.** De la revisión de la LRSF y de los títulos de concesión y asignación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la AGENCIA puede establecer derechos obligatorios cuando se actualice alguno de los dos supuestos normativos establecidos; el primero, en el artículo 36 de la LRSF y, el segundo, en el anexo de los títulos de concesión y asignación relativo a los “Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará”, en relación con el artículo 47 de la LRSF. Ambos supuestos implican la determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN.

No obstante, a la fecha de emisión del DICTAMEN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no tiene conocimiento de que se hayan otorgado derechos de paso o derechos de arrastre establecidos por la AGENCIA por efecto de una determinación previa de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN.

Derechos de paso conforme al artículo 36 de la LRSF. En relación con el primer supuesto, el RSF señala que los derechos de paso establecidos por la AGENCIA en términos del artículo 36 de la LRSF serán de carácter obligatorio.³⁸⁰ De acuerdo con dicho artículo, los concesionarios deben permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso cuando, entre otros casos, éstos sean establecidos por la AGENCIA previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la COMISIÓN. Estos derechos de paso deberán contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los mismos. Asimismo, la longitud total de los derechos de paso establecidos no excederá la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por la SCT.³⁸¹

De manera relacionada, el artículo 36 Bis de la LRSF establece que, a partir de la determinación de ausencia de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN, la AGENCIA escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de treinta días naturales, tomando en cuenta los criterios o principios reconocidos internacionalmente y, en su caso, la opinión de la COMISIÓN.³⁸²

³⁷⁸ Folios 014762 a 014771, 014809 a 014856, 015231 a 15419, 015428 Bis del EXPEDIENTE.

³⁷⁹ Folios 014762 a 014771, 014809 a 014856, 015231 a 15419, 015428 Bis del EXPEDIENTE.

³⁸⁰ Tercer párrafo del artículo 107 del RSF.

³⁸¹ Artículo 36 de la LRSF.

³⁸² Artículo 36 Bis de la LRSF.





Derechos de paso conforme a los títulos de concesión y asignación, así como el artículo 47 de la LRSF. Por su parte, el segundo supuesto, contemplado en el anexo relativo a "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*" de los títulos de concesión y asignación, establece la obligación para que los concesionarios otorguen derechos de paso, en toda la VÍA FÉRREA, a petición de un usuario o usuario potencial, siempre que la COMISIÓN resuelva que no existe competencia efectiva en términos del artículo 47 de la LRSF. Al respecto, los usuarios o usuarios potenciales pueden solicitar que en lugar de que se fijen bases de regulación tarifaria, se establezcan derechos de paso obligatorios.³⁸³

Si dicha solicitud resulta procedente, la AGENCIA³⁸⁴ establecerá los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios que subsanen el problema, los cuales solo podrán referirse: i) al tramo sujeto a controversia; ii) al producto o productos cautivos que no cuenten con una alternativa viable y fueron el origen de la petición, y iii) que sean de origen a destino, por lo que no podrán servir puntos intermedios, salvo que se trate del mismo producto y este se encuentre cautivo.

Esta disposición está sujeta a que haya transcurrido un periodo de veinte años desde el otorgamiento del título de concesión para los casos de los títulos correspondientes a las vías del Noreste, Sureste, Pacífico Norte y Ojinaga-Topolobampo, la primera operada por KCSM y los tres restantes por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO respectivamente.³⁸⁵ Asimismo, la disposición que establece como requisito que transcurra un periodo de veinte años, únicamente se encuentra contenida en los títulos de concesión de las vías señaladas en el presente párrafo.³⁸⁶

Para el caso de las vías señaladas en el párrafo anterior, los derechos de paso o derechos de arrastre que se otorguen mediante resolución de la AGENCIA,³⁸⁷ en relación con el artículo 47 de la LRSF, entrarán en vigor cinco años después de haber sido notificado al CONCESIONARIO OTORGANTE de los derechos de paso y derechos de arrastre que haya determinado la AGENCIA. Para el caso de los títulos de concesión de LCD, CHIAPAS MAYAB, de la vía corta Nacozeni, y Oaxaca y Sur, se establece un periodo de tres años para la entrada en vigor de la resolución de la AGENCIA.³⁸⁸ Por lo que respecta a FERROVALLE, la

³⁸³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

³⁸⁴ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

³⁸⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

³⁸⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

³⁸⁷ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

³⁸⁸ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

disposición establece que la determinación de derechos de paso entrará en vigor en la fecha que sean fijados en la resolución de la AGENCIA.³⁸⁹

Establecimiento de contraprestaciones por derechos de paso por parte de la AGENCIA. En los casos en que la AGENCIA fije los importes de las contraprestaciones por los servicios de interconexión, o derechos de paso obligatorios deberá considerar, entre otros aspectos, los costos de mantenimiento de la infraestructura y de control de tráfico, el incremento de los costos por la interferencia en la operación, la amortización de la inversión relacionada con el tramo sobre el que se otorgue los derechos y/o servicios, y una utilidad razonable.³⁹⁰

Las resoluciones que emita la AGENCIA, de conformidad con los criterios y principios establecidos en los artículos 36 Bis de la LRSF y 114 del RSF, para fijar el importe de las contraprestaciones por los servicios y derechos señalados en el párrafo anterior, deberán considerar, por lo menos: **i)** los elementos que identifique la COMISIÓN respecto de la ausencia de condiciones de competencia efectiva, y **ii)** las condiciones y contraprestaciones para el otorgamiento de los mismos.

VII.3.2.1. Prestación del SPTFC mediante derechos de paso

Definición del SPTFC mediante derechos de paso. De acuerdo con las manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, los derechos de paso son los derechos que un CONCESIONARIO OTORGANTE concede a otro, un CONCESIONARIO SOLICITANTE, para que los trenes de este último, con su tripulación, transiten en las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO OTORGANTE.³⁹¹

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los derechos de paso son un insumo para que el CONCESIONARIO SOLICITANTE pueda utilizar la red del CONCESIONARIO OTORGANTE a efecto de extender el alcance en donde puede prestar el SPTFC. De esta forma, los derechos de paso son un insumo para prestar el SPTFC en rutas y trayectos en las redes ferroviarias de otros concesionarios o asignatario. Conforme a las manifestaciones de los concesionarios y asignatarios,³⁹² el SPTFC mediante derechos de paso se presta como se describe a continuación:

[Espacio sin texto]

³⁸⁹ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

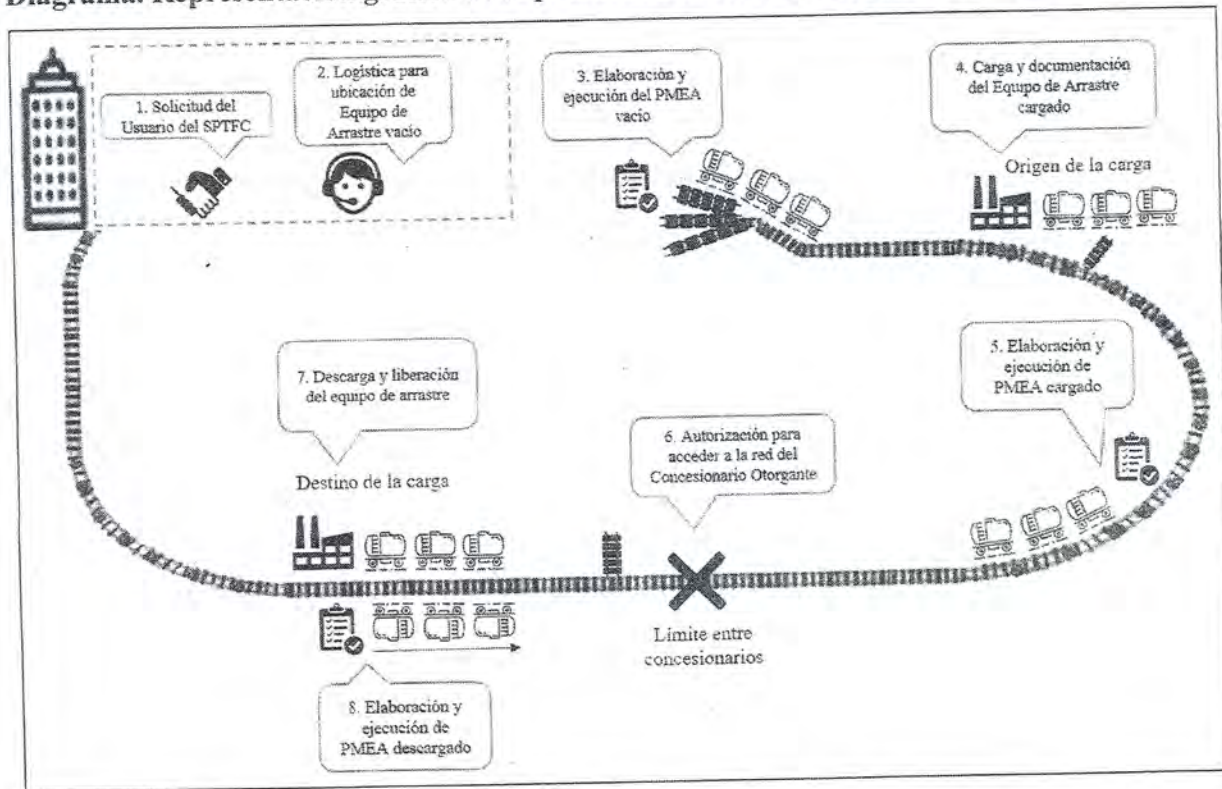
³⁹⁰ Artículo 114 del RSF.

³⁹¹ Folios 051340, 052184 a 052194, 019031 a 019237, y 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.

³⁹² Folios 051340, 052184 a 052194, 019031 a 019237, y 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.



Diagrama. Representación gráfica de la prestación del SPTFC mediante derechos de paso



Fuente: elaboración propia con información presentada por los concesionarios.

La información proporcionada por los concesionarios y asignatarios, únicamente refleja el caso particular en el que el CONCESIONARIO SOLICITANTE origina la carga dentro de las VÍAS FÉRREAS que le fueron concesionadas y que el destino de la misma es en las vías del CONCESIONARIO OTORGANTE. Por lo anterior, la presente descripción se referirá únicamente a este último caso. Sin embargo, del análisis de la LRSF, el RSF, los títulos de concesión y asignación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que no existe una limitación expresa para que los derechos de paso sean otorgados, pactados o utilizados, especificando: **i)** que la carga se origine en las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO SOLICITANTE y, por lo tanto, tenga como destino un punto en las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO OTORGANTE; **ii)** que la carga se origine en un punto de las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO OTORGANTE y, por lo tanto, tenga como destino las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO SOLICITANTE, o **iii)** que el CONCESIONARIO SOLICITANTE requiera de los derechos de paso para poder transitar en las vías del CONCESIONARIO OTORGANTE con el objeto de llegar a la red ferroviaria de un tercer concesionario o asignatario.

Al respecto, los concesionarios y asignatarios manifestaron que normalmente el procedimiento para prestar el SPTFC que involucra la utilización de derechos de paso es el siguiente:

- i) Inicio de la prestación del SPTFC mediante derechos de paso.** Los procedimientos iniciales que sigue el concesionario o asignatario de origen o el CONCESIONARIO



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

SOLICITANTE involucrado en la prestación del SPTFC mediante derechos de paso son, en general, los mismos que se siguen en la prestación del SPTFC LOCAL,³⁹³ desde su inicio y hasta la ejecución del PME A cargado, los cuales se mencionan en la sección **Prestación del SPTFC LOCAL**.

Además de los procedimientos iniciales que sigue el CONCESIONARIO SOLICITANTE debe realizar una coordinación operativa con el CONCESIONARIO OTORGANTE sobre los derechos de paso que se tengan programados para cada día. Esta actividad se realiza entre los centros de control de operaciones de los concesionarios o asignatarios involucrados, mediante conferencias programadas.³⁹⁴

- ii) **Autorización para acceder a la red del CONCESIONARIO OTORGANTE.** Tras la elaboración y ejecución del PME A cargado, y de la coordinación operativa con el CONCESIONARIO SOLICITANTE inicia la movilización del tren en cuestión, y envía un aviso sobre la ubicación del mismo cuando se encuentra próximo a arribar al PUNTO DE INTERCONEXIÓN. Esta acción es realizada por el centro de despacho del CONCESIONARIO SOLICITANTE, a fin de que el CONCESIONARIO OTORGANTE autorice a éste la entrada a su Vía FÉRREA.³⁹⁵

A partir de la entrada a la red o Vía FÉRREA del CONCESIONARIO OTORGANTE, el tren queda bajo la responsabilidad operativa del centro de control de operaciones de éste, hasta que el mismo abandone su red.³⁹⁶

Al respecto, KCSM señaló que, cuando se presta el SPTFC mediante derechos de paso, no se requiere de intercambio alguno de EQUIPO DE ARRASTRE, puesto que como beneficiario del derecho de paso se utiliza el EQUIPO TRACTIVO y EQUIPO DE ARRASTRE del CONCESIONARIO SOLICITANTE.³⁹⁷ Por su parte, GRUPO MÉXICO manifestó que un tren operado bajo derechos de paso, no requiere loteo³⁹⁸ en un PUNTO DE INTERCAMBIO, por lo que puede librar un patio más rápidamente, aunque provenga de una red ferroviaria distinta.³⁹⁹

- iii) **Descarga del EQUIPO DE ARRASTRE en el destino indicado por el usuario del SPTFC.** Una vez que el tren se encuentra en la red del CONCESIONARIO OTORGANTE, al igual que en el SPTFC LOCAL, procede hasta a arribar al destino indicado, donde el usuario del SPTFC procederá a descargar el EQUIPO DE ARRASTRE y a documentarlo,

³⁹³ Folios 020689 a 020818, 005233 a 005734 Bis, 019031 a 019237, 052184 a 052194, 052215 a 052290, y 052628 a 052672 del EXPEDIENTE.

³⁹⁴ Folio 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

³⁹⁵ Folios 019031 a 019237 y 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.

³⁹⁶ Folio 051337 a 051340 del EXPEDIENTE.

³⁹⁷ Folio 052215 a 052290 del EXPEDIENTE

³⁹⁸ El loteo consiste en la colocación de los EQUIPOS DE ARRASTRE en vías asignadas a determinados destinos o rutas, y en cierto orden secuencial considerando el tipo de EQUIPO DE ARRASTRE, producto que maneja o peso, dimensiones o cualquier otra instrucción especial del manejo, de esta forma los trenes son armados para su operación.

³⁹⁹ Folio 005735 a 005772 del EXPEDIENTE.

para posteriormente solicitar el retiro del mismo por parte del CONCESIONARIO SOLICITANTE.⁴⁰⁰

- iv) **Liberación del EQUIPO DE ARRASTRE.** Liberado el EQUIPO DE ARRASTRE, el CONCESIONARIO SOLICITANTE elabora y ejecuta un PMEA descargado, a efecto de almacenar o disponer de dicho EQUIPO DE ARRASTRE para próximos movimientos.⁴⁰¹

Como se desprende de la información anteriormente señalada, el derecho de paso ocurre: i) a partir de un PUNTO DE INTERCONEXIÓN y hasta el punto de destino de la carga, o ii) en su caso, a partir de un PUNTO DE INTERCONEXIÓN hasta su destino en otro PUNTO DE INTERCONEXIÓN. Ambos destinos, señalados por el usuario del SPTFC al solicitar el SPTFC. Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el uso de los derechos de paso, a diferencia del SPTFC INTERLINEAL, permite al CONCESIONARIO SOLICITANTE acceder con su tren y tripulación a las VÍAS FÉRREAS de otro concesionario o asignatario a prestar el SPTFC en un trayecto o ruta determinado.

VII.3.3. Derechos de arrastre

Definición de derechos de arrastre. La LRSF define al derecho de arrastre como aquél que se concede a un concesionario o asignatario para que su EQUIPO DE ARRASTRE sea manejado con el EQUIPO TRACTIVO, la tripulación y en la VÍA FÉRREA de otro concesionario o asignatario a cambio de una contraprestación pagada por el CONCESIONARIO SOLICITANTE al CONCESIONARIO OTORGANTE.⁴⁰²

Obligatoriedad de los concesionarios y asignatarios en el otorgamiento de los derechos de arrastre. De acuerdo con el RSF, los derechos de arrastre obligatorios pueden ser:⁴⁰³

- a) **Estipulados en el título de concesión.** De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, durante la reestructuración del SFM se consideró el establecimiento de derechos de arrastre en los títulos de concesión y asignación “[c]on el objeto de incrementar la competitividad y la eficiencia operativa (...)”.⁴⁰⁴ De esta forma, los únicos derechos de arrastre de este tipo, son los establecidos en los títulos de concesión de KCSM, LCD, así como la vía corta Oaxaca y Sur (concesionada a FERROSUR).⁴⁰⁵ Lo anterior se detalla en el anexo **Derechos de arrastre contenidos en los títulos de concesión.** Al respecto, los concesionarios y asignatarios están obligados a otorgar los derechos de arrastre determinados en el anexo relativo a los “Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará”, y a que se les otorguen los derechos de paso determinados en el anexo relativo a los “Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el Concesionario”, ambos, de sus respectivos títulos de concesión.⁴⁰⁶

⁴⁰⁰ Folios 005233 a 005734 Bis, 020689 a 020818, 052628 a 052672 del EXPEDIENTE.

⁴⁰¹ Folios 020689 a 020818, 005233 a 005734 Bis, 052628 a 052672, y 052184 a 052194 del EXPEDIENTE.

⁴⁰² Artículo 2, fracción II de la LRSF.

⁴⁰³ Artículo 107 del RSF.

⁴⁰⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁶ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

b) **Pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios.** Conforme al RSF, los concesionarios y/o asignatarios a cambio de una contraprestación previamente convenida deberán prestar a otros concesionarios o asignatarios los derechos de arrastre obligatorios distintos a los establecidos en el título de concesión, en cuyo caso se estará a lo que prevean dichos convenios. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que a la fecha de emisión del DICTAMEN existen cinco acuerdos vigentes celebrados entre concesionarios y/o asignatarios relacionados con el otorgamiento de derechos de arrastre.

No obstante, lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que tres de los cinco acuerdos antes referidos, convenidos entre GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, corresponden a acuerdos para proporcionar derechos de arrastre (*switching*) para distancias cortas desde patios en zonas urbanas a instalaciones industriales o portuarias o viceversa, los cuales son catalogados por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO como servicios de terminal de acuerdo a lo siguiente:

“Referente al SPTFC mediante derecho de arrastre, Grupo México (Ferromex/Ferrosur) no presta derechos de arrastre a otros concesionarios. Como se ha señalado, con KCSM se tienen celebrados convenios por virtud de los cuales se presta el servicio de *switching* que corresponde propiamente a un servicio de terminal, pero que no constituye un derecho de arrastre. La utilización del término arrastre en ese caso es una mera definición convencional.”⁴⁰⁷

Las principales características de los acuerdos de referencia son detalladas en el cuadro **Acuerdos de derechos de arrastre vigentes.**

Cuadro. Acuerdos de derechos de arrastre vigentes

Concesionarios y asignatarios participantes		Fecha de celebración	Vigencia	Características
KCSM	FERROVALLE	18.06.01	Indefinido (salvo rescisión unilateral)	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso, arrastre, servicios de terminal en el que se fijan puntos de intercambio, de interconexión, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercitar los derechos pactados. ⁴⁰⁸
FERROVALLE	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	27.09.02	Indefinido (salvo rescisión unilateral)	Acuerdo para el otorgamiento de servicios de interconexión, derechos de arrastre y derechos de paso, en el que se fijan zonas, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercitar los derechos pactados. ⁴⁰⁹

⁴⁰⁷ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁸ Folios 053790 a 053792 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁹ Folio 005830 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente DC-002-2016

KCSM	FERROMEX y FERROSUR (Otros)	09.02.10	Desde la fecha de celebración hasta el vencimiento del título de concesión de KCSM, o en caso de que la fusión entre FERROMEX y FERROSUR quede sin efectos y sea disuelta por resolución de CFC.	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso y arrastre, en el que se fijan puntos de intercambio, contraprestaciones, condiciones de facturación y, términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercitar los derechos pactados. ⁴¹⁰
KCSM	FERROMEX	09.02.10	Desde la fecha de celebración, hasta el vencimiento del título de concesión de FERROMEX o de KCSM o en caso de que la fusión entre FERROMEX y FERROSUR quede sin efectos y sea disuelta por resolución de CFC.	Acuerdo para el otorgamiento de derechos de paso, arrastre e interlineales, en el que se fijan zonas, puntos de origen y destino, contraprestaciones, condiciones de facturación, y términos y condiciones bajo los cuales se podrán ejercitar los derechos pactados. ⁴¹¹
KCSM	FERROMEX	25.07.13	Desde la fecha de celebración, hasta que concluya el quinto año de operación de la planta de Honda	Acuerdo de otorgamiento de derechos de arrastre (switching) entre KCSM y FERROMEX con el objeto de que KCSM proporcione el servicio de arrastre (switching) a carros ferroviarios de FERROMEX desde el patio de Celaya a la planta de Honda o viceversa de manera temporal. ⁴¹²

c) Establecidos por la AGENCIA conforme al artículo 47 de la LRSF y previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la COMISIÓN. De la revisión del marco normativo aplicable al SFM, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la AGENCIA puede establecer derechos de arrastre cuando se actualice el supuesto normativo considerado en el anexo de los títulos de concesión relativo a los "Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará", en relación con el artículo 47 de la LRSF.

En el anexo de los títulos de concesión relativo a los "Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará" se señala que los concesionarios y asignatarios tienen la obligación de otorgar derechos de arrastre, en toda la VÍA FÉRREA, a petición de un usuario o usuario potencial, siempre que la COMISIÓN resuelva que no existe competencia efectiva en términos del artículo 47 de la LRSF.

⁴¹⁰ Folios 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

⁴¹¹ Folios 019031 a 019237 del EXPEDIENTE.

⁴¹² Folio 005830 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Los derechos de arrastre establecidos en estos términos, podrán referirse únicamente a: **i)** el tramo sujeto a controversia; **ii)** al producto o productos cautivos que no cuenten con una alternativa viable y fueron el origen de la petición, y **iii)** que sean de origen a destino, por lo que no podrán servir puntos intermedios, salvo que se trate del mismo producto y éste se encuentre cautivo.

La disposición está sujeta a las mismas condiciones y a los mismos concesionarios y asignatarios señalados en el caso de otorgamiento de derechos de paso en términos del anexo de los títulos de concesión relativo a los "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*".⁴¹³ Estas condiciones son: **i)** que haya transcurrido un periodo de veinte años desde la adjudicación del título de concesión para los casos de los títulos correspondientes a las vías del Noreste, Sureste, Pacífico Norte y Ojinaga-Topolobampo, la primera operada por KCSM y los tres restantes por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO respectivamente.⁴¹⁴

Para el caso de las vías señaladas en el párrafo anterior, los derechos de arrastre que se otorguen mediante resolución de la AGENCIA,⁴¹⁵ en relación con el artículo 47 de la LRSF, entrarán en vigor cinco años después de haber sido notificado al CONCESIONARIO OTORGANTE de los derechos de paso y derechos de arrastre otorgados por la AGENCIA. Para el caso de los títulos de concesión de LCD, CHIAPAS MAYAB, de la vía corta Nacozari, y Oaxaca y Sur, se establece un periodo de tres años para la entrada en vigor de la resolución de la AGENCIA.⁴¹⁶ Por lo que respecta a FERROVALLE, la determinación de derechos de paso entrará en vigor en la fecha que sean fijados en la resolución de la AGENCIA.⁴¹⁷

Relación contractual del usuario del SPTFC y los concesionarios y asignatarios en el derecho de arrastre. El RSF señala que, bajo el diagrama de derecho de arrastre, el concesionario o asignatario que utiliza el derecho de arrastre es el que establecerá la relación contractual con el usuario para prestar el SPTFC.⁴¹⁸

Para el caso de las vías señaladas en párrafos anteriores, los derechos de arrastre que se otorguen mediante resolución de la AGENCIA,⁴¹⁹ en relación al artículo 47 de la LRSF, entrarán en vigor cinco años después de haber sido notificado al CONCESIONARIO OTORGANTE de los derechos de paso y derechos de arrastre.

⁴¹³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁵ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

⁴¹⁶ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

⁴¹⁷ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

⁴¹⁸ Artículo 106 del RSF.

⁴¹⁹ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.



Para el caso de los títulos de concesión de LCD, CHIAPAS MAYAB, de la vía corta Nacozari, y Oaxaca y Sur, se establece un periodo de tres años para la entrada en vigor de la resolución de la AGENCIA.⁴²⁰ Por lo que respecta a FERROVALLE, la disposición establece que la determinación de derechos de paso entrará en vigor en la fecha que sean fijados en la resolución de la AGENCIA.⁴²¹

VII.1.1.1. Prestación del SPTFC mediante derechos de arrastre

Respecto de la prestación del SPTFC mediante derechos de arrastre, los concesionarios o asignatarios señalaron que no proporcionan ni reciben el servicio de derechos de arrastre para tal efecto,⁴²² esto con excepción de KCSM que al respecto señaló:⁴²³

“Para efectos de entendimiento del presente escrito, desde un punto de vista operativo para KCSM los servicios definidos en la LRSF como derechos de arrastre y servicios de interconexión revisten características muy similares, toda vez que en ambos casos el equipo de arrastre de un concesionario es intercambiado y manipulado por otro concesionario.

Por lo tanto, cuando el equipo de un concesionario es intercambiado y manipulado por otro concesionario en distancias cortas, KCSM denomina a dicha actividad como derecho de arrastre corto (“Derechos de Arrastre Corto”); en cambio, cuando se trata de distancias largas, KCSM dicha actividad equivale al concepto legal de “servicios de interconexión” y KCSM lo denomina como servicios interlineales (“Servicios Interlineales”).

Derivado de lo anterior, cuando en el presente se proporcione información o documentos de carácter operativo y se haga mención a derechos de arrastre corto, deberá entenderse que éstos se refieren al concepto legal de “derechos de arrastre” en distancias cortas; asimismo, cuando se haga mención a Servicios Interlineales, deberá entenderse que éstos se refieren al concepto legal de “servicios de interconexión” en distancias largas.”

En ese sentido, conforme a las manifestaciones de KCSM,⁴²⁴ el SPTFC mediante derechos de arrastre se presta como se describe a continuación:

[Espacio sin texto]

⁴²⁰ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión y asignación señalan que será la SCT.

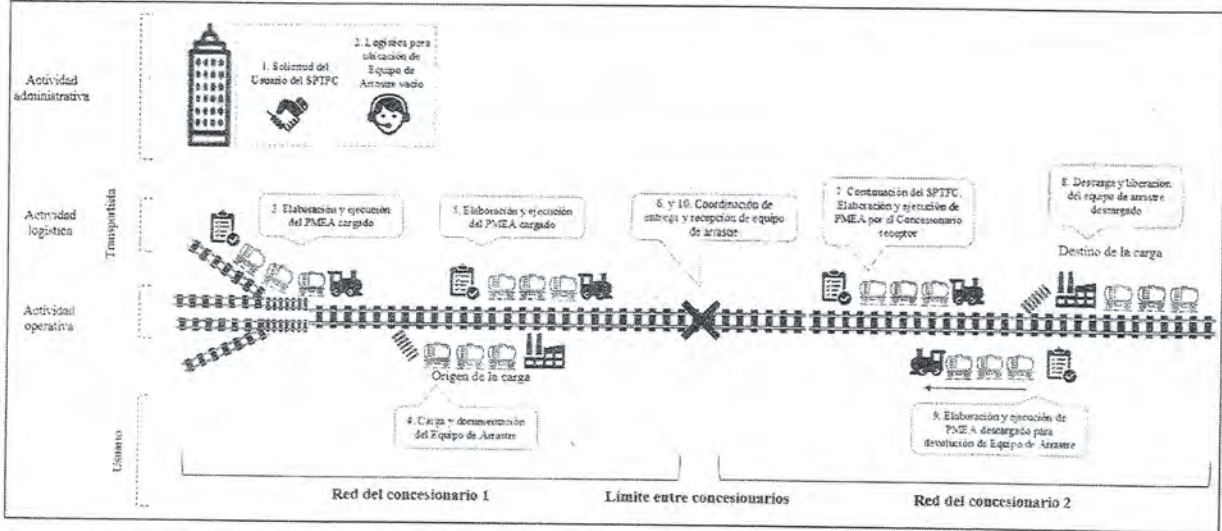
⁴²¹ El artículo 47 de la LRSF dispone que será la AGENCIA la encargada de su establecimiento, sin embargo, los títulos de concesión señalan que será la SCT.

⁴²² Folios 005735 a 005772, 020845 a 020868, 019031 a 019077, 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁴²³ Folios 019031 a 019077 y 019237 del EXPEDIENTE.

⁴²⁴ Folio 019237 del EXPEDIENTE.

Diagrama. Representación gráfica de la prestación del SPTFC mediante derechos de arrastre



Fuente: elaboración propia con información presentada por los concesionarios y asignatarios.

En el diagrama **Representación gráfica de la prestación del SPTFC mediante derechos de arrastre**, se muestra la forma en que KCSM describió que opera la prestación del SPTFC utilizando un derecho de arrastre. No obstante, no especifica a detalle la interacción entre el **CONCESIONARIO OTORGANTE** y el **CONCESIONARIO SOLICITANTE**, una vez que este último se encuentra dentro del territorio del derecho de arrastre.

A continuación, el cuadro **Explicación de los servicios de derechos de paso, derechos de arrastre y SPTFC INTERLINEAL** presenta una síntesis de las principales características de los servicios de interconexión en su modalidad de tráfico interlineal, derechos de paso y derechos de arrastre descritos a lo largo de la sección **MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA**.

[Espacio sin texto]



Cuadro. Explicación de los servicios de derechos de paso, derechos de arrastre y SPTFC INTERLINEAL

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Derecho de paso</p>	<p>El derecho de paso es un servicio que permite la interconexión entre las redes del SFM, el cual es ofrecido por un CONCESIONARIO OTORGANTE para que un CONCESIONARIO SOLICITANTE acceda hasta un punto dentro de su VÍA FÉRREA con su EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y su propia tripulación.</p> <p>Este servicio es utilizado por el CONCESIONARIO SOLICITANTE del derecho de paso, para poder prestar el SPTFC en más de una red del SFM, es decir que, mediante el uso del derecho de paso, el CONCESIONARIO SOLICITANTE puede utilizar su red y la de otro concesionario o asignatario como una red interconectada.</p> <p>Operativamente el derecho de paso implica que CONCESIONARIO SOLICITANTE transita con su EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y su propia tripulación por sus vías férreas concesionadas hasta llegar a un punto de interconexión con las vías férreas del CONCESIONARIO OTORGANTE; en dicho punto el solicitante accede a las vías férreas del otorgante con su EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y su propia tripulación.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Derecho de arrastre</p>	<p>El derecho de arrastre es un servicio que también permite la interconexión entre las redes del SFM, el cual es ofrecido por un CONCESIONARIO OTORGANTE para que el EQUIPO DE ARRASTRE de un CONCESIONARIO SOLICITANTE acceda hasta un punto dentro de su VÍA FÉRREA. A diferencia del derecho de paso, mediante el derecho de arrastre el CONCESIONARIO OTORGANTE mueve, con su EQUIPO TRACTIVO, y su propia tripulación, mueve el EQUIPO DE ARRASTRE del CONCESIONARIO SOLICITANTE desde el punto de intercambio o interconexión hasta el punto de destino en las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO OTORGANTE.</p> <p>Operativamente el derecho de arrastre implica que el solicitante transita con su EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y su tripulación por sus VÍAS FÉRREAS concesionadas hasta llegar a un punto de interconexión o intercambio con las VÍAS FÉRREAS del CONCESIONARIO OTORGANTE; en dicho punto⁴²⁵ los concesionarios o asignatarios involucrados realizan el intercambio de EQUIPO DE ARRASTRE, es decir, el otorgante toma el EQUIPO DE ARRASTRE del solicitante y lo arrastra utilizando sus locomotoras y su tripulación dentro de su red.</p>

⁴²⁵ Normalmente, el punto de intercambio está ubicado en el límite de las vías del CONCESIONARIO SOLICITANTE con las del CONCESIONARIO OTORGANTE. El intercambio se da en instalaciones físicas que permiten que los concesionarios o asignatarios que realicen maniobras tales como la de loteo, que permitan el cambio en las locomotoras que arrastran la carga originada por el concesionario solicitante.



SPTFC INTERLINEAL

El SPTFC INTERLINEAL es un servicio de interconexión mediante el cual dos concesionarios o asignatarios ofrecen el SPTFC utilizando dos redes. Este servicio se presta desde un punto de origen hasta un punto de destino que involucra transitar por las VÍAS FÉRREAS de dos o más concesionarios o asignatarios.

Operativamente, el SPTFC INTERLINEAL es similar al derecho de arrastre porque implica un intercambio de EQUIPO TRACTIVO entre concesionarios o asignatarios. El concesionario o asignatario que tiene concesionada la VÍA FÉRREA en el punto de origen de la carga transita con su EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y su tripulación por sus VÍAS FÉRREAS concesionadas hasta llegar a un punto de interconexión ubicado en el límite de sus VÍAS FÉRREAS y las del segundo concesionario o asignatario involucrado, denominado intermedio o de destino.⁴²⁶ En este punto de interconexión los concesionarios o asignatarios de origen intercambian el EQUIPO DE ARRASTRE con el concesionario o asignatario intermedio o de destino para que éste lo transporte con su EQUIPO TRACTIVO y su tripulación hasta el siguiente punto intermedio de intercambio o al punto de destino.⁴²⁷ A diferencia del derecho de arrastre, una vez que se realiza el intercambio del EQUIPO TRACTIVO los concesionarios o asignatarios operan el SPTFC INTERLINEAL de la misma forma que operan un flete local, es decir, esos vagones se lotean y se operan como cualquier otro, pues se integran a la formación de los trenes locales del concesionario o asignatario.

A diferencia del derecho de arrastre, en la prestación del SPTFC INTERLINEAL los concesionarios o asignatarios dividen el flete cobrado al usuario del SPTFC. Para ello los concesionarios o asignatarios deben coordinarse para lograr acuerdos interlineales en los que se determine el cobro por la parte del flete que le corresponde a cada uno.

VIII. MERCADOS RELEVANTES

Una vez descrita la cadena de valor en el SFM y las diversas modalidades en las que se presta el SPTFC y expuestos los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el SPTFC en el territorio nacional, a continuación, se procede a realizar la determinación de los mercados relevantes para la determinación de condiciones de competencia efectiva.

VIII.1. Determinación del mercado relevante

Definición del mercado relevante. El objeto de delimitar un mercado relevante es identificar las presiones competitivas (en términos de mejores condiciones para los CONCESIONARIOS SOLICITANTES) sobre el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el SPTFC o SERVICIO RELEVANTE, que ejercen servicios alternativos como el tráfico

⁴²⁶ La denominación de intermedio o de destino de este segundo concesionario, así como la de los demás involucradas, dependerá si éste transportará la carga hasta otro punto intermedio de intercambio o al punto de destino de la carga.

⁴²⁷ El intercambio de concesionario que transporta la carga en el tráfico interlineal es idéntico que el empleado en los derechos de arrastre. Sin embargo, el tráfico interlineal difiere del arrastre en cuanto el primero es cobrado al usuario como si los concesionarios involucrados le hubiesen prestado, de manera individual, el SPTFC local en sus vías. Por lo que respecta al derecho de arrastre este es cobrado al concesionario solicitante, como un servicio para que éste termine de prestar el SPTFC en las vías del concesionario otorgante.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

interlineal y los derechos de arrastre para la prestación del SPTFC en un trayecto o ruta determinado cuando involucra a más de un concesionario o asignatario.

Para definir el mercado relevante es necesario evaluar las posibilidades de sustitución en cuanto a: **i)** la disponibilidad de otros servicios similares que satisfagan la demanda; **ii)** la potencial entrada al mercado de nuevos oferentes de servicios similares; **iii)** la cercanía geográfica de dichos posibles sustitutos, y **iv)** cualquier otro factor que pueda dificultar la sustitución del SERVICIO RELEVANTE. Derivado de esta evaluación, se podrá identificar a los AGENTES ECONÓMICOS y los posibles servicios sustitutos del SERVICIO RELEVANTE.

Así, en esta sección se expone el proceso de determinación del mercado relevante conforme a los criterios establecidos por el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

De conformidad con la legislación en materia de competencia y en materia ferroviaria, y con la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen cinco MERCADOS RELEVANTES que, en sus dimensiones producto y geográfica, corresponden a los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para acceder a los trayectos o rutas de cada una de las redes ferroviarias del SFM: RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, RED DE FERROVALLE, RED DE LCD y RED DE FIT, con la finalidad de prestar el SPTFC. Lo anterior, en virtud de que:

- i)** Para los CONCESIONARIOS SOLICITANTES del SERVICIO RELEVANTE, ningún otro servicio les permite acceder o transitar en la red del CONCESIONARIO OTORGANTE para prestar el SPTFC con su propio EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y tripulación;
- ii)** De igual forma, para los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, la solicitud del SERVICIO RELEVANTE en una red distinta a aquella en la que los usuarios del SPTFC demandan el servicio, no les resulta de interés a los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, debido a la naturaleza del SERVICIO RELEVANTE como insumo para prestar el SPTFC en una ruta o trayecto, con un punto de origen o destino determinado por el usuario del SPTFC;
- iii)** No es factible para un CONCESIONARIO SOLICITANTE demandar el SERVICIO RELEVANTE por medio de redes diferentes a aquella en las que se encuentra, debido a la imposibilidad de sustituir los puntos de origen o de destino ubicados en las rutas o trayectos que se encuentran dentro de la red en la que demanda el SERVICIO RELEVANTE, toda vez que el usuario del SPTFC requiere un punto específico de origen o destino y este punto no es alcanzable desde redes de otros concesionarios o asignatarios.
- iv)** Para los concesionarios y asignatarios no es factible otorgar el SERVICIO RELEVANTE por medio de redes diferentes a aquellas que les fueron concesionadas, debido a la imposibilidad de sustituir los puntos de origen o destino ubicados en las rutas o trayectos sobre los cuales pretenda prestar el SPTFC el CONCESIONARIOS SOLICITANTE.
- v)** Resulta inviable que, desde el punto de vista económico, en el corto, mediano y largo plazo, un AGENTE ECONÓMICO despliegue una red ferroviaria con características similares a una de las redes ya establecidas. Lo anterior, con el objeto de posteriormente llevar a cabo la prestación del SERVICIO RELEVANTE.



- vi) La dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES es regional y corresponde a cada uno de las superficies, límites y rutas que abarca la concesión para prestar el SPTFC que poseen los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD; esto es, cada mercado corresponde a una de las siguientes redes: RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, Red de FERROVALLE, RED DE FIT y RED DE LCD.
- vii) Existen restricciones normativas de carácter federal que limitan las alternativas para que un concesionario o asignatario pueda satisfacer su demanda del SERVICIO RELEVANTE para prestar el SPTFC en la red de otro concesionario o asignatario; dichas restricciones se materializan en: i) la necesidad de obtener un nuevo título de concesión para prestar el SPTFC en dicha red, y ii) la condición de seguir diversos procedimientos ante la COMISIÓN y la AGENCIA para el establecimiento de nuevos derechos de paso, así como de sus condiciones y contraprestaciones.

Al respecto, las restricciones normativas identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para allegarse de estas fuentes de abasto alternativas, están definidas por los siguientes supuestos: i) que transcurra el periodo de exclusividad para prestar el SPTFC contenido en los títulos de concesión y asignación correspondientes, y ii) las restricciones normativas que derivan de la aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 36 y 36 Bis de la LRSF, y 112 Bis del RSF.

VIII.1.1. Posibilidades de sustituir el SERVICIO RELEVANTE: fracción I del artículo 58 de la LFCE

Dimensión producto de los MERCADOS RELEVANTES. La fracción I, del referido artículo 58 de la LFCE, dispone como primer criterio para la determinación del mercado relevante que:

“**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; (...)”

En esta sección se analizará el conjunto de servicios que son considerados intercambiables o sustitutos por el consumidor, que en este caso es el CONCESIONARIOS SOLICITANTE, en función de las características, tarifas o contraprestaciones de cada servicio, así como su funcionalidad que otorgan al proveer el SPTFC.

A continuación, se identificarán aquellos servicios que pueden fungir como un sustituto desde el punto de vista de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, cuando éstos enfrentan incrementos de precios, reducciones en la calidad del servicio, reducciones en inversión, etcétera. Es decir, se delimitará la posible sustitución por el lado de la demanda.

Sin embargo, la sustitución por el lado de la demanda ignora la posibilidad de que, como resultado de incrementos de precios, disminución de calidad u otros factores, pueda darse la entrada relativamente rápida de nuevos oferentes del SERVICIO RELEVANTE o nuevos CONCESIONARIOS OTORGANTES al mercado, además de considerar la expansión de la oferta a través de cambios de



capacidad o el reposicionamiento de un producto ya existente en el mercado. Ante dichas circunstancias enfrentaríamos un proceso de sustitución por el lado de la oferta. Esta situación de analiza a detalle en la sección **Sustitución por el lado de la demanda** del DICTAMEN.

Ambos procesos, la sustitución por el lado de la demanda y la sustitución por el lado de la oferta, pueden imponer restricciones al oferente del SERVICIO RELEVANTE, el CONCESIONARIO OTORGANTE, y delimitan la dimensión producto del mercado relevante.

Previo al análisis de los criterios establecidos en el artículo 58 de la LFCE para efectos de la determinación del mercado relevante, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, LCD, FERROVALLE y FIT señalaron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que los derechos de arrastre no se utilizan como parte de su operación, es decir, que no proporcionan ni reciben el servicio de derechos de arrastre para acceder a otra red con el objeto de prestar el SPTFC.⁴²⁸

Por su parte, KCSM manifestó que, desde un punto de vista operativo, los servicios de derechos de arrastre y los servicios de tráfico interlineal revisten características muy similares, toda vez que, en ambos casos el EQUIPO DE ARRASTRE de un concesionario o asignatario es intercambiado y manipulado por otro concesionario o asignatario. Adicionalmente, KCSM refirió utilizar derechos de arrastre definidos como se refiere en la sección **Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA**, únicamente para distancias cortas.⁴²⁹ Así, para KCSM existe equivalencia entre los servicios de derechos de arrastre y tráfico interlineales.

Por lo tanto, el análisis que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó para efecto de determinar el mercado relevante en términos del artículo 58 de la LFCE versa sobre las posibilidades de sustitución existentes entre los servicios de tráfico interlineal para prestar el SPTFC y el SERVICIO RELEVANTE. Lo anterior, en razón de: i) que los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, LCD, FERROVALLE y FIT, manifestaron no proporcionar ni recibir el servicio de derechos de arrastre, y ii) que KCSM, el único AGENTE ECONÓMICO que manifestó elementos de mérito en relación con el uso y operación de los derechos de arrastre, refirió una similitud entre el tráfico interlineal y los derechos de arrastre, y no una probable semejanza entre el SERVICIO RELEVANTE y los derechos de arrastre.

VIII.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda

Definición de los servicios de interconexión y la posibilidad de sustituir el SERVICIO RELEVANTE. Como se señaló en la sección de **Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA**, los CONCESIONARIOS SOLICITANTES del SERVICIO RELEVANTE demandan este servicio para acceder a una red ferroviaria distinta a la concesionada. Adicionalmente, como se exhibió en dicha sección, los CONCESIONARIOS SOLICITANTES demandan el servicio como resultado de la demanda que éstos enfrentan por parte de los usuarios del SPTFC, por lo que en principio la demanda del SERVICIO RELEVANTE es una demanda derivada del servicio demandado por el usuario del SPTFC.

⁴²⁸ Folios 005830, 005665 a 005668, 020845 a 020868, 019031 a 019077 y 014762 a 014777 del EXPEDIENTE.

⁴²⁹ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.



Al respecto, en la sección **Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA** del DICTAMEN se mostró que, a diferencia de otros servicios, el derecho de paso que es demandado por un concesionario o asignatario para llevar a cabo la prestación del SPTFC en una red adicional a la que le fue concesionada, permite al CONCESIONARIO SOLICITANTE del derecho de paso prestar el SPTFC con su propio EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y con su tripulación, en una red adicional a la que le fue concesionada, interconectando así ambas redes y operándolas como una misma red ferroviaria.

Por el contrario, el SPTFC INTERLINEAL no permite a los concesionarios o asignatarios, que prestan el SPTFC en esta modalidad, acceder a una red adicional a la que le fue concesionada con su propio EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE y con su tripulación a prestar el SPTFC.

De la descripción de los servicios de interconexión realizada por los concesionarios y asignatarios durante la INVESTIGACIÓN, se observa que un tráfico interlineal se limita a interconectar dos redes ferroviarias de distintos concesionarios o asignatarios, mediante el intercambio de EQUIPO DE ARRASTRE entre dichas redes, con el objeto de que un usuario del SPTFC traslade su mercancía de un punto de origen a un destino utilizando las redes ferroviarias de dos o más concesionarios o asignatarios.

En conclusión, los CONCESIONARIOS SOLICITANTES no pueden sustituir el acceso que les provee el uso de un derecho de paso, por el acceso que les puede llegar a otorgar el tráfico interlineal. Lo anterior, en razón de que la modalidad del SPTFC mediante tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL no permite el acceso de un concesionario o asignatario a otras redes, puesto que éste consiste en un contrato entre usuario un usuario del SPTFC y un concesionario o asignatario. Por el contrario, un derecho de paso implica un contrato entre concesionarios o asignatarios.

Características técnicas y operativas de los posibles servicios sustitutos del SERVICIO RELEVANTE. Existen características técnicas y operativas para acceder a las redes de los concesionarios o asignatarios mediante el uso de tráfico interlineal y el SERVICIO RELEVANTE, en concreto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró las siguientes:

- **Modalidad de acceso a las redes ferroviarias.** El SERVICIO RELEVANTE permite al CONCESIONARIO SOLICITANTE prestar el SPTFC, que involucra el uso de más de una red concesionada, desde su origen al destino estipulado por el usuario del SPTFC, sin tener que realizar maniobras de intercambio de equipo y sin estar sujeto a que el CONCESIONARIO OTORGANTE tenga EQUIPO TRACTIVO disponible para realizar el movimiento del EQUIPO DE ARRASTRE entregado en el PUNTO DE INTERCAMBIO. Es decir, que el derecho de paso sirve como un insumo para que un concesionario o asignatario pueda prestar el SPTFC en rutas o trayectos que involucran tramos en las redes de otros concesionarios o asignatarios mediante el uso de sus trenes, operados con su tripulación.

En cambio, el SPTFC INTERLINEAL puede verse como una modalidad del SPTFC en sí mismo. Desde la perspectiva del usuario, el servicio de tráfico interlineal funciona como una forma en que el usuario del SPTFC puede completar sus intereses de tráfico cuando su origen y destino están en diferentes redes, pues el tráfico interlineal es una modalidad del SPTFC mediante la cual dos o más concesionarios o asignatarios intervienen en la



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

prestación del SPTFC, y ponderan y establecen la tarifa cobrada al usuario del SPTFC acorde con la parte correspondiente a cada una de sus redes.⁴³⁰

En síntesis, el SPTFC INTERLINEAL permite a los usuarios del SPTFC allegarse del SPTFC en la red de más de un concesionario o asignatario; sin embargo, cada concesionario o asignatario se limita a la prestación del SPTFC en su red como si dicho servicio fuera un SPTFC LOCAL.

- **Eficiencia operativa.** La prestación del SPTFC mediante el uso de derechos de paso, permite al concesionario o asignatario prestar el servicio de forma similar al SPTFC LOCAL en VÍAS FÉRREAS diferentes a las concesionadas, de manera tal, que su red y la del CONCESIONARIO OTORGANTE funcionen como una sola red. Por su parte, la prestación del SPTFC mediante tráfico interlineal no le permite al concesionario o asignatario operar en vías distintas a las concesionadas.

Es decir que, si bien mediante un tráfico interlineal se puede prestar el SPTFC a un usuario del SPTFC en más de una red ferroviaria, esta prestación se da, necesariamente, por más de un concesionario o asignatario; mientras que, al utilizar derechos de paso como un insumo para prestar el SPTFC, un solo concesionario o asignatario puede prestar el SPTFC en su red y en una ruta o trayecto dentro de la red de un segundo concesionario o asignatario.

Mediante el tráfico interlineal, el concesionario o asignatario que presta el SPTFC tiene que acudir con los concesionarios o asignatarios que operativamente participan en el tráfico para establecer la tarifa por cada trayecto que se cobrará al usuario del SPTFC. En el caso del derecho de paso, el CONCESIONARIO SOLICITANTE tiene la libertad de establecer la tarifa por el SPTFC que más le convenga, con independencia de la contraprestación del derecho de paso.⁴³¹

- **Distancia de recorrido de la carga.** De acuerdo con la información proporcionada por los concesionarios o asignatarios respecto de los derechos de paso que han otorgado y de las operaciones de tráfico interlineal en las que han participado, la distancia que recorre la carga es menor cuando el SPTFC es prestado mediante el uso de derechos de paso, respecto del caso en el que el SPTFC es prestado mediante tráfico interlineal. Lo anterior, considerando solo el tramo o trayecto en el que participa el CONCESIONARIO SOLICITANTE en el tráfico interlineal y no la distancia total recorrida por en el SPTFC INTERLINEAL.

El cuadro **Características generales de los derechos de paso otorgados por los concesionarios y/o asignatario, dos mil quince a dos mil dieciséis**, muestra la distancia de recorrido de la carga en las vías del CONCESIONARIOS OTORGANTE, cuando el CONCESIONARIO SOLICITANTE realiza la prestación del SPTFC mediante derechos de paso.

⁴³⁰ Conforme al artículo 104 del RSF los concesionarios de origen o destino deberá efectuar el cobro de la tarifa al usuario por toda la ruta desde su origen hasta el destino final y será responsabilidad de dicho concesionario realizar el entero respectivo a los demás concesionarios conectantes, siempre y cuando el usuario no acuerde una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la Ruta que le corresponde, en términos del artículo 36 de la Ley.

⁴³¹ Folios 020845 a 020868, 005735 a 005772, 014762 a 014771, 005665 a 005668 y 020689 a 020752 del EXPEDIENTE



Del análisis del cuadro referido, se puede concluir que: **i)** los derechos de paso que han sido otorgados por los concesionarios y asignatarios no rebasan los doscientos seis kilómetros; **ii)** considerando una distancia promedio ponderada por el número de carros cursados, los derechos de paso otorgados por FIT son los más largos, y **iii)** los concesionarios: [REDACTED] y LCD otorgan los derechos de paso de [REDACTED], considerando una distancia promedio ponderada por el número de carros cursados.

Cuadro. Características generales de los derechos de paso otorgados por los concesionarios y/o asignatario, dos mil quince a dos mil dieciséis⁴³²

CONCESIONARIO OTORGANTE	CONCESIONARIO SOLICITANTE	Ingreso recibido por otorgamiento de derechos de paso (millones de pesos) ⁴³³	Número de carros	Ingreso promedio por carro - kilómetro recorrido ⁴³⁴	Distancia de recorrido de la carga en las vías de CONCESIONARIO OTORGANTE (kilómetros)		
					Mínima	Máxima	Distancia promedio ponderada por carro
FERROMEX	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
FERROSUR	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
FIT	FERROSUR	11.55	20,170	3.8	3.0	206.0	150.9
KCSM	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
LCD	FERROMEX	0.02	631	3.0	12.0	12.0	12.0
FERROVALLE	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Todos los concesionarios y/o asignatarios otorgantes ⁴³⁵		270.23	965,975	7.9	0.9	206	38.2

⁴³² Elaboración propia con base en la información generada en el anexo **Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso**. Las letras "ND" indican que la información no está disponible, lo anterior, derivado de que la información de las distancias de recorrido de la carga no fue proporcionada por FERROVALLE.

⁴³³ El "Ingreso recibido por otorgamiento de derechos de paso" contempla solo los casos en que el CONCESIONARIO SOLICITANTE mueve carros y, por lo tanto, omite los casos que se refieran a movimientos de locomotoras mediante derechos de paso.

⁴³⁴ El Ingreso promedio por carro - kilómetro recorrido, es el resultado de la división del "Ingreso recibido por otorgamiento de derechos de paso (millones de pesos)" entre el producto que resulta del "Número de carros" y la "Distancia promedio ponderada por carro". Nótese que para el caso de FERROVALLE no existe información de la distancia de recorrido de la carga, por lo que en la columna de "Ingreso promedio por carro - kilómetro recorrido" se colocó el ingreso por carro.

⁴³⁵ Se omite la información de FERROVALLE, puesto que dicho concesionario no proporcionó información relativa a la distancia de recorrido de la carga.

Adicionalmente, en el cuadro referido se puede observar que los ingresos promedio por carro kilometro que obtienen los CONCESIONARIOS OTORGANTES van, desde los tres pesos por carro – kilometro hasta un ingreso máximo de doce punto veintidós pesos por carro – kilometro. No pasa desapercibido que el ingreso promedio por carro que obtiene FERROVALLE es invariante al CONCESIONARIOS SOLICITANTE.

En el caso del tráfico interlineal, en el anexo **Características generales del tráfico interlineal**, se muestra el cuadro **Características generales del tráfico interlineal entre concesionarios y/o asignatarios, enero de dos mil quince a agosto de dos mil dieciséis**, en el cual se muestran, por separado, estadísticas relativas al tráfico interlineal entre concesionarios, tales como la distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario o asignatario de origen, la distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario o asignatario de destino y la distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario o asignatario intermedio.

Al respecto, no pasa desapercibido que el tráfico interlineal, como se describe en la sección **Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA**, involucra a dos o más concesionarios, quienes están limitados a prestar el SPTFC en sus respectivas vías. Así, la carga es transportada por cada concesionario, en sus respectivas vías, involucradas en la prestación del SPTFC mediante tráfico interlineal. No obstante, para efectos de hacer comparable el tráfico interlineal y el servicio de derechos de paso, en el anexo referido en el párrafo anterior, se analiza cada uno de los segmentos del tráfico interlineal: el segmento de vía e ingresos que corresponde al concesionario o asignatario de origen; el segmento de vía e ingresos que corresponde al concesionario o asignatario de destino, y en su caso, el segmento de vía e ingresos que corresponde al concesionario o asignatario intermedio.

Del análisis del cuadro **Características generales del tráfico interlineal entre concesionarios y/o asignatarios, enero de dos mil quince a agosto de dos mil dieciséis**, en relación con el cuadro **Características generales de los derechos de paso otorgados por los concesionarios y/o asignatario, dos mil quince a dos mil dieciséis**, se puede observar que las distancias de recorrido de la carga son significativamente superiores en el caso de los tráficos interlineales respecto del caso de los derechos de paso. Lo anterior, es invariante si: **i)** se considera a cada uno de los concesionarios como concesionario o asignatario de origen o como concesionario o asignatario de destino; **ii)** se considera al conjunto de los concesionarios involucrados en el tráfico interlineal, o **iii)** se considera al concesionario o asignatario como concesionario o asignatario intermedio.

De lo anterior se puede afirmar que la distancia de recorrido de la carga mediante el SPTFC INTERLINEAL es significativamente más grande que la distancia de recorrido de la carga mediante el SPTFC mediante derechos de paso. Esta característica hace notablemente diferentes los servicios de interconexión de tráfico interlineal y derechos de paso.

- **Necesidad de servicios adicionales.** Los concesionarios y asignatarios señalaron que, como parte del servicio de tráfico interlineal, se lleva a cabo un intercambio de EQUIPO DE

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

ARRASTRE, aunado a un loteo de carros.⁴³⁶ Sobre esto último, GRUPO MÉXICO manifestó que un tren que no requiere loteo tiende a librar un patio más rápido; generando menores costos, aunque provenga de otro concesionario o asignatario, es decir, que generalmente el SPTFC que se da mediante el SERVICIO RELEVANTE, al no requerir necesariamente de un loteo, tiende a pasar más rápido a través de las vías del CONCESIONARIO OTORGANTE, pues puede librar más rápido un patio, y puede resultar en menores costos para el CONCESIONARIO SOLICITANTE.⁴³⁷

- **Densidad de demanda.** GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE manifestaron que para utilizar derechos de paso es necesario que en el punto de origen o en el punto de destino se cuente con cierto número de EQUIPOS DE ARRASTRE, de tal forma que se genere densidad suficiente, mientras que, para el caso de los tráficos interlineales, éstos pueden ser utilizados para pocos EQUIPOS DE ARRASTRE, de manera más económica.⁴³⁸ En ese sentido, GRUPO MÉXICO señaló que el uso eficiente de derechos de paso solo se logra a través de TRENES UNITARIOS que cuente con un mínimo de setenta y cinco carros.

Las características antes señaladas, son indicativas de que, desde el punto de vista de la demanda, existen claras diferencias técnicas y operativas entre el tráfico interlineal y los derechos de paso, ambos, para prestar el SPTFC. Al respecto, es claro que existen características que los concesionarios y asignatarios observan cuando deciden qué tipo de servicio demandar, para efecto de satisfacer la demanda del SPTFC por parte del usuario del SPTFC.

Conclusiones sobre sustitución por el lado de la demanda. Desde el punto de vista de la demanda como resultado de la evaluación de las características técnicas, operativas y económicas del derecho de paso, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA puede concluir que no existen servicios sustitutos para éste. Lo anterior toda vez que los servicios de derechos de arrastre y de tráfico interlineal tienen características técnicas y económicas distintas, que responden a necesidades diferentes tanto de los usuarios del SPTFC como de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES y prestadores del SPTFC. Esto, en razón de los elementos señalados en párrafos anteriores y que se resumen a continuación:

- i) En cuanto a la definición técnica, se observa que el tráfico interlineal consiste en la interconexión dos redes ferroviarias de distintos concesionarios o asignatarios, mediante el intercambio de EQUIPO DE ARRASTRE entre dichos concesionarios con el objeto de que dos o más concesionarios o asignatarios presten el SPTFC a un usuario del SPTFC en una ruta que involucra dos o más redes ferroviarias. Por su parte, los derechos de paso permiten el acceso del CONCESIONARIO SOLICITANTE con sus trenes y tripulación a vías de otro concesionario o asignatario. Por lo que dichos servicios son técnicamente diferentes.
- ii) En cuanto a la modalidad de acceso, el servicio de tráfico interlineal permite a los usuarios del SPTFC allegarse del SPTFC en la red de más de un concesionario o asignatario; sin embargo, cada concesionario y asignatario se limita a la prestación del

⁴³⁶ Folios 020845 a 020868, 005665 a 005668, 005735 a 005772, 014762 a 014771 y 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁴³⁷ Folios 020845 a 020868, 005735 a 005772, 014762 a 014771 y 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁴³⁸ Folios 020845 a 020868, 005735 a 005772, y 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

SPTFC en sus redes cómo si dicho servicio fuera un SPTFC LOCAL. En cambio, el derecho de paso sirve como un insumo para que el CONCESIONARIOS SOLICITANTE pueda prestar el SPTFC en rutas o trayectos que involucran tramos en las redes de CONCESIONARIOS OTORGANTES mediante el uso de trenes del CONCESIONARIO SOLICITANTE, operados con su tripulación.

- iii) La prestación del SPTFC mediante tráfico interlineal no le permite al concesionario o asignatario operar en vías distintas a las concesionadas o asignadas, y la prestación del SPTFC mediante el uso de derechos de paso, permite al concesionario y asignatario prestar el servicio de forma similar al SPTFC LOCAL en VÍAS FÉRREAS diferentes a las concesionadas, interconectando dos redes ferroviarias y operándolas como una sola red.
- iv) En cuanto a la distancia que recorre la carga, los concesionarios y asignatarios reportaron que, dicha 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) En cuanto a la necesidad de servicios adicionales, el SPTFC mediante tráfico interlineal requiere de un mayor número de maniobras y servicios que pueden implicar mayores costos para todos los concesionarios y asignatarios involucrados, respecto del caso en el que el SPTFC prestado mediante derechos de paso.
- vi) Los concesionarios manifestaron que el SPTFC mediante derechos de paso requiere que el tren sea formado de por lo menos setenta y cinco unidades de EQUIPO DE ARRASTRE, adicionalmente, GRUPO MÉXICO señaló que los tráficos interlineales se usan mucho más que los derechos de paso, “ (...) debido a que no siempre existe el volumen necesario para usar derechos de paso; es decir, no es común que existan tráficos con trenes unitarios que permitan obtener economías de escala y que no encarezcan el costo y, por ende, el precio del servicio.”⁴³⁹

De lo anterior, se desprende que el SPTFC mediante tráfico interlineal no requiere de una densidad de demanda específica para que su prestación resulte eficiente para el concesionario o asignatario.

VII.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta

Imposibilidad de que otros AGENTES ECONÓMICOS establecidos puedan prestar el SERVICIO RELEVANTE. El análisis que se muestra a continuación solo versará sobre las posibilidades de que un AGENTE ECONÓMICO, concesionario o asignatario establecido preste el SERVICIO RELEVANTE. Lo anterior, en razón de que no resulta de mérito analizar si un AGENTE ECONÓMICO, concesionario o asignatario establecido pueda prestar alguno de los otros servicios como el SPTFC INTERLINEAL, puesto que, como se mostró en el análisis de las posibilidades de sustitución desde la perspectiva de la demanda, para los concesionarios y asignatarios, otros servicios no son un sustituto del SERVICIO RELEVANTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que, desde la perspectiva de la oferta, no existen AGENTES ECONÓMICOS establecidos que puedan

⁴³⁹ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

ofrecer un sustituto del SERVICIO RELEVANTE para la prestación del SPTFC, por las razones que se exponen a continuación.

Los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, y prestadores del SPTFC, requieren del uso del SERVICIO RELEVANTE cuando la demanda del SPTFC por parte de los usuarios del SPTFC les implica que el punto de origen o el punto de destino de la carga se ubiquen en algún punto dentro de la red ferroviaria de otro CONCESIONARIO OTORGANTE.

En este sentido, la red ferroviaria del CONCESIONARIO OTORGANTE, en la cual se ubique el punto de origen o destino la carga resulta ser indispensable e insustituible para la prestación del SPTFC. Por lo cual, cualquier otro AGENTE ECONÓMICO, concesionario o asignatario establecido en el SFM, que pretenda ofertar el SERVICIO RELEVANTE, no podría ofrecer a los CONCESIONARIOS SOLICITANTES el mismo servicio mediante el uso de su red ferroviaria. Lo anterior, puesto que el SERVICIO RELEVANTE está supeditado a una red ferroviaria que sea de interés para el usuario del SPTFC y que tenga los mismos puntos de origen y destino, así como las mismas características técnicas que la red ya desplegada.

Imposibilidad de la existencia de AGENTES ECONÓMICOS que puedan ser nuevos entrantes para prestar el SERVICIO RELEVANTE. El análisis que se muestra a continuación solo versará sobre las posibilidades de que un AGENTE ECONÓMICO pueda ser un nuevo entrante en el mercado y que así preste el SERVICIO RELEVANTE. Lo anterior, al igual que en los párrafos previos, en razón de que no resulta de mérito analizar si un AGENTE ECONÓMICO considerado como nuevo entrante pueda prestar alguno de los otros servicios de interconexión como el tráfico interlineal, puesto que, como se mostró en el análisis de las posibilidades de sustitución desde la perspectiva de la demanda, para los concesionarios y asignatarios los otros servicios de interconexión no son un sustituto del SERVICIO RELEVANTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que, desde la perspectiva de la oferta, no existen AGENTES ECONÓMICOS que puedan ofertar servicios sustitutos del SERVICIO RELEVANTE para la prestación del SPTFC, por las razones que se exponen a continuación.

La facultad para operar y explotar una red ferroviaria, que confieren los títulos de concesión o asignación, se otorgó de manera exclusiva durante el periodo de vigencia de los mismos. Esto significa, que durante estos periodos la SCT no está en posibilidad de otorgar títulos de concesión o asignación para operar y explotar las redes de los concesionarios y asignatario.

Ahora bien, en caso de que un AGENTE ECONÓMICO pretenda desplegar una nueva vía general de comunicación ferroviaria que pueda ser equivalente a alguna de las redes existentes, con algunos de los mismos puntos de origen y destino ubicados en las redes de los concesionarios o asignatarios, es necesario obtener una autorización que únicamente puede ser otorgada por la SCT. Al respecto, cabe destacar que se requiere de una concesión otorgada por la SCT para: **i)** construir, operar y explotar VÍAS FÉRREAS, que sean vía general de comunicación, y **ii)** prestar el servicio público de transporte ferroviario.⁴⁴⁰

Aun en el caso de que la SCT concesione o asigne la construcción de una red ferroviaria con características y alcances geográficos similares a una de las redes ya establecidas para

⁴⁴⁰ Artículo 7 de la LRSF.

posteriormente llevar a cabo la prestación del SERVICIO RELEVANTE, los elevados montos de inversión, el tiempo necesario para la construcción de la red y la necesidad de múltiples permisos para su despliegue hacen que el despliegue de una nueva red de características similares sea inviable desde el punto de vista económico y técnico.

Considerando las características económicas, se destaca que existen elevados costos de inversión requeridos y largos plazos para su amortización que constituyen limitantes a la entrada para cualquier AGENTE ECONÓMICO. Al respecto, los concesionarios y asignatarios señalaron que realizaron inversiones considerables para obtener sus respectivos títulos de concesión, los cuales se presentan en el cuadro **Monto pagado por los títulos de concesión**.

Al respecto, no pasa desapercibido que, como se explica en la sección **Asignación relativa a la VÍA FÉRREA del Istmo de Tehuantepec (FIT)** del DICTAMEN, el monto pagado por FIT es significativamente menor en razón de que éste AGENTE ECONÓMICO posee un título de asignación, cuya obtención sigue un procedimiento distinto al de los títulos de concesión, por el cual solo realizó un pago de derechos por la asignación.

Cuadro. Monto pagado por los títulos de concesión⁴⁴¹

Concesionario	Monto
KCSM	\$11,669,161,355.69 ⁴⁴²
FERROYALLE	\$ 177,349,971.00 ⁴⁴³
FIT	\$627.00 ⁴⁴⁴
FERROMEX (Pacífico-Norte)	\$5,075,918,879.00 ⁴⁴⁵
FERROSUR	\$3,573,305,106 ⁴⁴⁶
LCD	\$180,000,000.00 ⁴⁴⁷

En ese sentido, los mismos concesionarios señalaron que la exclusividad contenida en los títulos de concesión les garantiza la recuperación de dicha inversión a lo largo del periodo por el que se otorgó. Los periodos de las exclusividades son, en promedio, de veintiséis años y se presentan en el cuadro **Periodos de exclusividad y vigencia de los títulos de concesión y asignación** de la sección **Marco Jurídico** del DICTAMEN.

Adicionalmente, es importante considerar que, mediante las inversiones realizadas como pago por los respectivos títulos de concesión, se les otorgó a los concesionarios la facultad de operar, explotar y prestar el SPTFC en vías generales de comunicación ya desplegadas. Es decir que, si bien los concesionarios incurrieron en el pago antes señalado, derivado del contexto histórico bajo el cual se llevó a cabo la licitación de los títulos de concesión, los concesionarios no incurrieron en costos de planeación, despliegue y desarrollo de un tendido de vías.

⁴⁴¹ Dichos montos se presentan en pesos mexicanos corrientes (MXN).

⁴⁴² Folios 052215 a 052257 del EXPEDIENTE.

⁴⁴³ Folios 052408 y 052415 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁴ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁵ Folios 005735 a 005772 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁶ Folios 005735 a 005772 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁷ Folios 005588 del EXPEDIENTE.

De lo anterior podemos concluir que no es factible técnica, jurídica y económicamente que en el corto plazo se presente un nuevo oferente del SERVICIO RELEVANTE que pueda ofertar dicho servicio para acceder a una red ferroviaria de características similares a la demandada por los concesionarios o asignatarios. Por lo que no existe la posibilidad de que, desde la perspectiva de la oferta, existan sustitutos en el mercado del SERVICIO RELEVANTE.

VII.1.1.3. 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 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 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 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.

VIII.1.2. Delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES: fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE

Dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES. Según lo dispuesto en la LFCE, para la delimitación del mercado relevante se requiere del análisis de las características del mercado, es decir, si la ubicación de los oferentes afecta o actúa como una presión competitiva a la posición en el mercado del o los AGENTES ECONÓMICOS que se tengan bajo consideración. Asimismo, en

055156



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

ocasiones resulta importante para los consumidores dónde se ubiquen el o los oferentes del producto o servicio en cuestión.

En este sentido, para determinar el ámbito geográfico del mercado relevante se debe considerar lo establecido por las fracciones II y III, del artículo 58 de la LFCE. Dichas fracciones, disponen como segundo criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

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

(...)

II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;

III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados; (...)”

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES es regional y corresponde a todas las rutas y trayectos que conforman cada una de las redes de los AGENTES ECONÓMICOS que pueden prestar el SERVICIO RELEVANTE, dado que éste es un servicio que se consume donde se presta y sus sustitutos desde otras regiones y del extranjero son nulos. Por otro lado, los CONCESIONARIOS SOLICITANTES tampoco pueden acudir a otros mercados, puesto que su demanda es una demanda derivada de los intereses de tráfico de los usuarios del SPTFC.

Las consideraciones en las que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA basa su conclusión, se exponen a continuación.

Inexistencia de sustitutos del SERVICIO RELEVANTE desde otras regiones. Por lo que hace a los costos de distribución del SERVICIO RELEVANTE, de sus insumos relevantes o de sus complementos desde el extranjero u otras regiones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que son nulos, puesto que el SERVICIO RELEVANTE no puede ser proporcionado desde el extranjero o desde cualquier otra región.

Lo anterior, en virtud de que el SERVICIO RELEVANTE es un servicio ofrecido *in situ*, y el CONCESIONARIO OTORGANTE únicamente puede ofrecerlo a partir de espacios geográficos definidos por el mismo título de concesión o asignación como PUNTOS DE INTERCONEXIÓN, o puntos ubicados dentro de sus redes ferroviarias.

Para el caso del SERVICIO RELEVANTE es claro que: **i)** no existen costos de distribución, y **ii)** dado que esta infraestructura no es un bien mueble,⁴⁴⁸ los CONCESIONARIOS SOLICITANTES no pueden abastecerse del servicio de derechos de paso desde la red ferroviaria de un concesionario o

⁴⁴⁸ Conforme al artículo 753 del Código Civil Federal, los bienes muebles son aquellos que conforme a su naturaleza pueden trasladarse de un lugar a otro, por sí mismo, o por efecto de una fuerza exterior.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

asignatario distinto al CONCESIONARIO OTORGANTE, con acceso al punto de interés demandado, dentro de un trayecto o ruta del SPTFC, de interés del usuario del SPTFC.

Así, para la determinación de esta dimensión geográfica, lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera es que cada SERVICIO RELEVANTE es ofrecido o puede ser ofrecido para un trayecto o ruta en la extensión geográfica cubierta por cada una de las redes de los concesionarios o asignatarios correspondientes, es decir, la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, la RED DE KCSM, la RED DE LCD, la RED DE FIT y la RED DE FERROVALLE.

Lo anterior, toda vez que la prestación del SPTFC que involucre dos o más redes requiere necesariamente de la provisión adecuada del SERVICIO RELEVANTE, que a su vez impacta en las condiciones de competencia del SPTFC en todas las rutas o trayectos de la red.

Imposibilidad para que los CONCESIONARIOS SOLICITANTES puedan acudir a otros mercados. Los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, y prestadores del SPTFC, requieren del uso del SERVICIO RELEVANTE cuando la demanda de los usuarios del SPTFC implica que el punto de origen o el punto de destino de la carga se ubiquen en algún punto dentro de la red ferroviaria de otro concesionario o asignatario, el CONCESIONARIO OTORGANTE. En este sentido, la red ferroviaria del CONCESIONARIO OTORGANTE resulta indispensable e insustituible para la prestación del SPTFC, por lo cual el CONCESIONARIO OTORGANTE no puede ofrecer a los CONCESIONARIOS SOLICITANTES el SERVICIO RELEVANTE mediante el uso de otra red ferroviaria. Esto puesto que el SERVICIO RELEVANTE está supeditado a una red ferroviaria que tenga las mismas rutas, trayectos y características técnicas que la red ya desplegada, así como los puntos de origen o destino que son demandados por el usuario SPTFC.

Asimismo, los CONCESIONARIOS SOLICITANTES buscan un punto de origen o destino, dentro de una ruta o trayecto en la que ya existe cierta infraestructura (ESPUELAS) o usuarios del SPTFC ya establecidos, considerando que existe demanda suficiente para prestar el SPTFC. Al respecto, GRUPO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE señalaron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, para determinar el acceso a una red del SFM mediante el SERVICIO RELEVANTE, es necesario que exista densidad de demanda suficiente.⁴⁴⁹

Conclusión de la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES. De lo anterior se desprende que la dimensión geográfica del SERVICIO RELEVANTE corresponde al ámbito geográfico cubierto por los títulos de concesión para prestar el SPTFC de cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, LCD y FIT. Así correlativamente, cada una de las redes: RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, RED DE FERROVALLE, RED DE LCD y RED DE FIT, conforman un mercado relevante en términos de las fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE.

Es importante destacar que, en términos de lo establecido en el artículo 36 de la LRSF, esta delimitación geográfica regional implica la determinación de las condiciones de competencia efectiva en: **i)** todos los trayectos y todas las rutas que requieran de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO; **ii)** todos los trayectos y todas las rutas que requieran de la RED DE KCSM; **iii)** todos los trayectos y todas las rutas que requieran de la RED DE FERROVALLE; **iv)** todos los trayectos y todas

⁴⁴⁹ Folios 020845 a 020868, 005735 a 005772, y 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

las rutas que requieran de la RED DE LCD; v) todos los trayectos y todas las rutas que requieran de la RED DE FIT.

Lo anterior, toda vez que la prestación del SPTFC que involucre dos o más redes requiere necesariamente de la provisión adecuada del SERVICIO RELEVANTE, que a su vez impacta en las condiciones de competencia del SPTFC en todas las rutas o trayectos de la red.

Al respecto, en los anexos uno y dos de los títulos de concesión y asignación presentados por los concesionarios, asignatarios y la AGENCIA⁴⁵⁰ ante esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se detalla la configuración, superficies, límites y rutas específicas de las respectivas vías generales de comunicación ferroviaria, así como las vías troncales concesionadas mediante los referidos títulos.

**VIII.1.3. Restricciones normativas para el abasto del SERVICIO RELEVANTE:
fracción IV del artículo 58 de la LFCE**

Criterios para determinar la existencia de restricciones normativas para el abasto del SERVICIO RELEVANTE desde fuentes alternativas. La fracción IV, del artículo 58 de la LFCE, señala que se debe considerar para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

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

(...)

IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (...)”

Fuentes de abasto alternativas. En esta sección se analizarán las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limitan las fuentes de abasto de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA ha identificado dos fuentes de abasto mediante las cuales los CONCESIONARIOS SOLICITANTES podrían tener acceso al SERVICIO RELEVANTE ofrecido por otros concesionarios, CONCESIONARIOS OTORGANTES:

- a) El acceso al SERVICIO RELEVANTE mediante un nuevo título de concesión para prestar el SPTFC conforme a lo establecido en el numeral “3.1. Concesiones a terceros” de los títulos de concesión, conforme a lo siguiente:

“(...) [Cuando la SCT] pretenda otorgar concesiones a terceros, deberá escuchar al Concesionario para que éste manifieste lo que a su derecho convenga.

La Secretaría resolverá lo conducente de conformidad con lo dispuesto en la Ley, el Reglamento y demás disposiciones aplicables.

El Concesionario estará obligado a otorgar los derechos de paso y derechos de arrastre a las personas a quienes, de conformidad con lo dispuesto en este numeral, la Secretaría [la SCT] otorgue concesión (...)”

⁴⁵⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

- b) El acceso mediante nuevos derechos de paso establecidos por la AGENCIA para prestar el SPTFC conforme al artículo 36 de la LRSF.

Restricciones normativas a las fuentes de abasto alternativas. Las dos fuentes de abasto alternativas para el SERVICIO RELEVANTE tienen las siguientes restricciones normativas:

- a) **Restricciones para el abasto del SERVICIO RELEVANTE a través de una concesión.**

Como se mencionó en la sección **Marco Jurídico**, para poder: construir, operar y explotar VÍAS FÉRREAS, que sean vía general de comunicación, y prestar el SPTFC en una red ferroviaria, es necesario obtener un título de concesión mediante licitación pública, otorgado por la SCT.⁴⁵¹ Para poder obtener una concesión, el interesado deberá cumplir con ciertos requisitos, entre otros, demostrar tener capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, posterior a la emisión y publicación de la convocatoria por parte de la SCT.⁴⁵²

Al respecto, a la fecha de emisión del DICTAMEN, las concesiones vigentes para operar, explotar y administrar VÍAS FÉRREAS, así como para prestar el SPTFC en dichas vías, contemplan el derecho exclusivo para prestar el SPTFC por un periodo de tiempo determinado, correspondiente a treinta años para vías troncales y dieciocho años para ramales.⁴⁵³

En ese sentido, la exclusividad para prestar el SPTFC contenida en los títulos de concesión establece que la SCT solo podrá otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios para que otorguen el SPTFC en las VÍAS FÉRREAS concesionadas en el título de concesión respectivo, únicamente cuando haya concluido el periodo de exclusividad.⁴⁵⁴ Es decir que la SCT solo podrá otorgar nuevos títulos de concesión para prestar el SPTFC en las redes otorgadas a los CONCESIONARIOS, una vez que transcurran los periodos de exclusividad contenidos en sus respectivos títulos de concesión.

Al respecto, conforme al cuadro **Periodos de exclusividad y vigencia de los títulos de concesión y asignación**, a la fecha de emisión del DICTAMEN únicamente las redes de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE cuentan con la exclusividad para prestar el SPTFC en sus vías concesionadas. En el caso de LCD, el derecho en exclusiva para prestar el SPTFC dentro de sus vías feneció en dos mil dieciséis.

Por lo que hace a la RED DE FIT, toda vez que el título de asignación de FIT no contiene, dentro de su objeto, la facultad de prestar el SPTFC, tampoco cuenta con la exclusividad de prestar dicho servicio dentro de su red. Al respecto, destaca que esta situación es extensiva a las vías del Chiapas y Mayab que actualmente opera FIT, puesto que, como se explica en la sección **IMPOSICIÓN DE MODALIDAD a FIT**, la operación y explotación de las vías mencionadas queda sujeto a las condiciones que se establecieron en el título de

⁴⁵¹ Artículo 7 de la LRSF.

⁴⁵² Artículo 9 de la LRSF.

⁴⁵³ Las únicas excepciones que se establecieron a estos derechos de exclusividad, son los derechos de paso y derechos de arrastre establecidos en los anexos denominados como "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*" y "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tiene derecho a recibir el concesionario*" de los respectivos títulos de concesión.

⁴⁵⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

asignación de FIT y, por lo tanto, éste no contempla ningún derecho de exclusividad en la prestación del SPTFC.

Visto lo anterior, actualmente los concesionarios enfrentan la restricción normativa que implica la exclusividad, para así poder obtener un nuevo título de concesión para acceder a las redes: RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM y RED DE FERROVALLE.

No obstante, no pasa desapercibido que los mismos títulos de concesión establecen que en caso de que la SCT pretenda otorgar concesiones a terceros una vez transcurrido el periodo de exclusividad correspondiente, deberá escuchar al concesionario titular de las vías correspondientes sobre las que se pretenda otorgar dicha concesión. Esta disposición implica, para cualquier AGENTE ECONÓMICO interesado en obtener acceso a las vías de un concesionario mediante la obtención de una concesión para prestar el SPTFC, un obstáculo normativo en detrimento del procedimiento de licitación del nuevo título de concesión; obstáculo que puede llegar a mermar la posibilidad de su obtención por parte del interesado.⁴⁵⁵

b) Restricciones para el abasto del SERVICIO RELEVANTE a través de derechos de paso establecidos por la AGENCIA. Por lo que hace a las restricciones normativas inmersas en los derechos de paso que puede establecer la AGENCIA, conforme al artículo 36 de la LRSF, la propia LRSF establece tres restricciones normativas:

- La primera restricción normativa identificada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, está contenida en los artículos 36 y 36 Bis de la LRSF, así como en el artículo 112 Bis del RSF, mediante la cual se condiciona el establecimiento de nuevos derechos de paso por parte de la AGENCIA, a que el concesionario interesado en obtener nuevos derechos de paso siga diversos procedimientos ante la COMISIÓN y la AGENCIA. Estos procedimientos son: **i)** la emisión de una declaratoria, por parte de la COMISIÓN, de la inexistencia de condiciones de competencia efectiva; **ii)** el establecimiento de los derechos de paso que la AGENCIA determine convenientes, previa audiencia de los concesionarios involucrados, y **iii)** la determinación de las condiciones y contraprestaciones de los nuevos derechos de paso obligatorios que llegue a establecer la AGENCIA.

Lo anterior, implica que cualquier concesionario interesado en obtener acceso a las vías de otro concesionario o asignatario, no podrá solicitar de *motu proprio* el otorgamiento de derechos de paso nuevos, distintos a los ya establecidos. Por el contrario, el concesionario o asignatario interesado en obtener nuevos derechos de paso se ve sujeto a seguir los procedimientos enunciados en el párrafo anterior, dilatando así el acceso a nuevos derechos de paso.

- La segunda restricción, también contenida en el artículo 36 de la LRSF, establece que, “[c]ualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.” Esta restricción limita el otorgamiento de derechos de paso por

⁴⁵⁵ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

parte de la AGENCIA, pues restringe la libertad de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES para decidir sobre la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso, en el caso en el que se determine que no existen condiciones de competencia en dichas rutas o trayectos.

La restricción señalada en el párrafo anterior subsiste a pesar de que la reforma de dos mil quince a la LRSF tuvo como uno de sus objetivos poner "(...) un orden en cuanto a los intercambios (derechos de paso y de arrastre) entre líneas ferroviarias para (...)".⁴⁵⁶

Si bien el alcance de esta restricción está sujeto a que exista una determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COMISIÓN para que la AGENCIA establezca el otorgamiento de nuevos derechos de paso, su aplicación resulta inminente, toda vez que esta restricción aplica a todos los derechos de paso obligatorios señalados en el artículo 36 de la LRSF.

A pesar de que esta restricción está contenida en la LRSF y se encuentra sujeta a los derechos de paso que se lleguen a otorgar en términos del artículo 36 de dicha ley, el efecto que esta restricción puede alcanzar, sería similar al que se materializa en los derechos de paso contenidos en los títulos de concesión. Estos derechos están restringidos a ciertos productos, tramos y longitudes, con lo cual se limita el número de oferentes del SPTFC, al titular de la vía concesionada y al beneficiario del derecho de paso correspondiente. Sin embargo, dicho beneficiario está sujeto a prestar el SPTFC con las restricciones del derecho de paso que utiliza como insumo para prestar el mismo.

- Por último, el tercer párrafo del artículo 36 de la LRSF contiene limitaciones normativas a los concesionarios que pretendan hacer uso de esta fuente alternativa a los derechos de paso ya establecidos, puesto que impone como restricción a los nuevos derechos de paso que la longitud de estos no podrá ser mayor a la longitud total de la red del concesionario interesado. Al respecto, la disposición en comento, a la letra dice:

"La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dicho concesionario."

Esta restricción normativa limita la obtención de nuevos derechos de paso para acceder a prestar el SPTFC en la red de otro concesionario, en mayor proporción a aquellos concesionarios o asignatarios con una menor extensión de red. De esta forma, los AGENTES ECONÓMICOS con redes más cortas, accederán a derechos de paso de menor

⁴⁵⁶ Información obtenida de la exposición de motivos de la iniciativa de reforma de los diputados federales de la LXII Legislatura Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, Que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a cargo de los diputados Abel Guerra Garza y Fernando Alfredo Maldonado Hernández, del Grupo Parlamentario del PRI de doce de noviembre de dos mil trece.

longitud en cualquiera de los MERCADOS RELEVANTES que les sean de interés. Lo anterior, en razón de las diferentes longitudes de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso. Por consiguiente, el cuadro **Vías y derechos de paso recibidos en títulos de concesión y asignación** señala las posibilidades de acceso a las redes de otros concesionarios o asignatarios considerando los kilómetros de vía concesionados y los kilómetros de derechos de paso señalados en cada una de sus concesiones y asignaciones.

Cuadro. Vías y derechos de paso recibidos en títulos de concesión y asignación⁴⁵⁷

Concesionario y/o asignatario	Kilómetros de vías concesionadas y/o asignadas	Kilómetros por derechos de paso recibidos	Número de derechos de paso recibidos	Kilómetros concesionados más kilómetros por derechos de paso recibidos
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	8,643	1,610.70	36	10,253.70
FERROMEX	7,164	1,035.32	24	8,199.32
FERROSUR	1,479	575.38	12	2,054.38
KCSM	4,283	1,602.35	30	5,885.35
FIT	219	N/D	1	219.00
CHIAPAS MAYAB	1,550	N/D	10	1,550.00
LCD	974	303.64	2	1,277.64
FTVM	297	44.71	1	341.71

Fuente: Elaboración propia con base en los títulos de concesión y asignación proporcionados por los concesionarios, asignatarios y por la AGENCIA.

Nota: respecto de las columnas **Kilómetros por derechos de paso recibidos** y de **Número de derechos de paso recibidos**, no se consideran los derechos de paso que corresponden a vías del mismo concesionario, a pesar de que los títulos reportan dicho derecho de paso.

VIII.1.4. Otros criterios para delimitar los MERCADOS RELEVANTES: fracción V del artículo 58 de la LFCE

Criterios adicionales para delimitar los MERCADOS RELEVANTES. Finalmente, la fracción V del artículo 58 de la LFCE establece que se deberán considerar como criterios para la determinación del mercado relevante los siguientes:

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

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

En este sentido, las DISPOSICIONES establecen en su artículo 5 que:

“**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 u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o”

⁴⁵⁷ Folios 000128 y 046073 del EXPEDIENTE.

demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.”

Respecto a la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, la descripción de los servicios y el análisis de las posibilidades de sustituir los mismos fue abordado en el análisis de la fracción I del artículo 58 de la LFCE en la sección **Posibilidades de sustituir el SERVICIO RELEVANTE: fracción I del artículo 58 de la LFCE.**

Por su parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos servicios, así como la posibilidad de acudir a proveedores sin incurrir en costos significativos, fue analizada y delimitada en la sección **Delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES: Fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE.**

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen otros elementos adicionales que obren en el EXPEDIENTE y que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar la fracción V del artículo 58 de la LFCE.

VIII.1.5. Conclusión del análisis de la determinación de los MERCADOS RELEVANTES

Derivado del cúmulo de elementos analizados a lo largo de esta sección se concluye que el mercado relevante, en sus dimensiones producto y geográfica, es regional y corresponde al SERVICIO RELEVANTE provisto en cada una de las redes: RED DE GRUPO ECONOMICO MÉXICO, RED DE KCSM, RED DE FERROVALLE, RED DE LCD y RED DE FIT. Lo anterior en virtud de los siguientes elementos:

- 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 tractivo⁴⁵⁸ y equipo de arrastre,⁴⁵⁹ 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 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.

⁴⁵⁸ Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del Equipo Ferroviario (v gr. vehículos tractivos de arrastre o de trabajo que circulan en las VÍAS FÉRREAS).

⁴⁵⁹ Vehículo ferroviario destinado al servicio público de transporte ferroviario que no cuenta con tracción propia.

055164



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Lo anterior, toda vez que la prestación del SPTFC que involucre dos o más redes requiere necesariamente de la provisión adecuada del SERVICIO RELEVANTE, que a su vez impacta en las condiciones de competencia del SPTFC en todas las rutas o trayectos de la red.

- Existen restricciones normativas de carácter federal que impiden la provisión del SERVICIO RELEVANTE por más de un concesionario 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 determina preliminarmente que existen cinco 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. B
 - 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. P
 - 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. f
- ay a o y1

[Espacio sin texto]





IX. Análisis para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

IX.1. Participación de mercado, capacidad de restringir el abasto y capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES: fracción I del artículo 59 de la LFCE

Fundamento legal para analizar la participación de mercado, la capacidad de fijar precios o restringir el abasto de los AGENTES ECONÓMICOS en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. Conforme al artículo 59, fracción I de la LFCE, se establece que como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante se deberá considerar:

“**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente (...).”

IX.1.1. Participación de mercado en los MERCADOS RELEVANTES

Análisis de la participación de mercado en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. En términos del artículo 59, fracción I, para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, se debe tomar en cuenta la participación de los AGENTES ECONÓMICOS en dichos mercados. A continuación, se realiza dicho análisis.

Como se señaló en la sección **Marco Jurídico**, de la LRSF y el RSF se desprende que la única forma para operar y explotar una vía general de comunicación ferroviaria dentro del SFM es mediante la obtención de un título de asignación o de un título de concesión. Actualmente, los únicos AGENTES ECONÓMICOS que tienen la facultad para operar y explotar una red ferroviaria dentro del SFM son: KCSM, FIT,⁴⁶⁰ LCD, FERROVALLE y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.

Los títulos de concesión y asignación otorgados a los AGENTES ECONÓMICOS conceden, entre otros, **i) la exclusividad en la operación y explotación de las vías generales de comunicación ferroviaria durante la vigencia del mismo, y ii) la exclusividad para la prestación del SPTFC en las vías concesionadas durante los periodos que se señalan en el cuadro **Periodos de vigencia de los títulos de concesión y asignación para operar y explotar la Vía FÉRREA, y para prestar el SPTFC.**** Cabe aclarar que el título de asignación otorgado a FIT solo considera la exclusividad mencionada

⁴⁶⁰ En el caso de las vías generales de comunicación de CHIAPAS MAYAB, FIT tiene la obligación de operarlas, explotarlas, prestar el SPTFC, y servicios auxiliares dentro de dichas vías, así como prestar derechos de paso y derechos de arrastre. Folios 014821 a 014826 y 0154258 Bis del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

en el inciso i). Lo anterior significa que, hasta en tanto no transcurra el periodo de exclusividad referido y correspondiente a cada título de concesión y al título de asignación, los concesionarios y el asignatario son los únicos facultados para operar y explotar cualquier trayecto o ruta de las vías generales de comunicación ferroviaria que integran los MERCADOS RELEVANTES.⁴⁶¹

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los títulos de concesión y el título de asignación facultan a los concesionarios y asignatarios para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria de forma exclusiva (exclusividad sobre la vía y los bienes) y, por lo tanto, para prestar los servicios de tráfico interlineal, derechos de paso y derechos de arrastre, entre otros, en todos los tramos o trayectos de la red ferroviaria concesionada y/o asignada.

Asimismo, los títulos de concesión facultan a dichos concesionarios para prestar de forma exclusiva el SPTFC en todos los tramos o trayectos de la red ferroviaria concesionada, con excepción de lo establecido en el anexo del título de concesión relativo a "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*". Cabe precisar que FIT se encuentra facultado para prestar el SPTFC conforme a la modalidad impuesta mediante el oficio número 4.3.-1081/2007 emitido por la SCT, sin que ello signifique que FIT tenga exclusividad para prestar el SPTFC en las vías que opera. Asimismo, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE tienen la facultad de prestar el SPTFC de manera exclusiva, mientras que la exclusividad de LCD ya ha vencido:

Cuadro. Periodos de vigencia de los títulos de concesión y asignación para operar y explotar la VÍA FÉRREA, y para prestar el SPTFC

Título de concesión y/o título de asignación ⁴⁶²	Periodo de vigencia del título de concesión y/o título de asignación para operar y explotar la VÍA FÉRREA	Periodo de vigencia de la exclusividad para prestar el SPTFC	Año de vencimiento de la exclusividad para prestar el SPTFC ⁴⁶³
Vías cortas Chiapas y Mayab (CHIAPAS MAYAB)	30 años	18 años	2017
Vía corta Coahuila-Durango (LCD)	30 años	18 años	2016
Vía troncal del Noreste (KCSM)	50 años	30 años	2027
Vía del Sureste (FERROSUR)	50 años	30 años	2029
Vías cortas Oaxaca y Sur (FERROSUR)	30 años	30 años	2035
Ojinaga-Topolobampo (FERROMEX)	50 años	30 años	2028

⁴⁶¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁶² Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁶³ El cálculo del vencimiento de la exclusividad se realizó tomando como base la fecha señalada en el numeral 5.1 de los títulos de concesión.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Vía troncal Pacífico-Norte (FERROMEX)	50 años	30 años	2028
Vía ferroviaria Nacozari (FERROMEX)	30 años	18 años	2017
Vía del Valle de México (FERROVALLE)	50 años	50 años	2048
Vía del Istmo de Tehuantepec (FIT)	50 años	-	-

Derivado de lo anterior, los concesionarios y asignatarios son los únicos facultados para prestar cualquier servicio que requiera del acceso a sus respectivas redes ferroviarias, incluyendo el acceso a través del SERVICIO RELEVANTE. De esta forma y una vez transcurrido el periodo de exclusividad señalado en el cuadro **Periodos de vigencia de los títulos de concesión y asignación para operar y explotar la VÍA FÉRREA, y para prestar el SPTFC**, en el supuesto de que la SCT otorgará concesiones a terceras personas para que presten el SPTFC en las VÍAS FÉRREAS concesionadas a alguno de los AGENTES ECONÓMICOS, para la operación de dichas concesiones se requiere de que el concesionario o asignatario otorgue derechos de paso y derechos de arrastre a dichas terceras personas.⁴⁶⁴ Por lo anterior, los únicos AGENTES ECONÓMICOS que actúan como oferentes del SERVICIO RELEVANTE en los MERCADOS RELEVANTES son: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD, respectivamente.

Conclusiones respecto de la participación de mercado en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. Existe una participación de mercado del 100% de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT⁴⁶⁵ y LCD en el 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 sus respectivas redes ferroviarias.

Derivado de la condición de único oferente del SERVICIO RELEVANTE por la exclusividad sobre la vía y los bienes que cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS (GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD) tiene en su mercado relevante respectivo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha participación permanece invariante al considerar indicadores como ingresos por el SERVICIO RELEVANTE, número de usuarios del SERVICIO RELEVANTE o capacidad productiva.

IX.1.2. Capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES

Fundamento legal para el análisis de la capacidad que tienen los AGENTES ECONÓMICOS para restringir el abasto en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. De conformidad con el artículo 59, fracción I, de la LFCE, para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, se debe considerar la capacidad para restringir el abasto en este mercado, por

⁴⁶⁴ Conforme al numeral 3.1 de los títulos de concesión y título de asignación. Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁵ Conforme al Oficio 4.3.-1081/2007 la SCT impuso a FIT la modalidad de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB. Folio 015428 del EXPEDIENTE.





parte del agente económico en cuestión, sin que sus competidores puedan actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder. A continuación, se efectúa el análisis correspondiente.

Efecto de la exclusividad para prestar el SPTFC en las vías concesionadas, en la capacidad de restringir el abasto. La exclusividad que tienen GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE, para la prestación del SPTFC en sus respectivas redes ferroviarias concesionadas, puede incentivar a los mismos, para que dichos AGENTES ECONÓMICOS nieguen a cualquier otro concesionario y/o asignatario el acceso a sus vías mediante el uso del SERVICIO RELEVANTE.

Lo anterior, en razón de que, como se explicó en la sección **Marco Jurídico**, las únicas excepciones que se establecieron en los títulos de concesión al derecho de exclusividad para prestar el SPTFC que tienen los concesionarios,⁴⁶⁶ se materializan mediante la obligación que tienen de permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso.⁴⁶⁷ La descripción de los derechos de paso que los concesionarios y asignatarios tienen obligación de prestar se encuentra descrita en cada uno de los títulos de concesión y título de asignación, respectivos, y en los acuerdos celebrados entre concesionarios.

Así, cada uno de los concesionarios que preserven la exclusividad para prestar el SPTFC tendrá los incentivos para limitar la prestación del SERVICIO RELEVANTE a otros concesionarios o asignatarios, puesto que ello implicaría la existencia de un prestador u oferente del SPTFC más, en los trayectos y rutas de sus vías concesionadas para atender a usuarios que requieran del SPTFC y que se ubiquen en dichas vías y que potencialmente dejarían de atender. Al respecto, y con la intención de evidenciar la existencia de los incentivos antes señalados, en la sección **Ingresos y contraprestaciones observados en las estadísticas entregadas por los AGENTES ECONÓMICOS**, se muestra un análisis de los ingresos que los concesionarios y asignatarios obtienen por la prestación del SERVICIO RELEVANTE y del SPTFC INTERLINEAL.

Como se mencionó anteriormente, la SCT cuenta con la facultad de otorgar nuevos títulos de concesión o asignación a terceros para prestar el SPTFC en cada una de las redes que conforman los MERCADOS RELEVANTES, facultad que debe ser ejercida con posterioridad al vencimiento de la vigencia de la exclusividad para la prestación del SPTFC establecida en los títulos de concesión y asignación.⁴⁶⁸ Al respecto, actualmente existen dos MERCADOS RELEVANTES en los que el título de concesión y el título de asignación de la respectiva red ferroviaria, contemplan únicamente la exclusividad para para operar y explotar las vías correspondientes, no así la exclusividad para prestar el SPTFC. Estos mercados son los que corresponde con el 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 provisto a través de la RED DE FIT y la RED DE LCD, respectivamente.

En el caso del SERVICIO RELEVANTE provisto en la RED DE FIT, en su título de asignación no se contempló la exclusividad para prestar el SPTFC. En ese sentido, FIT señaló a esta AUTORIDAD

⁴⁶⁶ Numeral 1.4.2. de los títulos de concesión.

⁴⁶⁷ Artículo 36 de la LRSF.

⁴⁶⁸ Folio 046073 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

INVESTIGADORA que, por el hecho de ser una empresa ferroviaria paraestatal, no tiene exclusividad en la prestación del SPTFC, ni da exclusividad en el uso de sus instalaciones de patios y terminales a ningún usuario o empresa.⁴⁶⁹ Adicionalmente, el Oficio 4.3.-1081/2007 por medio del cual SCT impuso a FIT la modalidad de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB tampoco contempla exclusividad para prestar el SPTFC.

El segundo caso corresponde al SERVICIO RELEVANTE provisto en la RED DE LCD, respecto de la cual el título de concesión correspondiente sí contempla un periodo de exclusividad para prestar el SPTFC, sin embargo, dicho periodo feneció en dos mil dieciséis. La descripción del título de concesión de LCD se encuentra en la sección **Título de concesión relativo a la vía ferroviaria Coahuila- Durango (LCD)**.

Reconocimiento de la capacidad que tienen los AGENTES ECONÓMICOS para restringir el abasto en la normatividad. Los concesionarios y asignatarios con las redes de mayores dimensiones, en términos del volumen de carga movilizada mediante el SPTFC o de la longitud total de sus VÍAS FÉRREAS, tienen generalmente la capacidad para negar o restringir el acceso a las mismas a fin de ser ellos los únicos quienes presten el SPTFC en sus propias vías. Lo anterior, afecta la continuidad del tráfico ferroviario, al limitar a otros concesionarios y asignatarios la posibilidad de atender directamente a usuarios ubicados en otra red ferroviaria. A mayor abundamiento, referirse a la sección **Algunas problemáticas señaladas por los usuarios del SPTFC relacionadas con la falta de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN Al respecto, en el SFM se han establecido medidas en la legislación y en la regulación de la materia que obligan al acceso entre redes concesionadas y/o asignadas.

En ese sentido, mediante el DECRETO DE LA LRSF se otorgó a la AGENCIA la facultad de establecer nuevos derechos de paso, adicionales a los contemplados en los títulos de concesión y título de asignación, y a aquellos que pacten los concesionarios y asignatarios.⁴⁷⁰ Estas medidas implementadas en la regulación de los propios títulos de concesión y título de asignación, y del SFM, obligan a los concesionarios y asignatario, pues mediante los referidos títulos, los concesionarios y asignatarios aceptaron sujetarse a cualquier modificación o adición a la legislación aplicable.⁴⁷¹

Al respecto, la fracción V del artículo 21, de la LRSF, dispone que las concesiones podrán revocarse cuando los concesionarios ejecuten u omitan acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso, entre otros, de los derechos de paso. Por lo anterior, se observa que los concesionarios deben aceptar y apegarse a las obligaciones sobre el acceso mediante derechos de paso que les impone la LRSF.

Como se señaló en la sección **Marco Jurídico**, en la LRSF se define al derecho de paso como "(...) el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario (...)". Por otro lado, en el artículo 36 de la misma ley se

⁴⁶⁹ Folios 015428 Bis y 014821 a 014826 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁰ Artículo 36 de la LRSF.

⁴⁷¹ Conforme al numeral 1.5. de los títulos. Folio 046073 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

establece su obligatoriedad. El artículo 36 de la LRSF señala el deber de los concesionarios para prestar el SERVICIO RELEVANTE de forma obligatoria bajo tres supuestos:

- i) Cuando son establecidos en títulos de concesión;
- ii) Cuando son pactados de mutuo acuerdo, y
- iii) Cuando son establecidos por la AGENCIA.⁴⁷²

El carácter de obligatoriedad para prestar el SERVICIO RELEVANTE, que forma parte de las condiciones aceptadas por los concesionarios mediante sus títulos de concesión⁴⁷³ o mediante contratos de mutuo acuerdo, es resultado de reconocer que los concesionarios tienen la capacidad para negar o restringir la oferta de dicho servicio a los demás concesionarios del SFM. En ausencia de dicha condición considerada en la normatividad, los concesionarios podrían restringir la oferta del SERVICIO RELEVANTE prácticamente sin ninguna limitación.

Adicionalmente, en los subsecuentes párrafos se analizan algunas características relacionadas con cada uno de los tres supuestos bajo los cuales los concesionarios y asignatarios están obligados a prestar el SERVICIO RELEVANTE.

Derechos de paso que los concesionarios y asignatarios tienen la obligación de otorgar y que están estipulados en los títulos de concesión y título de asignación, respectivamente. Los títulos de concesión y el título de asignación establecen la obligación a los concesionarios y asignatarios de prestar los derechos de paso descritos en el anexo relativo a los "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*".⁴⁷⁴ No obstante, en dicho anexo no se establecen, en conjunto, las condiciones y contraprestaciones para el otorgamiento de los derechos de paso, lo que permite a los concesionarios oferentes establecer unilateralmente las condiciones y contraprestaciones para su otorgamiento. Si los títulos de concesión y título de asignación no establecen las condiciones y contraprestaciones sobre el SERVICIO RELEVANTE, la AGENCIA podrá resolver de conformidad con los artículos 109, 112 y 113 del RSF. Es decir que, aun teniendo el carácter de obligatorios, el ejercicio de estos derechos de paso por parte de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES no está garantizado por las disposiciones contenidas en los títulos de concesión y título de asignación.

Al respecto, cabe aclarar que, como se describe en la sección **Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN, sólo en el caso de LCD y de FERROSUR se establecen las contraprestaciones que dichos AGENTES ECONÓMICOS cobrarán por el derecho de paso que tienen la obligación de otorgar, no obstante, ninguno de los títulos establece, en conjunto, condiciones y contraprestaciones en los términos señalados en el párrafo anterior. Asimismo, en dicha sección se expone en el contrato celebrado entre FERROSUR

⁴⁷² Artículo 36 de la LRSF.

⁴⁷³ Conforme al numeral 3.2. de los títulos. Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁴ Al respecto, el anexo respectivo en el caso del título de asignación de FIT esta denominado como "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Asignatario está obligado a otorgar*".



055171



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

y FIT el veinticinco de enero de dos mil dos, estos concesionarios establecieron que FERROSUR pagaría a FIT veintidós centavos de dólar de los Estados Unidos de América, por utilizar derechos de paso para entrar a la RED DE FIT.⁴⁷⁵

Visto lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS tienen la capacidad de restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE. Lo anterior, en razón de que la obligación que tienen los AGENTES ECONÓMICOS de otorgar el SERVICIO RELEVANTE no garantiza el ejercicio de los derechos de paso por parte de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES. Por el contrario, la provisión del SERVICIO RELEVANTE puede ser restringida por los AGENTES ECONÓMICOS que tienen la obligación de proveerlos, hasta en tanto la AGENCIA no resuelva de conformidad con los artículos 109, 112 y 113 del RSF.

Derechos de paso que los concesionarios y asignatarios tienen la obligación de otorgar y que fueron pactados de mutuo acuerdo. El SERVICIO RELEVANTE que se presta mediante la suscripción de convenios entre concesionarios y asignatarios está sujeto al consentimiento de los concesionarios y asignatarios involucrados. Si bien no existe obligación de convenir derechos de paso, el RSF señala que la prestación del SERVICIO RELEVANTE mediante acuerdo entre concesionarios se sujeta a lo establecido en los contratos correspondientes,⁴⁷⁶ por lo que las condiciones y contraprestaciones, así como, cualquier otra característica o restricción para la prestación de los derechos de paso acordados, estarán contenidas en los convenios correspondientes.

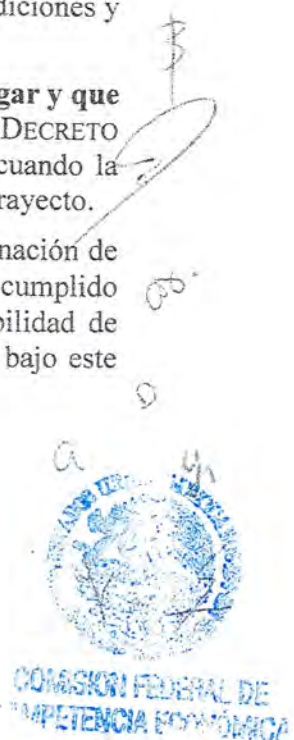
Visto lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la provisión del SERVICIO RELEVANTE mediante convenios entre concesionarios está sujeto a que el CONCESIONARIO OTORGANTE en el mercado relevante en cuestión tenga interés en celebrar un contrato, y al ser el único AGENTE ECONÓMICO con capacidad para otorgar el SERVICIO RELEVANTE en un mercado relevante determinado, éste tiene el control de acceso a cada tramo o trayecto de su red mediante el establecimiento de este tipo de derechos, así como la capacidad de establecer las condiciones y contraprestaciones para su otorgamiento.

Derechos de paso que los concesionarios y asignatarios tienen la obligación de otorgar y que fueron establecidos por la AGENCIA. La AGENCIA, a partir de la entrada en vigor del DECRETO DE CREACIÓN DE LA AGENCIA, tiene la facultad de otorgar nuevos derechos de paso cuando la COMISIÓN determine que no existen condiciones de competencia efectiva en una ruta o trayecto.

Sin embargo, toda vez que, a la fecha de emisión del DICTAMEN, no ha habido determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en una ruta o trayecto del SFM, no se ha cumplido la condición que actualiza el supuesto normativo para que la AGENCIA esté en posibilidad de establecer nuevos derechos de paso obligatorios. Así, los derechos de paso otorgados bajo este supuesto no serán materia de análisis puesto que no han sido otorgados.

⁴⁷⁵ Folio 015428 Bis y 014821 a 014826 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁶ Artículo 107 del RSF.





De lo anterior se observa que: **i)** la necesidad de integrar disposiciones en la LRSF y en el RSF que establezcan la obligación para que los concesionarios y asignatarios otorguen el SERVICIO RELEVANTE, cuando dicha obligación ya había sido establecida con anterioridad dentro de los títulos de concesión y título de asignación, o por los concesionarios y asignatarios dentro de un acuerdo, y **ii)** que la obligación que tienen los AGENTES ECONÓMICOS de otorgar el SERVICIO RELEVANTE no garantiza el ejercicio de los derechos de paso por parte de los CONCESIONARIOS SOLICITANTES, hasta en tanto la AGENCIA no resuelva de conformidad con algunas disposiciones contenidas en la LRSF y en el RSF, permiten presumir a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que los AGENTES ECONÓMICOS pueden restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE provisto en sus respectivas redes ferroviarias.

Al respecto, en las secciones **Condiciones bajo las cuales se ha pactado el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE** y **Condiciones bajo las cuales se ha prestado el SERVICIO RELEVANTE** del DICTAMEN, se analizan las condiciones bajo las cuales se ha pactado el otorgamiento y se presta el SERVICIO RELEVANTE por cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES.

IX.1.2.1. Condiciones bajo las cuales se ha pactado el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE

Contratos relacionados con el otorgamiento de derechos de paso, y el establecimiento de condiciones y contraprestaciones que fueron celebrados entre concesionarios y asignatario. Con el objeto de analizar el posible ejercicio de restricción del abasto en los MERCADOS RELEVANTES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó un análisis de los contratos celebrados por los concesionarios y asignatarios para el otorgamiento de derechos de paso utilizados para acceder a las distintas redes ferroviarias que conforman el SFM.

El análisis se realizó para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, respecto de las condiciones que se establecen en los contratos que los concesionarios y asignatarios entregaron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en respuesta a los requerimientos de información.⁴⁷⁷ El análisis relativo a las contraprestaciones establecidas en dichos contratos se analiza en la sección **Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN.

Durante la INVESTIGACIÓN los concesionarios y asignatarios señalaron haber celebrado los siguientes contratos relacionados con el otorgamiento de derechos de paso:

⁴⁷⁷ Folios 005830, 015428 Bis, 016843, 019237, y 046074 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Cuadro. Contratos relacionados con el otorgamiento de derechos de paso⁴⁷⁸

AGENTES ECONÓMICOS contratantes		Contrato	Fecha de celebración
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO (FERROMEX)	KCSM	CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO	09.02.10
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO (FERROSUR)	KCSM	CONTRATO DE TRANSACCIÓN	09.02.10
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	FERROVALLE	Contratos de prestación de servicios de interconexión, servicios de terminal, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios multimodales, intercambio directo de carros con otros concesionarios y servicios misceláneos celebrados entre GRUPO ECONÓMICO MÉXICO (FERROMEX y FERROSUR) y FERROVALLE	27.09.02
TFM	FERROVALLE	Contratos de prestación de servicios de interconexión, servicios de terminal, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios multimodales, intercambio directo de carros con otros concesionarios y servicios misceláneos celebrados entre KCSM y FERROVALLE	18.06.01
FIT	CHIAPAS MAYAB	Contrato para el cobro de la contraprestación por derechos de paso celebrado entre FIT y CHIAPAS MAYAB	13.02.02
FIT	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO (FERROSUR)	Contrato para el cobro de la contraprestación por derechos de paso celebrado entre FIT y FERROSUR	25.01.02

Contratos celebrados entre GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM. Mediante los acuerdos: CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO y CONTRATO DE TRANSACCIÓN: **i)** GRUPO ECONÓMICO MÉXICO otorgó a KCSM cuatro derechos de paso nuevos, pero que resultaron ser complementarios a los ya contenidos en sus respectivos títulos de concesión, y **ii)** KCSM otorgó a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tres derechos de paso no contenidos en los respectivos títulos de concesión. El otorgamiento de este tipo de derechos de paso convenidos entre concesionarios se dio en una sola ocasión, y para efecto de: **i)** un intercambio recíproco y limitado de acceso a sus respectivas redes, **ii)** el condicionamiento de diversos procedimientos judiciales y administrativos por parte de ambos concesionarios, y **iii)** la aprobación de la fusión entre FERROMEX y FERROSUR.⁴⁷⁹

Asimismo, mediante los CONTRATOS, los AGENTES ECONÓMICOS contratantes se limitaron a ratificar algunos de los derechos de paso contenidos en sus respectivos títulos de concesión, y a

⁴⁷⁸ Folios 005830, 015428 Bis, 016843, 019237, y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁹ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

establecer las condiciones y contraprestaciones de los mismos. No obstante, algunos de los derechos de paso establecidos son inoperantes, como se mostrará en los siguientes párrafos.

No pasa desapercibido, que los AGENTES ECONÓMICOS contratantes condicionaron la terminación del CONTRATO DE TRANSACCIÓN a la autorización por parte de la CFC de la fusión entre FERROMEX y FERROSUR, conforme a lo siguiente:⁴⁸⁰

“(…) Si la CFC no autoriza la Fusión Ferromex bajo los Procedimientos ante la CFC, el presente Convenio deberá ser terminado en la fecha en que la Fusión Ferromex quede sin efectos y sea disuelta por completo en cumplimiento con la resolución correspondiente de la CFC, en el entendido de que dicha privación de efectos sea llevada a cabo por lo menos 12 (doce) meses después de la fecha en que la resolución correspondiente de la Autoridad Gubernamental competente sea emitida, en el entendido que si la privación de efectos se lleva a cabo antes de dicho periodo de 12 (doce) meses, el presente Convenio deberá permanecer vigente hasta que dicho periodo de 12 (doce) meses concluya. En tal sentido, las Partes Ferromex deberán proporcionar una copia de la resolución final y documentos que evidencien que todos y cada uno de los asuntos o temas de la resolución correspondiente de la CFC han sido cumplidos (…)”⁴⁸¹

Derechos de paso otorgados por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO a KCSM complementarios a los establecidos en los títulos de concesión. Mediante el CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO y el CONTRATO DE TRANSACCIÓN, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO otorgó a KCSM cuatro derechos de paso nuevos, pero que resultaron ser complementarios a los ya contenidos en sus respectivos títulos de concesión.⁴⁸² Específicamente, los nuevos derechos de paso se establecieron para que ambos concesionarios tuvieran acceso a los puntos identificados como: i) API ALTAMIRA; ii) “Zona de Acceso Guadalajara”,⁴⁸³ iii) “Libramiento de Monterrey”, y iv) “Zona de Acceso Veracruz” y API VERACRUZ.⁴⁸⁴

Los dos derechos de paso complementarios, respecto a los puntos identificados como API ALTAMIRA y “Libramiento de Monterrey”, cubren una distancia adicional, respecto de la distancia otorgada mediante sus títulos de concesión, de cuarenta kilómetros con ochocientos metros. Sin embargo, de la información proporcionada por los concesionarios, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el derecho de paso para que KCSM acceda al “Libramiento de Monterrey”, no ha sido utilizado desde que se celebraron los contratos, dado que el despliegue de la vía y la construcción de dicho libramiento actualmente se encuentran en proceso de liberación de vía.⁴⁸⁵

⁴⁸⁰ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁸¹ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁸² Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁸³ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁴ El derecho de paso respecto a la zona de acceso a Veracruz y en la API Veracruz, se puede utilizar en cualquier ladero, vía secundaria, vía industrial, conexión, espuela, vía de patio y cruzamiento de la Línea V entre Santa Fe y el patio de Veracruz y cualquier vía ferroviaria en territorio propiedad de o controlado por la API VERACRUZ.

⁴⁸⁵ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Por lo que refiere a los puntos identificados como “Zona de Acceso Guadalajara”, “Zona de Acceso Veracruz” y a la API VERACRUZ, toda vez que los derechos de paso contenidos en los CONTRATOS no identifican usuarios o instalaciones de destino ni la distancia que cubre el derecho de paso, no es posible determinar el número de kilómetros adicionales a los que KCSM podría acceder dentro de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. Sin embargo, durante la INVESTIGACIÓN, GRUPO MÉXICO reportó que el derecho de paso acordado para acceder a la “Zona de Acceso Guadalajara”, [REDACTED] durante el período de dos mil quince y dos mil dieciséis.⁴⁸⁶

Ahora bien, el derecho de paso a la “Zona de Acceso Veracruz” y API VERACRUZ se otorgó a partir del punto en las VÍAS FÉRREAS identificado como Santa Fe V-454+600 y entre las redes de KCSM y FERROSUR hasta cualquier ladero, vía secundaria, vía industrial, conexión, espuela, vía de patio y cruzamiento de la Línea V entre Santa Fe y el patio de Veracruz y cualquier vía ferroviaria en territorio, propiedad de o controlado por la API VERACRUZ.

Al respecto, destaca que los títulos de concesión correspondientes a FERROSUR y KCSM, respecto del derecho de paso relacionado, contemplan un derecho de paso obligatorio que tiene que otorgar FERROSUR a KCSM, a partir del mismo punto identificado como Santa Fe V-454+600, hasta el punto Veracruz V-470+100.⁴⁸⁷

Es decir, el nuevo derecho de paso, que actualmente da acceso a los laderos, vías secundarias, vías industriales, conexiones, ESPUELAS, vías de patio y cruzamientos en la “Zona de Acceso Veracruz” y API VERACRUZ. Lo anterior, sin señalar distancias específicas que pueden cubrirse dentro de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO antes señalados. Sin embargo, de la información proporcionada por GRUPO MÉXICO y analizada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observa que las distancias reportadas por el uso de dicho derecho de paso para acceder a la “zona de acceso a Veracruz” y a API VERACRUZ es de [REDACTED] kilómetros, lo que muestra que el nuevo derecho de paso resultó ser complementario a uno ya existente, pues el derecho de paso contemplado en sus respectivos títulos de concesión contemplan el acceso mediante este servicio hasta el Patio Veracruz, identificado como punto Veracruz V-470+100.⁴⁸⁸

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, derivado de los CONTRATOS, KCSM recibe cuatro derechos de paso que resultaron ser complementarios a los ya contenidos en sus respectivos títulos de concesión, que no necesariamente están en uso, y que le otorgan el acceso a la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO para: **i)** de manera específica, un total de cuarenta kilómetros con ochocientos metros, y **ii)** de manera aproximada, un total de [REDACTED] kilómetros, adicionales a los kilómetros que se contempla en los derechos de paso contenidos en sus respectivos títulos de concesión.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que estos derechos de paso complementarios están restringidos en cuanto a: **i)** el acceso de trenes que no sean unitarios; **ii)** trenes con número máximo de carros cargados; **iii)** trenes con tráfico transfronterizo y, **iv)** en caso

⁴⁸⁶ Folios 005830, 020818, 052672, 053848, 054291, 019237, 051340, 052290 y 053824 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁸ Folios 005830, 020818, 052672, 053848, 054291, 019237, 051340, 052290 y 053824 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

de que GRUPO ECONÓMICO MÉXICO considere que su red se encuentra saturada al momento de que se le solicite el derecho de paso correspondiente, solo se obliga a otorgar servicio de arrastre (*switching*).⁴⁸⁹ Es decir, el CONCESIONARIO OTORGANTE del derecho de paso, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, estableció restricciones sobre el tipo de usuarios del SPTFC que KCSM puede atender.

Derechos de paso otorgados por KCSM a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO no considerados en los títulos de concesión. Mediante el CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO, KCSM otorgó a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tres derechos de paso nuevos, es decir, distintos a los contenidos en sus respectivos títulos de concesión, para acceder a los puntos identificados como: **i) "Planta Guerrero de TERNIUM"; ii) "[n]uevas [i]nstalaciones de TERNIUM", y iii) "Acceso al Libramiento de Monterrey".**⁴⁹⁰

Estos derechos se otorgan únicamente para acceder a realizar carga y descarga exclusivamente para usuarios o posibles usuarios y/o en instalaciones previamente acordados, y para acceder a futuros libramientos para descongestionar zonas metropolitanas en la red de KCSM; sin embargo, ninguno de éstos considera kilómetros adicionales para transitar sobre tramos largos en las vías troncales de KCSM.

Adicionalmente, estos derechos de paso tienen limitaciones para que: **i) GRUPO ECONÓMICO MÉXICO no pueda atender plantas de TERNIUM que KCSM esté atendiendo, y ii) en el caso del "Acceso al Libramiento de Monterrey", KCSM condiciona a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO a no utilizar el derecho de paso para terminar tráficlos locales, ni transportar carga entre un punto de origen o destino ubicado dentro del libramiento.** Es decir, el CONCESIONARIO OTORGANTE del derecho de paso, KCSM, estableció restricciones sobre los clientes que pueden atender GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, al grado de imposibilitarlo para atender a clientes en específico.

Los derechos de paso con respecto a los puntos identificados como "*Planta Guerrero de TERNIUM*" y "*Acceso de Libramiento de Monterrey*" cubren una distancia adicional, a aquellos otorgados mediante sus títulos de concesión, de [REDACTED] kilómetros con [REDACTED] metros.⁴⁹¹

Ahora bien, respecto de los derechos de paso que KCSM acordó proporcionar a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, los cuales identificaron como derechos de paso para "[n]uevas [i]nstalaciones de TERNIUM", de la información presentada por KCSM y GRUPO MÉXICO, [REDACTED]

[REDACTED] distinta a la "*Planta Guerrero de Ternium*".⁴⁹²

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, mediante el CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO, KCSM otorgó a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tres derechos

⁴⁸⁹ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁰ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁹¹ El cálculo de la distancia de los derechos de paso nuevos se refiere únicamente a los correspondientes a la planta Guerrero ([REDACTED] km) reportada y el Acceso al Libramiento Monterrey (26.924 km). Folios 005830, 020818, 052672, 053848, 054291, 019237, 051340, 052290 y 053824 del EXPEDIENTE.

⁴⁹² Folios 005830, 020818, 052672, 053848, 054291, 019237, 051340, 052290 y 053824 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

de paso para acceder a los puntos identificados como: i) “Planta Guerrero de TERNIUM”; ii) “nuevas plantas de TERNIUM”, y iii) “Acceso al Libramiento de Monterrey”, sin que ello implique que dichos derechos de paso se estén utilizando.

Estos derechos se otorgaron con algunas restricciones con respecto a los puntos que podrían atenderse mediante su uso, y ninguno de éstos considera kilómetros adicionales para transitar sobre tramos largos en las vías troncales de KCSM.

Derechos de paso otorgados por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO a CHIAPAS MAYAB no considerados en los títulos de concesión. Mediante el CONTRATO DE TRANSACCIÓN, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO otorgó a CHIAPAS MAYAB un nuevo derecho de paso para acceder a sus vías, desde el punto en las VÍAS FÉRREAS identificado como Chapo FA-18+000 hasta el punto en las VÍAS FÉRREAS identificado como Santa Fe V-454+600, mediante el cual CHIAPAS MAYAB podría cubrir una distancia de cuatrocientos veintiséis kilómetros con quinientos metros dentro de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, en caso de ser utilizado.

Sin embargo, el FIT, AGENTE ECONÓMICO que actualmente opera las vías concesionadas a CHIAPAS MAYAB, manifestó tener celebrados únicamente dos contratos de derechos de paso:

- a) Con FERROSUR para determinar las condiciones y contraprestaciones de dos derechos de paso contenidos en sus respectivos títulos de concesión, que FIT tiene obligación de otorgar a FERROSUR para que éste pueda acceder a cualquier punto entre Medias Aguas y Salina Cruz.⁴⁹³
- b) Con CHIAPAS MAYAB sobre diversos derechos de paso, estipulados en sus títulos de concesión, para que éste acceda a la vía de FIT; sin embargo, estos derechos de paso no son reportados por FIT como derechos de paso otorgados durante el periodo comprendido del veintiséis de enero de dos mil quince al treinta y uno de agosto de dos mil dieciséis, derivado de la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD sobre las vías de CHIAPAS MAYAB por la SCT.⁴⁹⁴

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, si bien mediante los CONTRATOS GRUPO ECONÓMICO MÉXICO otorgó a CHIAPAS MAYAB un nuevo derecho de paso, FIT nunca reconoció la existencia del mismo y no lo reportó como un derecho de paso utilizado.⁴⁹⁵

Contratos celebrados por FERROVALLE con GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM. FERROVALLE tiene contratos celebrados con GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y con KCSM, a través de los cuales FERROVALLE otorga libre acceso a través de derechos de paso a los dos AGENTES ECONÓMICOS a sus vías, en toda la jurisdicción contemplada en la RED DE FERROVALLE.⁴⁹⁶

⁴⁹³ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁴ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE. Mediante el Oficio 4.3.-1081/2007 la SCT impuso a FIT la modalidad de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB.

⁴⁹⁵ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁶ Folios 005830, 016843, 019237, y 046074 del EXPEDIENTE.



055178



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Asimismo, estos contratos tuvieron por objeto establecer las bases y las tarifas bajo las cuales FERROVALLE prestaría a los dos concesionarios los servicios de interconexión, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios de terminal para la prestación del SPTFC.⁴⁹⁷

Contratos celebrados por FIT con FERROSUR para el establecimiento de condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso establecidos en el título de concesión y en el título de asignación. FIT señaló tener dos convenios de derechos de paso, uno con FERROSUR para determinar las condiciones y contraprestaciones de dos derechos de paso contenidos en sus respectivos títulos, los cuales FIT tiene obligación de otorgar a FERROSUR para que éste pueda acceder a cualquier punto entre Medias Aguas y Salina Cruz.⁴⁹⁸ El contrato celebrado con FERROSUR, se limita a establecer las condiciones y contraprestaciones de derechos de paso obligatorios conforme a sus respectivos títulos de concesión.

El segundo contrato presentado por el FIT es referente a diversos derechos de paso, estipulados en sus respectivos títulos, para que CHIAPAS MAYAB accediera a la vía de FIT; sin embargo, estos derechos de paso no son reportados por FIT como derechos de paso otorgados, derivado de la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD al FIT sobre las vías Chiapas y Mayab por la SCT.⁴⁹⁹

Crecimiento de ESPUELAS dentro del SFM en relación con los derechos de paso acordados entre concesionarios.⁵⁰⁰ Del análisis que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA ha realizado a la información presentada por la AGENCIA, se observa que a finales del PERIODO DE PRIVATIZACIÓN del SFM, que comprendió de mil novecientos noventa y seis a mil novecientos noventa y nueve, existían en el SFM treinta y cinco ESPUELAS.⁵⁰¹ Mediante las ESPUELAS, los concesionarios tienen la posibilidad de prestar el SPTFC a los AGENTES ECONÓMICOS, que por sus características de volumen y frecuencia de carga, cuentan con infraestructura que los conecte a las vías generales de comunicación ferroviaria que conforman el SFM.

Por otro lado, de la información presentada por los AGENTES ECONÓMICOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el año dos mil quince, se tenía registro de dos mil quinientas cincuenta y seis ESPUELAS dentro del SFM. En el cuadro **Número de ESPUELAS por red de cada concesionario y asignatario**, se observa que el 67.1% de las ESPUELAS en dos mil quince se encontraban ubicadas en la RED DE KCSM, el 27.5% en la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y el resto en las redes de LCD y FERROVALLE.

⁴⁹⁷ Folios 005830, 016843, 019237, y 046074 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁸ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁹ Folios 014762 a 014771 y 015428 Bis del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁰ Vía Férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a una vía auxiliar o a la vía principal para conectarse a una vía general de comunicación ferroviaria.

⁵⁰¹ Folio 054294 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Cuadro. Número de ESPUELAS por red de cada concesionario y asignatario

CONCESIONARIO	Espuelas por concesionario y asignatario durante el PERIODO DE PRIVATIZACIÓN ⁵⁰²	Número de ESPUELAS en dos mil quince	Participación	Porcentaje de ESPUELAS en las que el SPTFC lo presta más de un concesionario ⁵⁰³
KCSM	7	1,714	67.1%	0.3%
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	27	704	27.5%	0.6%
LCD	N/D	17	0.7%	5.9%
FERROVALLE	N/D	121	4.7%	N/D ⁵⁰⁴
FIT ⁵⁰⁵	N/D	N/D	N/D	N/D
Total	35 ⁵⁰⁶	2,556	100%	0.4%

Fuente: elaboración propia con base en información presentada por los AGENTES ECONÓMICOS.

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que del PERIODO DE PRIVATIZACIÓN al año dos mil quince, el número de ESPUELAS dentro del SFM paso de treinta y cinco a dos mil quinientas cincuenta y seis, lo cual representa un crecimiento de 7,202.85%.

Por otro lado, del análisis de los títulos de concesión y asignación, y como resultado de la privatización del SFM, se observa que, de los ciento cuarenta y cinco derechos de paso de carácter

⁵⁰² Folios 052290, 019237, 002734, 005830, 005707, 052215 a 052257 y 020869 del EXPEDIENTE.

⁵⁰³ El porcentaje de ESPUELAS en las que el SPTFC lo presta más de un concesionario, resulta de la división: i) del número de ESPUELAS que los concesionarios y asignatarios manifestaron como en las que más de un concesionario presta el SPTFC, y ii) el número total de ESPUELAS que cada concesionario y asignatario reporta en sus redes ferroviarias en dos mil quince. Folios 052290, 019237, 002734, 005830, 005707, 052215 a 052257 y 020869 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁴ Este rubro no está disponible, puesto que FERROVALLE manifestó que, "(...) no cuenta con la información respecto la (sic) variable "Ubicación de destino del derecho de paso", puesto que ésta se refiere a información sobre los ferrocarriles conectantes, y (...) no tiene información sobre el destino de los ferrocarriles, únicamente cuenta con información sobre la frontera por donde salen los ferrocarriles del territorio concesionado (...)". Folio 054016 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁵ La información presentada por FIT durante la INVESTIGACIÓN no se utiliza debido a que dicha información no está actualizada al dos mil quince.

⁵⁰⁶ Incluye una ESPUELA que la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate tenía una durante el PERIODO DE PRIVATIZACIÓN.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

obligatorio establecidos en los mismos, solo dos derechos de paso fueron establecidos para atender, de manera específica, a los AGENTES ECONÓMICOS o usuarios del SPTFC ubicados en ESPUELAS.⁵⁰⁷

Cabe señalar que, del análisis de la información presentada por los concesionarios y asignatario, se observa que del total de ESPUELAS que hasta el dos mil quince se tenían registradas, solo en diez de ellas, más de un concesionario prestó el SPTFC. Lo anterior representa un 0.4% de ESPUELAS en el SFM en las que dos concesionarios han prestado el SPTFC.

Al respecto, de la información antes señalada y que fue presentada por los concesionarios durante la INVESTIGACIÓN, puede presumirse que la prestación del SPTFC en esas diez ESPUELAS requirió del uso de derechos de paso. Lo anterior, tomando en consideración que los derechos de arrastre no son utilizados dentro del SFM y que el SPTFC INTERLINEAL no permite a un concesionario y/o asignatario entrar a las vías de otro concesionario y/o asignatario para prestar el SPTFC.

Es decir que, si bien el incremento de ESPUELAS dentro del SFM fue considerable, el incremento en el número de derechos de paso (como se muestra en los CONTRATOS) para que más de un concesionario y/o asignatario pudiera prestar el SPTFC en las mismas no presentó el mismo crecimiento. Lo anterior, significa que el número de ESPUELAS dentro del SFM tuvo un incremento significativo desde el PERIODO DE PRIVATIZACIÓN del SFM hasta el dos mil quince, mientras que no hubo un incremento en el número de los derechos de paso otorgados entre concesionarios para que más de un concesionario pudiera prestar el SPTFC.

Distancias de derechos de paso en la red. El cuadro **Distancia del total de los derechos de paso otorgados y tamaño total de la red de cada AGENTE ECONÓMICO** muestra: i) la longitud total de los derechos de paso que los concesionarios tienen la obligación de otorgar (ya sea porque así estableció en los títulos de concesión y título de asignación, y/o por acuerdo entre concesionarios) para los que se tiene información en la base de datos generada de acuerdo con el anexo **Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso**, y ii) la longitud total de las vías que conforman la red de cada AGENTE ECONÓMICO.

De dicha información, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, de manera general, la longitud de las vías que están sujetas a la obligación de permitir la operación de concesionarios y asignatarios mediante el uso de derechos de paso representan el 8.52% del total de la red del SFM. Particularmente, para GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y LCD se observa un porcentaje de menor al 8%.

⁵⁰⁷ Si bien el resto de los derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación, pudieron haber sido establecidos para que más de un concesionario o asignatario prestara el SPTFC a un AGENTE ECONÓMICO determinado, dicha información no se especifica en los títulos de concesión y asignación.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Cuadro. Distancia del total de los derechos de paso otorgados y tamaño total de la red de cada AGENTE ECONÓMICO

AGENTE ECONÓMICO	Longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar (km) ⁵⁰⁸	Longitud total de la red (km) ⁵⁰⁹	Porcentaje de derechos de paso respecto del tamaño de la red ⁵¹⁰
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	785.13	9,906	7.92%
KCSM	291.28	4,283	6.80%
LCD	26	974	2.67%
FIT ⁵¹¹	207.38	1,769	11.72%
Total	1,310	15,382	8.52%

Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y en el Anuario Estadístico Ferroviario de dos mil quince.⁵¹²

IX.1.2.2. Ingresos y contraprestaciones observados en las estadísticas entregadas por los AGENTES ECONÓMICOS

Análisis de los incentivos que tienen los concesionarios y asignatarios para limitar el ejercicio y otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE respecto del SPTFC INTERLINEAL. El presente análisis tiene como objetivo mostrar algunos elementos que indican la existencia de incentivos por parte de algunos de los concesionarios y asignatarios para obstaculizar el ejercicio y otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE y, como consecuencia, incentivan el uso del SPTFC INTERLINEAL. Para tal efecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó el análisis de la información que se describen en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y en el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

Para efectos del análisis, en el caso de la información de las operaciones de derechos de paso, se consideró la distancia que los concesionarios recorren por medio de derechos de paso y las contraprestaciones por carro-kilometro que reciben los concesionarios cuando otorgan dichos derechos de paso. Por su parte, en el caso del tráfico interlineal se consideró la distancia recorrida

⁵⁰⁸ La longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar, resulta: i) de la suma de los kilómetros que los anexos de los títulos de concesión y título de asignación reportan, y ii) sólo considera los derechos de paso para los cuales se observó operaciones en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso.

⁵⁰⁹ La longitud total de la red de cada concesionario y/o asignatario se tomó del Anuario Estadístico Ferroviario de dos mil quince.

⁵¹⁰ Porcentaje que corresponde con el resultado de la división de "Longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar (km)" y "Longitud total de la red (km)" multiplicado por cien.

⁵¹¹ La longitud total de la red considera la imposición a de modalidad a FIT sobre las vías Chiapas y Mayab de diez de agosto de dos mil siete. Así, la longitud red de FIT incluye la longitud de las vías asignadas a éste mediante su título de asignación y las vías de CHIAPAS MAYAB que, derivado de la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD, FIT opera. No obstante, la longitud total de los derechos de paso, no incluyen los derechos de paso que CHIAPAS MAYAB podía ejercer sobre las vías de FIT, previo a la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD a FIT, puesto que en la información entregada por FIT no se observa ningún derecho de paso ejercido sobre las vías de CHIAPAS MAYAB.

⁵¹² Folio 000128 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

por la carga a través de cada uno de los distintos concesionarios involucrados en el tráfico y la tarifa implícita por carro-kilómetro que dicho concesionario cobró por el tramo que contribuyó en el tráfico interlineal. Así, para efectos de la comparabilidad del resultado del análisis sólo se consideraron las contraprestaciones y las tarifas para los casos en que ambas fueron recibidas por un mismo concesionario y solo por los recorridos en sus vías.⁵¹³

Por otra parte, se eliminaron algunos datos atípicos⁵¹⁴ con base en los percentiles construidos de acuerdo con la contraprestación para derecho de paso y la tarifa para el tráfico interlineal, respectivamente. En específico, se eliminó el 2% de observaciones aberrantes (1% superior y 1% inferior) de las observaciones, es decir, se omite del análisis los percentiles uno y noventa y nueve. Para efectos de las gráficas y de facilitar la visualización de los resultados del análisis, se truncó la distancia mostrada hasta el punto de que fuera comparable entre el derecho de paso y el tráfico interlineal, conforme al cuadro **Observaciones y distancias comparables entre tráfico interlineal y derechos de paso**. En dicho cuadro, se muestra el número de observaciones del tráfico interlineal que no negoció el concesionario y/o asignatario que reportó dicho tráfico. Lo anterior, en razón de que este tipo de tráfico es quizá el que resulta comparable con el tráfico de derechos de paso, puesto que, al igual que en el tráfico interlineal antes señalado, en el SPTFC mediante derechos de paso el concesionario que otorga el derecho de paso no negocia con el usuario ningún tipo de condición del SPTFC.

Cuadro. Observaciones y distancias comparables entre tráfico interlineal y derechos de paso

Concesionario y/o asignatario que reporta la información	Número de observaciones de tráfico interlineal que no negoció el concesionario y/o asignatario que reporta la información	Número de observaciones sin datos atípicos	Número de observaciones que se muestra en las gráficas	Distancia ⁵¹⁵ máxima
FERROMEX		26,646	12,168	
FERROSUR		35,561	29,295	
KCSM		56,456	16,574	
LCD	14,528	13,826	13,826	N/D
FIT	35,486	33,012	33,012	N/D

Fuente: anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC mediante tráfico interlineal y del SPTF Local.

Nota: Se omite la información de FERROVALLE, puesto que dicho AGENTE ECONÓMICO no reportó información respecto de las operaciones de tráfico interlineal.

⁵¹³ En el tráfico interlineal se consideró únicamente a las operaciones de tráfico interlineal que fueron negociadas por un concesionario y/o asignatario distinto al que reporta el tráfico.

⁵¹⁴ Datos cuyo valor es poco frecuente y que por lo tanto se les puede considerar como fuera de los límites que encierran a la mayoría de los valores correspondientes de la muestra.

⁵¹⁵ Para LCD y FIT no se restringe la distancia entre el derecho de paso y el tráfico interlineal. Lo anterior para observar de manera clara el comportamiento de este concesionario y asignatario que son más pequeños respecto a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, y que existe una diferencia considerable en la distancia utilizada para el tráfico interlineal y el derecho de paso.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Del análisis se desprende que, considerando distancias equivalentes, los ingresos que obtienen los concesionarios por el SPTFC INTERLINEAL es significativamente superior al obtenido mediante el cobro que hace por la provisión del SERVICIO RELEVANTE. Lo anterior se observa en las gráficas.⁵¹⁶

- **Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FERROMEX;**
- **Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FERROSUR;**
- **Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de KCSM;**
- **Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de LCD, e**
- **Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FIT.**

Las referidas gráficas, muestran el comparativo de los ingresos que recibe cada uno de los concesionarios y asignatarios cuando otorgan el SERVICIO RELEVANTE en sus respectivas redes y cuando presta el SPTFC INTERLINEAL. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA puede concluir que los concesionarios y asignatarios no tienen incentivos para otorgar nuevos derechos de paso en sus respectivas redes y, probablemente, limitar el uso de los existentes, debido a que obtienen mayores ingresos con el traslado de mercancía por medio del SPTFC INTERLINEAL.

Es de resaltar que en las gráficas antes señaladas se puede observar que la tarifa del SPTFC mediante tráfico interlineal es decreciente conforme aumenta la distancia. Incluso, en algunos casos las tarifas pueden llegar a ser tan bajas como las contraprestaciones por derecho de paso para distancias muy grandes. Sin embargo, para las distancias equivalentes a aquellas con las que se otorga un derecho de paso, las tarifas del tráfico interlineal fueron estrictamente superiores, de ahí que exista el incentivo de los concesionarios y asignatarios a movilizar carga mediante el SPTFC INTERLINEAL y no a permitir dicha movilización a través del otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE a otros concesionarios y asignatario.

A continuación, se muestran los comparativos de los ingresos obtenidos por cada uno de los concesionarios cuando: i) otorgan el SERVICIO RELEVANTE a otros concesionarios y asignatario, y ii) prestan el SPTFC INTERLINEAL. Es de destacar que no se muestra información para el caso de FERROVALLE, en razón de que dicho AGENTE ECONÓMICO no reportó distancia de recorrido en sus operaciones de derechos de paso y no reportó operaciones de tráfico interlineal.

⁵¹⁶ En las gráficas se muestran las tarifas implícitas a nivel carro-kilómetro de las operaciones de derechos de paso y de tráfico interlineal.



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large dollar sign (\$) and various initials and marks.

055184



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Gráfica. Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FERROMEX



Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

Handwritten signature and initials.

[Espacio sin texto]

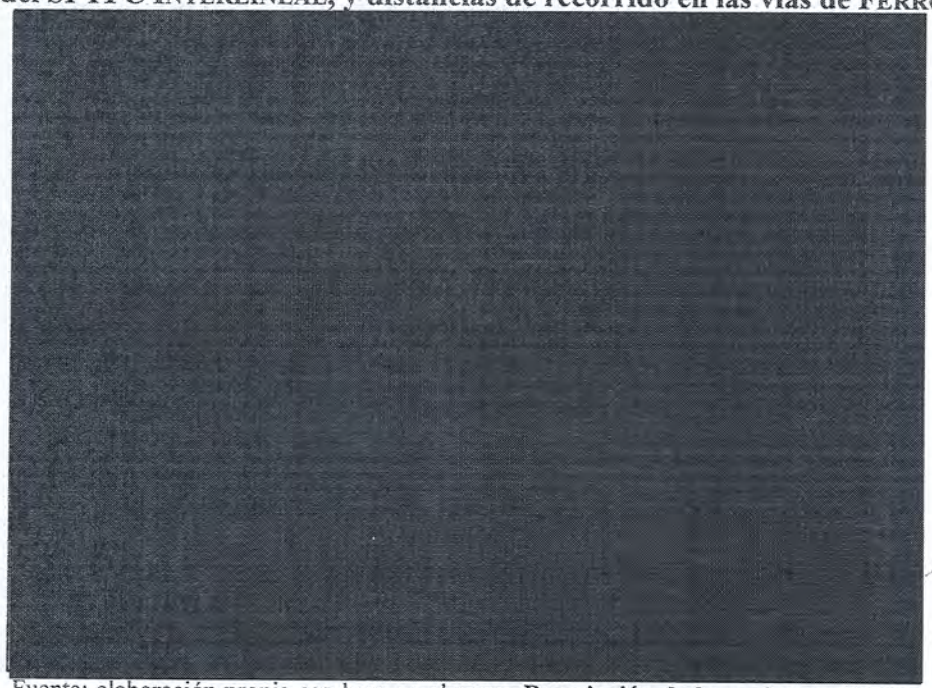
Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Gráfica. Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FERROSUR



Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

Handwritten notes and signatures, including a large signature and the letters 'ay', 'y', and 'y'.

[Espacio sin texto]

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

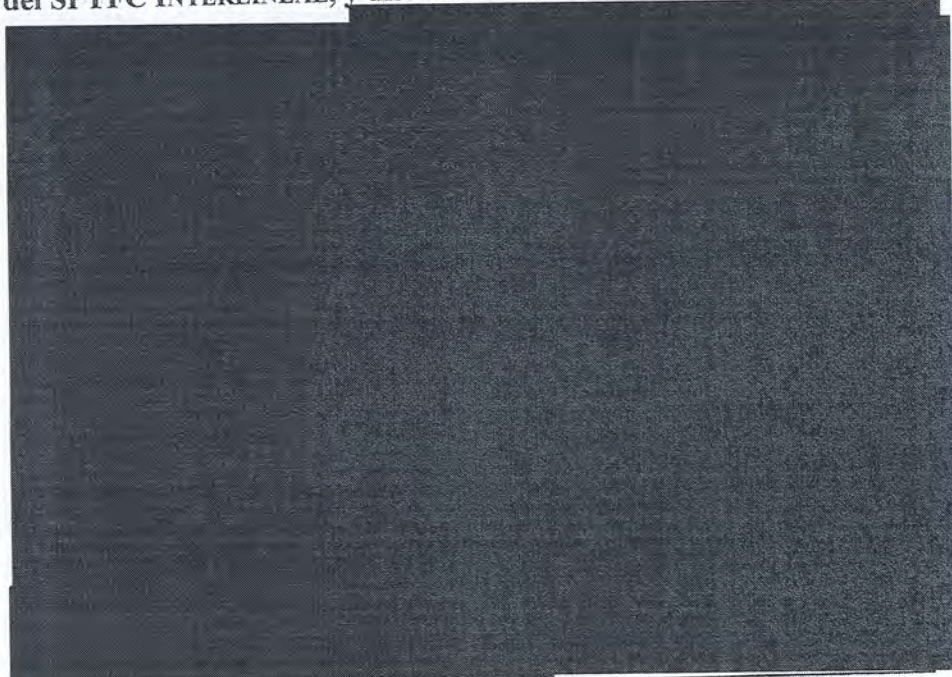


055186



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Gráfica. Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de KCSM



Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

Handwritten signature or initials.

Handwritten notes: y o y y, a

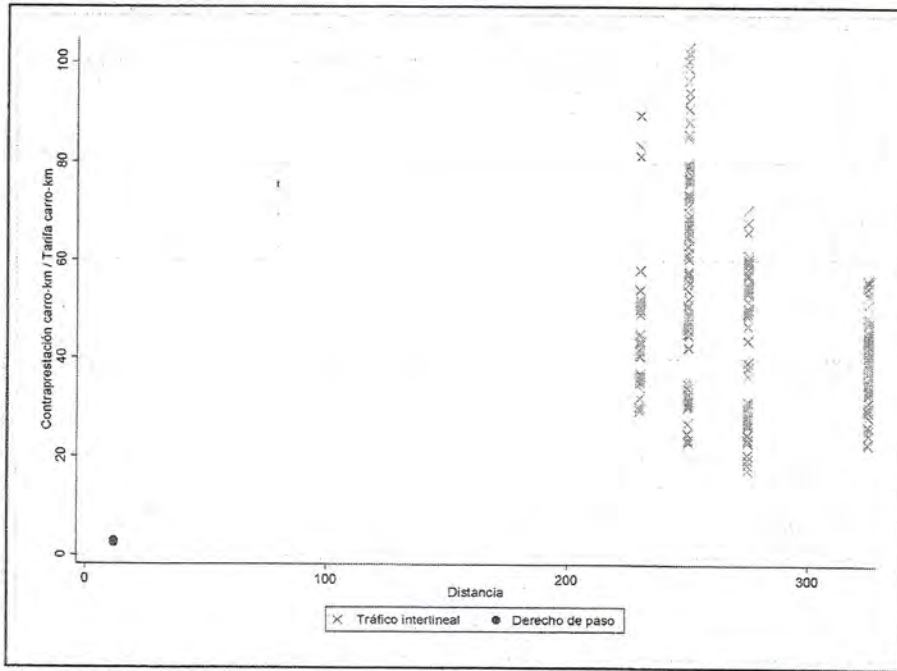
[Espacio sin texto]

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Gráfica. Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de LCD



Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

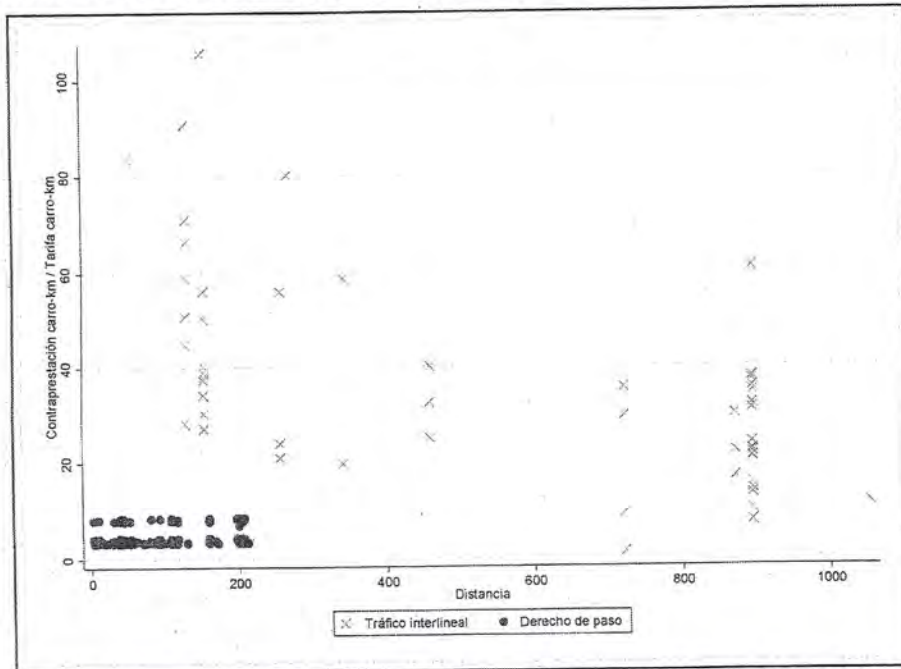
Handwritten notes and signatures, including a large signature and the letters 'ay' and 'y'.

[Espacio sin texto]





Gráfica. Ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y distancias de recorrido en las vías de FIT



Fuente: elaboración propia con base en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso y el anexo Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTF Local.

A continuación, se muestra un cuadro que resume los ingresos obtenidos por cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS cuando: i) otorgan el SERVICIO RELEVANTE a otros concesionarios o asignatario, y ii) prestan el SPTFC INTERLINEAL.

Como se puede apreciar en el cuadro **Resumen de los ingresos por carro-kilometro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y rangos de distancias de recorrido**, los ingresos que los AGENTES ECONÓMICOS reciben por el SPTFC INTERLINEAL son superiores a los derivados del SERVICIO RELEVANTE.

Asimismo, dichos ingresos disminuyen conforme la distancia se incrementa, no obstante, para ninguno de los casos se observó que los ingresos por el SPTFC INTERLINEAL y el SERVICIO RELEVANTE fueran similares.

Handwritten notes and signatures:
B
ay
a a y
L





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Cuadro. Resumen de los ingresos por carro-kilómetro por la provisión del SERVICIO RELEVANTE y por la prestación del SPTFC INTERLINEAL, y rangos de distancias de recorrido

Distancia recorrida por el concesionario o asignatario (kilómetros)	Tarifa carro-kilómetro (pesos) por el SPTFC INTERLINEAL				Contraprestación carro-kilómetro (pesos) por derechos de paso			
	Promedio ponderado por el número de carros	Mínima	Máxima	Desviación estándar ponderada por el número de carros	Promedio ponderado por el número de carros	Mínima	Máxima	Desviación estándar ponderada por el número de carros
0 - 50	388.43	22.48	1,067.10	193.31	9.05	2.49	10.46	2.52
51 - 100	165.95	29.68	604.04	68.42	2.80	2.47	8.14	0.24
101 - 150	79.48	28.46	193.33	47.56	8.41	3.21	8.62	0.54
151 - 207	40.14	9.85	229.72	25.54	3.14	2.49	8.16	0.62
> 207	42.76	0.87	808.92	27.35	NA	NA	NA	NA

Nota: NA = no aplica puesto que no existe una distancia mayor a 207 kilómetros reportada por los concesionarios y asignatario.

IX.1.3. Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES

Fundamento legal para el análisis de la capacidad que tienen los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. De conformidad con el artículo 59, fracción I de la LFCE, para resolver sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES se debe considerar la capacidad del o los agentes económicos para fijar precios en cada uno de los mercados, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder. En el presente apartado se efectúa el análisis correspondiente.

Análisis de la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES. Como se señaló en la sección **Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA** del DICTAMEN, la LRSF señala que los derechos de paso y, por lo tanto, el SERVICIO RELEVANTE debe otorgarse cuando éstos sean: **i)** estipulados en un título de concesión; **ii)** pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios, y **iii)** establecidos por la AGENCIA previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva, por parte de la COMISIÓN.

A continuación, se analiza la capacidad para fijar precios de los AGENTES ECONÓMICOS cuando la prestación del SERVICIO RELEVANTE deriva de una obligación estipulada en un título de concesión y/o título de asignación, o en convenios celebrados entre concesionarios y asignatario. La prestación de los derechos de paso como una obligación establecida por la AGENCIA a los concesionarios y asignatarios no es materia de análisis, puesto que, de la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, no se han establecido nuevos derechos de paso bajo este supuesto.

055190



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Adicionalmente, el artículo 36 Bis de la LRSF establece que la AGENCIA está facultada para establecer a los concesionarios obligaciones específicas relacionadas con contraprestaciones de derechos de paso cuando la COMISIÓN determine que no existen condiciones de competencia en una ruta o trayecto determinados. De la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observó que ningún CONCESIONARIO está sujeto a dicha regulación, en razón de que no existe dicha determinación por parte de la COMISIÓN.

Establecimiento de las contraprestaciones por derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación. Respecto del SERVICIO RELEVANTE que se ofrece por los concesionarios y asignatarios por efecto de las obligaciones de los títulos de concesión y asignación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el anexo relativo a "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Concesionario otorgará*"⁵¹⁷ de los títulos de FERROMEX, KCSM, FERROVALLE y FIT no se establecen las contraprestaciones para el otorgamiento de los derechos de paso, lo que permite a cada uno de dichos concesionarios establecerlas mediante negociación con los demás concesionarios y asignatario.

Así, el establecimiento de contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE entre AGENTES ECONÓMICOS no queda garantizado por la obligatoriedad de otorgar los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión y título de asignación, cuando las contraprestaciones no se encuentran establecidas en dichos títulos de concesión y título de asignación. Por el contrario, la determinación de contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE puede ser restringida por el AGENTE ECONÓMICO que tiene la obligación de otorgar los derechos de paso mediante mecanismos como: i) establecimiento de contraprestaciones altas que desincentiven el ejercicio de los derechos de paso; ii) establecimiento de condiciones adicionales; entre otros.

En este sentido, la AGENCIA manifestó que, a la fecha, en los expedientes de la SCT no existen juicios concluidos o en proceso relativos a los servicios de interconexión.⁵¹⁸ No obstante, como se detalla en el análisis de los CONTRATOS (ver secciones **Condiciones bajo las cuales se ha pactado el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE, Condiciones bajo las cuales los AGENTES ECONÓMICOS establecen las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE y Convenios relacionados con la determinación de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE** del DICTAMEN), los acuerdos entre concesionarios relativos a condiciones y contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE, han estado condicionados a aceptar cláusulas que restringen el uso del SERVICIO RELEVANTE; establecen condiciones que obligan a los firmantes para abstenerse de realizar actos específicos; se efectuaron previo al inicio de la INVESTIGACIÓN y permitieron el establecimiento de contraprestaciones que no están orientadas a costos.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que derivado de la probable capacidad para fijar precios por el SERVICIO RELEVANTE por parte del AGENTE ECONÓMICO que tiene la obligación de otorgar derechos de paso y que, como consecuencia de lo anterior, existe la posibilidad de que

⁵¹⁷ Al respecto, el anexo respectivo en el caso del título de asignación de FIT esta denominado como "*Derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que el Asignatario está obligado a otorgar*".

⁵¹⁸ Folios 022426 a 022441 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

los AGENTES ECONÓMICOS sean incapaces de llegar a acuerdos para establecer dichas contraprestaciones, la normatividad considera que la AGENCIA puede mediar para resolver sobre contraprestaciones de conformidad con los artículos 109, 112 y 113 del RSF.

Asimismo, los supuestos antes referidos, son una muestra de la capacidad que tienen los AGENTES ECONÓMICOS para fijar las contraprestaciones en cada uno de sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, también puede obedecer a que cada uno de los concesionarios que preserven la exclusividad para prestar el SPTFC tendrá los incentivos para limitar la prestación del SERVICIO RELEVANTE a otros concesionarios o asignatarios, puesto que ello implicaría la existencia de un prestador u oferente del SPTFC más, en sus vías concesionadas para atender a usuarios que requieran del SPTFC y que se ubiquen en dichas vías y que potencialmente dejarían de atender. Al respecto y con la intención de evidenciar la existencia de los incentivos antes señalados, en la sección **Ingresos y contraprestaciones observados en las estadísticas entregadas por los AGENTES ECONÓMICOS** del DICTAMEN, se muestra un análisis de los ingresos que los concesionarios y asignatarios obtienen por la prestación del SERVICIO RELEVANTE y del SPTFC INTERLINEAL.

No pasa desapercibido que existen los siguientes casos de excepción en los que puede encontrarse la contraprestación del SERVICIO RELEVANTE en los títulos de concesión y título de asignación:

- En el título de concesión de LCD se establece la contraprestación que este AGENTE ECONÓMICO debe cobrar a FERROMEX por el derecho de paso que tiene obligación de otorgar. Dicha contraprestación se estableció en dieciséis punto cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América por carro-kilómetro.⁵¹⁹
- En el título de concesión de FERROSUR se establecieron las contraprestaciones que este concesionario debe cobrar a los concesionarios de las vías Chiapas y Mayab, y a los que presten el SPTFC en el Istmo de Tehuantepec, por los derechos de paso correspondientes que tiene obligación de otorgar. La contraprestación establecida para algunos de los derechos de paso que FERROSUR tiene obligación de otorgar, se estableció en catorce centavos de dólar de los Estados Unidos de América por carro-kilómetro.⁵²⁰
- FIT manifestó que la contraprestación correspondiente a los derechos de paso que tiene derecho a recibir fue contemplada en su título de asignación, sin embargo, del análisis de los títulos de concesión presentados a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, no se observa la tarifa referida por FIT.⁵²¹ Al respecto, solo en el caso del título de concesión de FERROSUR se establece la contraprestación que FIT le tiene que pagar por utilizar derechos de paso para acceder a su red.

⁵¹⁹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁵²⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE. Derechos de paso identificados como "2", "3.1" y "4.2" en el anexo nueve del título de concesión de FERROSUR.

⁵²¹ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.





Establecimiento de las contraprestaciones por derechos de paso pactadas de mutuo acuerdo.
El SERVICIO RELEVANTE que se presta mediante el establecimiento de convenios de derechos de paso entre concesionarios y asignatarios está sujeto al consentimiento de los concesionarios y asignatarios involucrados.

El artículo 107 del RSF señala que la prestación de los derechos de paso, diferentes a los establecidos en el título de concesión, convenidos entre concesionarios se sujeta a lo establecido en los contratos correspondientes y que dichos derechos de paso deberán prestarse a cambio de una contraprestación que se estará a lo que prevean dichos convenios.⁵²² De lo anterior se entiende que los concesionarios y asignatarios que acuerden la prestación del SERVICIO RELEVANTE pueden fijar libremente la contraprestación de los mismos.

Visto lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE mediante convenios entre AGENTES ECONÓMICOS está sujeto a que el AGENTE ECONÓMICO oferente, en el mercado relevante en cuestión, tenga interés en celebrar un contrato, y al ser el único AGENTE ECONÓMICO con capacidad para otorgar el SERVICIO RELEVANTE en un mercado relevante determinado, éste tiene el control de acceso a cada tramo o trayecto de su red mediante el establecimiento de este tipo de derechos, así como la capacidad de establecer unilateralmente las condiciones y contraprestación para su otorgamiento.

Lo anterior con la salvedad de que, dicho AGENTE ECONÓMICO puede verse incentivado a negociar condiciones y contraprestaciones por la prestación del SERVICIO RELEVANTE, cuando éste reconoce que también puede requerir del acceso a la red de otro AGENTE ECONÓMICO por medio del uso del SERVICIO RELEVANTE. Al respecto, en las secciones **Condiciones bajo las cuales se ha pactado el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE, Condiciones bajo las cuales los AGENTES ECONÓMICOS establecen las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE y Convenios relacionados con la determinación de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE** del DICTAMEN, se analiza esta situación y se concluye que la capacidad de negociación entre AGENTES ECONÓMICOS incentiva el establecimiento de condiciones y contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE, pero ello no significa que los AGENTES ECONÓMICOS vean disminuida su capacidad para fijar precios en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Esto último, en razón de que los acuerdos para establecer contraprestaciones permitieron el establecimiento de las mismas sin que su nivel pueda considerarse como orientado a costos.

IX.1.3.1. Condiciones bajo las cuales los AGENTES ECONÓMICOS establecen las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE

Con el objeto de analizar la capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó un análisis de la forma en que son establecidas las contraprestaciones por los SERVICIOS RELEVANTES que se han ofertado en los distintos MERCADOS RELEVANTES. Dicho análisis se muestra a continuación.

⁵²² Artículo 107 del RSF.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

De la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observa que aunado a la capacidad que cada AGENTE ECONÓMICO tienen para fijar precios por el SERVICIO RELEVANTE provisto en cada una de sus respectivas redes, en el ejercicio de esta fijación se pueden observar circunstancias particulares que a continuación se describen.

Establecimiento de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE. De la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observa que los AGENTES ECONÓMICOS, al establecer las contraprestaciones por el SERVICIOS RELEVANTE provisto en cada una sus respectivas redes ferroviarias, no consideran los costos en los que incurren por la prestación de los mismos. Al respecto, los AGENTES ECONÓMICOS señalaron lo siguiente:

Establecimiento de contraprestaciones por parte de: FERROVALLE, FIT y LCD. En relación con los derechos de paso que están obligados a otorgar, de conformidad con sus títulos de concesión y título de asignación, FERROVALLE, FIT y LCD señalaron que no consideran costos para la determinación de sus contraprestaciones, ni una metodología para el establecimiento de las mismas.⁵²³ De manera específica dichos AGENTES ECONÓMICOS manifestaron lo siguiente:

- **Establecimiento de contraprestaciones para acceder a la RED DE FERROVALLE.** Respecto de los rubros de costos considerados para la determinación de las contraprestaciones, FERROVALLE señaló que no considera costos para la determinación de sus contraprestaciones por servicios de interconexión, entre los que se incluyen los derechos de paso, toda vez que las contraprestaciones originales fueron determinadas al momento en que se otorgó la concesión para operar.⁵²⁴

Además, con respecto a la metodología para calcular los rubros de costos que componen las contraprestaciones por los servicios mencionados en el párrafo anterior, FERROVALLE manifestó que no cuenta con una metodología para el cálculo de los costos que componen dichas contraprestaciones, derivado de que:⁵²⁵

“(…) Ferrovalle aplica la metodología para determinación de los costos en base a una actualización de tarifas desde el inicio del otorgamiento de la concesión, no se cuenta actualmente con otra metodología diferente o procedimiento diferentes para la determinación de dichos costos enunciados en el punto anterior”⁵²⁶

Finalmente, con respecto a la metodología para calcular la contraprestación por servicios de interconexión, entre los que se incluyen los derechos de paso, manifestó que “Desde el inicio de la entrega de la concesión, (...) y hasta la fecha Ferrovalle ha determinado la metodología de tener o establecer su sistema de costos basado en un incremento de la tarifa en base a la inflación (...)”⁵²⁷

⁵²³ Folios 005712 a 005713, 020845 a 020867 y 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁵²⁴ Folios 020845 a 020867 del EXPEDIENTE.

⁵²⁵ Folios 020845 a 020867 del EXPEDIENTE.

⁵²⁶ Folios 020845 a 020867 del EXPEDIENTE.

⁵²⁷ Folios 020845 a 020867 del EXPEDIENTE.





- **Establecimiento de contraprestaciones para acceder a la RED DE FIT.** Por su parte, FIT señaló a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, “(...) las contraprestaciones por el ejercicio de los derechos de paso fueron establecidos desde el título de asignación por la SCT en el caso de FIT (...)”, y que ésta quedó establecida en diez centavos de dólar por carro kilómetro y además, una disminución de la contraprestación condicionada al aumento del volumen de la carga movilizada.⁵²⁸ No obstante, del análisis de los títulos de concesión y título de asignación presentados a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, no se observa la contraprestación referida por FIT.

Al respecto, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, en el contrato celebrado entre FERROSUR y FIT el veinticinco de enero de dos mil dos, estos concesionario y asignatario establecieron que FERROSUR pagaría a FIT veintidós centavos de dólar de los Estados Unidos de América, por utilizar derechos de paso para entrar a la RED DE FIT.⁵²⁹

Asimismo, de la información de las operaciones de derechos de paso que FIT presentó a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en respuesta a un requerimiento de información, se observa que, en efecto, FIT cobra una contraprestación similar a la que refirió en su manifestación: de veintidós centavos de dólar por carro – kilómetro y de cuarenta y cuatro centavos de dólar por locomotora – kilómetro.⁵³⁰

Respecto de la estructura de costos utilizada para establecer una metodología para la determinación de la contraprestación para otorgar los derechos de paso, FIT manifestó que, “(...) no se hizo una revisión estructurada del costo del mismo, ni se estableció metodología (...)”.⁵³¹ Además, proporcionó un documento que obra en el EXPEDIENTE, y el cual se analizó en la sección **Títulos de concesión otorgados para prestar el SPTFC del DICTAMEN**, en el cual se observa que las contraprestaciones para los derechos de paso sugeridos en la reestructuración del SFM no atendieron a una estructura de costos de la empresa FNM.

Derivado de la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD de las vías Chiapas y Mayab, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que FIT aplica la misma contraprestación al SERVICIO RELEVANTE ofrecido en las vías de FIT y en las vías Chiapas y Mayab, esto se observa al ver que en la imposición de la modalidad se señala que:⁵³²

⁵²⁸ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁵²⁹ Folio 015428 Bis del EXPEDIENTE.

⁵³⁰ Folios 014772 a 015428 015428 Bis del EXPEDIENTE.

⁵³¹ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

⁵³² Derivado de la imposición de la modalidad de las vías Chiapas Mayab a FIT, éste cobrara la misma contraprestación que cobra FIT por la prestación de derechos de paso en sus vías. Folios 014762 a 014771 y 014820 a 014826 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

“(…) [a]l Otorgar derechos de paso en las vías Chiapas y Mayab a los concesionarios del Sistema Ferroviario Mexicano, cuya contraprestación por el otorgamiento de éstos, será la misma que aplica el FIT por los derechos de paso que otorga en la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec.”

- **Establecimiento de contraprestaciones para acceder a la RED DE LCD.** LCD manifestó que:

“(…) no ha establecido, ni acordado pactar contraprestaciones, de dos mil quince a la fecha, para la prestación de los servicios de interconexión, en su modalidad de derechos de paso, ya que no se tienen celebrados contratos bajo dicha modalidad.”⁵³³

Además, LCD:

“(…) está obligado a otorgar derechos de paso obligatorios a Ferromex (…)”⁵³⁴, y “[l]as contraprestaciones por otorgar (… los citados derechos de paso obligatorios es de \$ 16.5 centavos de dólar de los estados unidos de américa por carro kilómetro, de conformidad a lo señalado en (… el título de concesión otorgado a LCD por la secretaria de comunicaciones y transportes.”⁵³⁵

Establecimiento de las contraprestaciones por parte de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. GRUPO MÉXICO señaló que las contraprestaciones por derechos de paso “(…) fueron convenidas en el acuerdo firmado con KCSM el 15 de marzo de 2016 con una vigencia del 01 de abril de 2016 al 31 de marzo de 2017 (…)”⁵³⁶ Sin embargo, el documento de referencia únicamente hace alusión a la “rebasificación” y ajuste anual de las contraprestaciones, sin especificar la metodología que fue utilizada para su establecimiento inicialmente.

Respecto de los rubros utilizados para calcular el costo de la contraprestación por derechos de paso, GRUPO MÉXICO señaló que éstos son los mismos que considera para el flete interlineal, “(…) eliminando ciertos conceptos según lo que resulte aplicable como, por ejemplo, las Unidades de Arrastre”⁵³⁷ En ese sentido, GRUPO MÉXICO manifestó que los rubros de costos “(…) para calcular el costo del flete interlineal (…)”⁵³⁸ son:

539

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁵³³ Folios 002723 a 002733, 005712, y 005713 del EXPEDIENTE.

⁵³⁴ Folios 002723 a 002733, 005712, y 005713 del EXPEDIENTE.

⁵³⁵ Folios 002723 a 002733, 005712, y 005713 del EXPEDIENTE.

⁵³⁶ Folios 005735 a 005772 del EXPEDIENTE.

⁵³⁷ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁵³⁸ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁵³⁹ Folios 020689 a 020752 y 052628 a 052649 del EXPEDIENTE.





Adicionalmente, GRUPO MÉXICO señaló que “[p]ara determinar las Tarifas de Flete Interlineal se utiliza el mismo procedimiento que para el flete local”.⁵⁴⁰ De lo cual desprende que, en el cálculo de las contraprestaciones para los derechos de paso, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO considera una metodología similar a la que utiliza para las tarifas de SPTFC LOCAL. Aunado a lo anterior, GRUPO MÉXICO manifestó: “[l]os rubros y la metodología para calcular el costo del flete con Derechos de Paso son los mismos que para calcular el costo del Flete Local (...)”.⁵⁴¹

Por otro lado, GRUPO MÉXICO señaló que “[p]ara determinar las Tarifas de los Derechos de Paso, las contraprestaciones (...) son acordadas con cada ferrocarril (...)”⁵⁴² [Énfasis añadido].

Respecto a la metodología utilizada en los acuerdos sobre derechos de paso llevados a cabo por GRUPO MÉXICO, éste manifestó que, para el cálculo de las contraprestaciones por los derechos de paso, “[redacted]”, [redacted]

543

Establecimiento de las contraprestaciones por parte de KCSM. Por su parte, KCSM señaló a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que “[...] las contraprestaciones junto con los términos y condiciones correspondientes, pactadas por KCSM con otros concesionarios para la prestación de Servicios de Interconexión se establecen en los Convenios de Interconexión”⁵⁴⁴ y éstas “[...] han sido ajustadas con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) (...)”⁵⁴⁵.

Dichas contraprestaciones, conforme a las manifestaciones de KCSM:

“fueron el resultado de una negociación que puso fin a las controversias judiciales que se mencionan en los Convenios de Interconexión con el objetivo de establecer un marco contractual que permite a los concesionarios acceder a los Servicios de Interconexión en el sistema ferroviario mexicano de carga”⁵⁴⁶.

Respecto a la metodología utilizada para determinar las contraprestaciones señaladas por KCSM por la prestación de los derechos de paso en su red, mencionó que:

“[e]s cumplimiento de los Convenios de Interconexión que KCSM fija las tarifas para los Servicios de Interconexión, por lo que KCSM no aplica una metodología o procedimiento específico para determinar las contraprestaciones de cada uno de los tráficos relativos a los Servicios de Interconexión que presta a otros concesionarios”⁵⁴⁷ [Énfasis añadido].

[redacted]
 Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁵⁴⁰ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁵⁴¹ Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁵⁴² Folios 020689 a 020752 del EXPEDIENTE

⁵⁴³ Folios 005735 a 005772 y 020698 a 020752 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁴ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁵ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁶ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁷ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.



Por otro lado, en relación con los rubros de costos considerados en el establecimiento de la contraprestación de los derechos de paso que otorga en su red, KCSM manifestó que los costos estimados por un concesionario no tienen un valor predictivo toda vez que “[e]l sistema ferroviario mexicano carece de un sistema de costos estandarizado (...)”⁵⁴⁸ toda vez que, “[l]a imprecisión de los sistemas de costos estandarizados es inherente a la industria del sistema ferroviario de carga en virtud de la naturaleza y dinámica de la industria, de la existencia de costos fijos altos, de la necesidad de crear economías de escala y la diversidad de los usuarios y productos que demandan los servicios, lo cual crea una importante variedad entre los servicios ofertados a lo largo del sistema ferroviario (...)”⁵⁴⁹

Adicionalmente, KCSM señaló como limitaciones al análisis de costos, los costos imprevisibles y los costos que no pueden ser calculados con anterioridad a la prestación del servicio de interconexión correspondiente, los estimados de costos que pueden variar por múltiples razones, los diversos sistemas de costos estandarizados y la variabilidad del día a día en volúmenes al nivel del cliente.⁵⁵⁰

Respecto a lo señalado anteriormente, KCSM agregó que “[e]n virtud de estas limitaciones, KCSM no siguió una metodología basada en costos para negociar el nivel de las contraprestaciones previstas en los Convenios de Interconexión”.⁵⁵¹ [Énfasis añadido].

Finalmente, respecto a las contraprestaciones establecidas por KCSM en los acuerdos de interconexión, “KCSM reitera que no determina – como parece asumirlo la Comisión – las contraprestaciones relativas a la prestación de Servicios de Interconexión con base en un procedimiento de atribución de costos específicos (...)”⁵⁵² [Énfasis añadido].

Respecto a las contraprestaciones para derechos de paso diferentes a los establecidos en los CONTRATOS, KCSM señaló que “(...) a partir de 2015 y hasta la fecha KCSM no ha establecido derechos de paso ni derechos de arrastre con contraprestaciones distintas a las pactadas en los Convenios de Interconexión (...)”⁵⁵³

Conclusiones sobre las condiciones bajo las cuales los AGENTES ECONÓMICOS establecen las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE. Derivado de lo señalado en los puntos anteriormente referidos para cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS, respecto al establecimiento de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE provisto en sus respectivas redes ferroviarias, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS:

- Cuando los títulos de concesión y título de asignación no refieren contraprestaciones por los derechos de paso que en ellos se establece, los AGENTES ECONÓMICOS establecen dichas

⁵⁴⁸ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.
⁵⁴⁹ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.
⁵⁵⁰ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.
⁵⁵¹ Folios 019031 a 019077 del EXPEDIENTE.
⁵⁵² Folio 052215 a 052257 del EXPEDIENTE.
⁵⁵³ Folio 052215 a 052257 del EXPEDIENTE.





contraprestaciones que cobran sin tomar en cuenta el costo relacionado con la provisión del SERVICIO RELEVANTE;

- Particularmente, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO realiza el cálculo de las contraprestaciones por derechos de paso tomando en consideración los mismos rubros que para el SPTFC INTERLINEAL y una metodología similar a la utilizada para el cálculo de tarifas por el SPTFC LOCAL, y
- Ninguno de los AGENTES ECONÓMICOS ha establecido una metodología específica para el cálculo de contraprestaciones por derechos de paso en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES.

IX.1.3.2. Convenios relacionados con la determinación de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los concesionarios han efectuado convenios que involucran la determinación de contraprestaciones, entre otros, relacionados con el SERVICIO RELEVANTE. A continuación, se realiza una descripción de cada uno de ellos:

Convenios relacionados con la determinación de las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE: FERROVALLE con GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM. Respecto de los contratos de prestación de servicios de interconexión, servicios de terminal, derechos de paso, derechos de arrastre, servicios multimodales, intercambio directo de carros con otros concesionarios y servicios misceláneos, señalados en el cuadro **Contratos relacionados con el otorgamiento de derechos de paso**, se observa que éstos tuvieron por objeto:

- Establecer las bases y las tarifas bajo las cuales FERROVALLE debe prestar a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y a KCSM los servicios de interconexión, derechos de paso, derechos de arrastre para la prestación del SPTFC y que FERROVALLE debe proporcionar a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM.

Estos contratos establecen las condiciones y contraprestaciones que tienen que observar los referidos AGENTES ECONÓMICOS para el otorgamiento de los derechos de paso establecidos en los mismos.⁵⁵⁴

Convenios relacionados con las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM. Del análisis del CONTRATO DE TRANSACCIÓN y del CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que éstos tuvieron por objeto, entre otros:

“(…) (i) terminar definitivamente e irrevocablemente, los Procedimientos Materia de la Transacción; (ii) acordar el retiro de Kansas de los Procedimientos ante la CFC; y (iii) acordar la celebración y cumplimiento de las Cláusulas Cuatro y Nueve del presente y del Convenio Ferrovale como una

⁵⁵⁴ Folios 020689 a 020752, 016843, 018587 Bis 1 a 018780, 053824, 005830 y 054291 del EXPEDIENTE



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

contraprestación para beneficio de Kansas en relación con la terminación de los Procedimientos Materia de la Transacción.

(...) la celebración y cumplimiento de este Convenio y el Convenio Ferrovalle y los actos derivados de los mismos, constituye la contraprestación que Kansas tiene derecho a recibir en relación con la terminación de los Procedimientos Privados y su retiro de los Procedimientos ante la CFC. (...)

(...) concluir de manera definitiva e irrevocable las Controversias Materia de la Transacción, así como cualquier otro asunto o disputa directamente relacionada con dichas Controversia Materia de la Transacción (...)

A continuación, se describe con mayor detalle cada uno los puntos que tienen por objeto dichos CONTRATOS:

CONTRATOS convenidos entre GRUPO ECONOMICO MEXICO y KCSM: establecimiento de contraprestaciones. En los CONTRATOS, GRUPO ECONOMICO MEXICO y KCSM establecieron las contraprestaciones que se obligaban a pagar por circular en las vías de su contraparte mediante el uso de derechos de paso que le corresponde utilizar conforme a sus respectivos títulos de concesión y conforme a los CONTRATOS. En el mismo acto, GRUPO ECONOMICO MEXICO y KCSM acordaron no solicitar a la SCT la determinación de contraprestaciones conforme al artículo 36 de la LRSF o por cualquier otra causa.

CONTRATOS convenidos entre GRUPO ECONOMICO MEXICO y KCSM: reconocimiento de derechos de paso en las vías de otros concesionarios. Dentro de los CONTRATOS, GRUPO ECONOMICO MEXICO reconoció a CHIAPAS MAYAB (red actualmente operada por FIT), diversos derechos de paso contemplados en el título de concesión de FERROSUR y otorgó quince días a partir de la celebración del mismo para que CHIAPAS MAYAB (...) pueda negociar una contraprestación por el derecho de paso otorgado a FCCM [CHIAPAS MAYAB] (...) (...)”, estableciendo en el mismo acto un máximo a la misma. Al respecto, el FIT señaló solo tener celebrados convenios de interconexión mediante derechos de paso con FERROSUR y CHIAPAS MAYAB, y de la información que presentó respecto al uso de derechos de paso, no se observa el aprovechamiento de derecho paso adicionales a los establecidos en su título de concesión.

CONTRATOS convenidos entre GRUPO ECONOMICO MEXICO y KCSM: renuncia sobre acciones, derechos y procedimientos. En los CONTRATOS, los concesionarios contratantes aceptan, estipulan y acuerdan que no tienen desacuerdos adicionales acerca del alcance o medida de diversos derechos de paso señalados en el cuerpo del contrato. En el mismo acto, los concesionarios renuncian de manera definitiva e irrevocable y ponen fin a cualquier acción, quejas, procedimientos, demandas, recursos, y se comprometen a no iniciar ningún procedimiento, en

555 Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.
556 Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.
557 Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.
558 Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

relación a contraprestaciones por derechos de paso, arrastre, tráficos interlineales, entre otras cosas, conforme a lo siguiente:⁵⁵⁹

“(i) Renuncia de Acciones, Derechos y Procedimientos Futuros. Las partes acuerdan expresamente renunciar de manera definitiva e irrevocable y poner fin a cualesquier derechos, acciones, quejas procedimientos, demandas, recursos y, en general, cualquier otra obligación sin importar su naturaleza y frente a cualquier Autoridad Gubernamental, y se comprometen a no iniciar ningún procedimiento, ya sea judicial, administrativo o arbitral o de cualquier otra naturaleza en relación con la ejecución de cualquier derecho sobre gastos y costas judiciales o cualquier concepto similar derivado o relacionado, directa o indirectamente con gastos y costas judiciales respecto de las Controversias Materia de la Transacción y/o otras controversias relacionadas, directa o indirectamente con las tarifas y contraprestaciones aplicables a derechos de paso, arrastre (*switching*), interlineal o servicios de terminal, ya sea que se hayan generado o no antes del 1 de enero de 2009.”

Finalmente, como ya se ha mencionado, los AGENTES ECONÓMICOS contratantes, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, condicionaron la terminación del convenio, a la autorización por parte de la CFC de la fusión entre FERROMEX y FERROSUR, conforme a lo siguiente:⁵⁶⁰

“(a) Si la CFC no autoriza la Fusión Ferromex bajo los Procedimientos ante la CFC, el presente Convenio deberá ser terminado en la fecha en que la Fusión Ferromex quede sin efectos y sea disuelta por completo en cumplimiento con la resolución correspondiente de la CFC, en el entendido de que dicha privación de efectos sea llevada a cabo por lo menos 12 (doce) meses después de la fecha en que la resolución correspondiente de la Autoridad Gubernamental competente sea emitida, en el entendido que si la privación de efectos se lleva a cabo antes de dicho periodo 12 (doce) meses, el presente Convenio deberá permanecer vigente hasta que dicho periodo 12 (doce) meses concluya. En tal sentido, las Partes Ferromex deberán proporcionar una copia de la resolución final y documentos que evidencien que todos y cada uno de los asuntos o temas de la resolución correspondientes de la CFC han sido cumplidos.

(b) Si la CFC autoriza la Fusión Ferromex (incluyendo una autorización sujeta a ciertas condiciones), el presente Convenio deberá permanecer en vigor hasta su terminación de conformidad con la Sección 13.1.”

Conclusiones sobre los convenios relacionados con las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los elementos antes expuestos indican que, en la prestación del SERVICIO RELEVANTE provisto por los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, en cualquier tramo o trayecto de sus respectivas redes, y que se derivan de una obligación de sus respectivos títulos de concesión y de derechos de paso pactados posteriormente, se observan elementos que permiten

⁵⁵⁹ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁰ Folios 005830, 019237 y 046074 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

suponer que dichos AGENTES ECONÓMICOS tienen la capacidad de fijar precios por sí mismos, sin que existan AGENTES ECONÓMICOS que limiten o restrinjan dicho poder.

Lo anterior, en razón de que existen acuerdos que establecen las contraprestaciones para el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE mediante acuerdos entre GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM en los que se observa: **i)** que las contraprestaciones por los derechos de paso para trayectos o rutas no están orientadas a costos; **ii)** que las contraprestaciones están sujetas al poder de negociación de los concesionarios involucrados en los acuerdos antes descritos, por lo que incluyen cláusulas que restringen su uso e incluso establecen condiciones para abstenerse de realizar actos específicos, y **iii)** responden a la conveniencia de los concesionarios antes mencionados, hecho que se manifiesta en que éstos fijaron contraprestaciones para derechos de paso cuyo beneficiario es FIT, otro AGENTE ECONÓMICO con el que no se celebró el contrato o convenio de mutuo acuerdo; entre otras cosas.

Asimismo, destaca que en los acuerdos firmados por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, descritos anteriormente, se establecieron contraprestaciones por derechos de paso sin considerar los costos inmersos en la prestación de los mismos (ver sección **Condiciones bajo las cuales los AGENTES ECONÓMICOS establecen las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE** del DICTAMEN). Por el contrario, se observa que el acuerdo de contraprestaciones sólo se logró por el poder de negociación entre ambos concesionarios, derivado del cual se aceptó la concentración de FERROMEX y FERROSUR, y se renunció a algunos derechos considerados en la normativa aplicable.

Respecto de los elementos necesarios con los que los concesionarios realizan el cálculo de las contraprestaciones para prestar derechos de paso; los costos que éstos consideran para el establecimiento de las mismas; la información que se considera bajo los rubros señalados en el artículo 114 del RSF, la metodología para calcular dichos rubros y la metodología que le permitiría a la AGENCIA calcular las contraprestaciones, la AGENCIA señaló que esa "(...) información [es] propia de los concesionarios (...) por lo que esta Secretaría no cuenta con dicha información (...) "⁵⁶¹. [Énfasis añadido]

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la LRSF establece que en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo en el establecimiento de condiciones o contraprestaciones respecto a derechos de paso, la AGENCIA será quien las establezca.⁵⁶²

Es por lo anterior, que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que para poder llevar a cabo la atribución antes mencionada, es necesario que la AGENCIA se allegue de información relativa a, por lo menos, los elementos señalados en el artículo 114 del RSF, los cuales consideran: **i)** los costos de mantenimiento de la infraestructura y del control de tráfico; **ii)** el incremento de los costos que se causen en virtud de la interferencia en la operación; **iii)** la amortización de las inversiones directamente relacionadas con el tramo en cuestión, **iv)** y la utilidad que debe obtener el concesionario que otorgue el derecho de paso.

⁵⁶¹ Folio 022426 a 022441 del EXPEDIENTE.

⁵⁶² Fracciones XVII y XVIII, del artículo 6 Bis de la LRSF.





De manera específica, la información que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera recomendable que la AGENCIA solicite a los concesionarios para estar en la posibilidad de cumplir cabalmente con lo establecido en la fracción XVIII, del artículo 6 Bis de la LRSF, se señala en el anexo **Información general de los títulos concesión** del DICTAMEN.

Conclusiones respecto de la participación de mercado, y la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios y/o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES. De los elementos antes expuestos se puede concluir, en relación con las participaciones de mercado, y la capacidad que tienen los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD para restringir el abasto y fijar precios por el SERVICIO RELEVANTE provisto en sus respectivas redes, lo siguiente:

- i) Derivado de que todos los concesionarios y asignatarios tienen la facultad exclusiva de operar y explotar sus respectivas redes conforme a los títulos de concesión y asignación (exclusividad sobre la vía y los bienes) y de que no todos los concesionarios y asignatarios tienen facultad de prestar el SPTFC, existe una participación de mercado del cien por ciento de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD en su respectivo mercado relevante. Así, existe una condición de monopolio de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD, en su mercado relevante respectivo.
- ii) Los títulos de concesión y título de asignación de los AGENTES ECONÓMICOS les otorgan la capacidad de restringir el abasto mediante la administración exclusiva del acceso a sus redes mediante el SERVICIO RELEVANTE. No obstante, dicha capacidad se ve limitada para los casos en que los AGENTES ECONÓMICOS no cuentan con la capacidad para ofrecer en sus redes ferroviarias el SPTFC de manera exclusiva. Dicha condición únicamente se observó en el caso de los AGENTES ECONÓMICOS LCD y FIT.

Derivado de lo anterior, los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO RELEVANTE, en aquellas redes en que el concesionario tiene la exclusividad para operar y explotar su red al mismo tiempo que para prestar el SPTFC, tienen los incentivos y la capacidad para negar o restringir el acceso a sus redes mediante el SERVICIO RELEVANTE en todo tramo o ruta, afectando con ello la continuidad del SFM.

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM y FERROVALLE, son los únicos que pueden restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE provisto en sus respectivas redes ferroviarias, sin que otros agentes puedan contrarrestar dicho poder.

- iii) Los títulos de concesión y título de asignación les otorgan a los AGENTES ECONÓMICOS la capacidad de establecer las contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE bajo las condiciones que mejor les convenga, salvo en los casos que dichas contraprestaciones fueron establecidas en los títulos de concesión y título de asignación.



- iv) Al respecto, la capacidad de negociación entre AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, incentiva el establecimiento de contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE, pero ello no significa que dichos AGENTES ECONÓMICOS vean disminuida su capacidad para fijar precios en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Esto último, en razón de que los acuerdos para establecer contraprestaciones permitieron el establecimiento de las mismas sin que su nivel se pueda considerar como orientado a costos.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que, los AGENTES ECONÓMICOS: GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, son los únicos que pueden fijar el precio del SERVICIO RELEVANTE provisto en sus respectivas redes ferroviarias, sin que otros agentes puedan contrarrestar dicho poder.

IX.2. Existencia de barreras a la entrada: fracción II del artículo 59 de la LFCE

Fundamento legal para analizar la existencia de barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES. La fracción II de la LFCE del artículo 59 establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

(...)

II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;”

De manera relacionada, el artículo 7 de las DISPOSICIONES establece, en sus siete fracciones, la lista de los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis de la fracción II del artículo 59 de la LFCE. En consecuencia, a continuación, se muestra el análisis respectivo de cada una de las siete fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen elementos y restricciones que constituyen barreras para entrar para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

En particular, el análisis de las barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente pueden alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores, es similar para cada uno de los mercados que componen los MERCADOS RELEVANTES. Por ello, el presente análisis se realiza de manera general, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los elementos analizados son aplicables en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES definidos en la sección **MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN.

055204



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

IX.2.1. Barreras a la entrada del tipo normativas: fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante del tipo normativas, la fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES establece que:

“**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

(...)

III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial; (...)”

Títulos de concesión. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, como se describió en la sección de **Marco Jurídico**, para ofrecer el SERVICIO RELEVANTE es necesario contar con un título de concesión otorgado por la SCT para la construcción, operación, explotación de VÍAS FÉRREAS y para la prestación del SPTFC.

De lo anterior se tiene que únicamente los concesionarios y asignatarios cuentan con los títulos de concesión y título de asignación necesarios para la prestación del SERVICIO RELEVANTE, por lo que solo los AGENTES ECONÓMICOS pueden ofrecer el SERVICIO RELEVANTE dentro de sus respectivas redes ferroviarias. De esta forma, los títulos de concesión y título de asignación que detentan los AGENTES ECONÓMICOS constituyen una barrera absoluta a la entrada de otros competidores en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

Esto último, en razón de que: **i)** se requiere de concesión otorgada por la SCT para construir, operar y explotar VÍAS FÉRREAS, que sean vía general de comunicación, y **ii)** de que los concesionarios podrán contratar con terceros, la construcción, la conservación y el mantenimiento de las VÍAS FÉRREAS, pero, en todo momento, el concesionario será el único responsable ante el Gobierno Federal por las obligaciones establecidas a su cargo en la respectiva concesión.⁵⁶³ Adicionalmente, los títulos de concesión y título de asignación otorgan el derecho de exclusividad sobre la vía general de comunicación ferroviaria. Así, no es posible que la SCT otorgue otro título de concesión o permiso mediante el cual se concesione la misma red ferroviaria a otra persona distinta al actual poseedor del título respectivo, salvo que el periodo de vigencia de dicha concesión fenezca.

Exclusividad para la operación y explotación de las VÍAS FÉRREAS. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, además de que los títulos de concesión constituyen una barrera absoluta para la entrada de nuevos competidores en los MERCADOS RELEVANTES, la exclusividad para operar y explotar las VÍAS FÉRREAS, atribuye a un solo CONCESIONARIO la posibilidad de ofertar el SERVICIO RELEVANTE en su red. Esta situación limita las posibilidades de entrada de otro AGENTE ECONÓMICO para explotar la misma red ferroviaria correspondiente a cada título de concesión y así ofertar el SERVICIO RELEVANTE en el mismo mercado relevante.

⁵⁶³ Artículo 7 de la LRSF.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Exclusividad para la prestación del SPTFC. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la exclusividad para prestar el SPTFC establecida en los títulos de concesión hace más restrictiva la barrera a la entrada que constituyen los títulos en sí. Esto, en razón de que la exclusividad para prestar el SPTFC considerada en los títulos de concesión establecen una condición de integración vertical en cuanto a la operación de los concesionarios y, por lo tanto, genera los incentivos para que cada AGENTE ECONÓMICO integrado verticalmente establezca restricciones para el acceso a las redes ferroviarias que tengan por objeto que otro AGENTE ECONÓMICO pueda prestar el SPTFC. Es decir, los AGENTES ECONÓMICOS tienen incentivos para obstaculizar el ejercicio de los derechos de paso (establecidos en sus títulos de concesión y aquellos que resulten de acuerdos) y el establecimiento de nuevos derechos de paso bajo cualquier figura considerada en el artículo 36 de la LRSF.

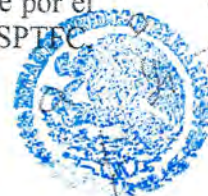
En consecuencia, la integración vertical presente en la estructura operativa de los concesionarios puede influir en la toma de decisiones para administrar la operación y explotación de sus respectivas redes mediante el otorgamiento del SERVICIO RELEVANTE. Esta circunstancia, como se analizó en la sección **Fracción I del artículo 59 de la LFCE: Participación de mercado, capacidad de restringir el abasto y capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN, crea las situaciones idóneas para que el CONCESIONARIO OTORGANTE limite el acceso a su red mediante la restricción de la oferta del SERVICIO RELEVANTE, el cual es utilizado como insumo por otros concesionarios con la finalidad de prestar el SPTFC.

En este sentido, en los MERCADOS RELEVANTES en los que no está contemplada la exclusividad para prestar el SPTFC en una red ferroviaria, se modifica el alcance y efecto de la barrera a la entrada que constituyen los títulos de concesión y título de asignación, puesto que la SCT puede otorgar el acceso a dicha red para que terceros presten el SPTFC mediante el otorgamiento de un nuevo título de concesión. Esto resulta relevante, ya que, como se describe en la sección **Prestación del SPTFC mediante derechos de paso** del DICTAMEN, los concesionarios y asignatarios requieren del SERVICIO RELEVANTE para efectos de prestar el SPTFC en función de las necesidades de los usuarios, y no por una necesidad o preferencia relacionada de forma exclusiva a los AGENTES ECONÓMICOS.

Lo anterior trae como consecuencia que los concesionarios y asignatarios que no cuentan con la exclusividad para la prestación del SPTFC tengan menores incentivos a restringir el acceso a sus redes ferroviarias a través del SERVICIO RELEVANTE, pues en caso de no otorgar el acceso, el CONCESIONARIO SOLICITANTE tiene la posibilidad de pedir a la SCT el otorgamiento de un nuevo título de concesión para acceder a esa red a prestar el SPTFC.

Al respecto, actualmente existen dos AGENTES ECONÓMICOS para que sus títulos de concesión y título de asignación contemplan únicamente la exclusividad para operar y explotar las vías correspondientes, estos casos son el de FIT y de LCD.

En el caso de FIT, desde el otorgamiento de su título de asignación no se contempló la exclusividad para prestar el SPTFC. En ese sentido, FIT señaló a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que por el hecho de ser una empresa ferroviaria paraestatal, no tiene exclusividad en la prestación del SPTFC.





ni da exclusividad en el uso de sus instalaciones de patios y terminales a ningún usuario o empresa.⁵⁶⁴ Adicionalmente, resultado de la IMPOSICIÓN DE MODALIDAD de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB, el FIT tiene la obligación de operar dichas vías bajo las mismas condiciones que señala su título de asignación. De esta forma FIT no tiene exclusividad para prestar el SPTFC en toda la VÍA FÉRREA que componen la RED DE FIT, dentro de la cual se incluye a las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB.

Respecto a la RED DE LCD, el título de concesión correspondiente sí contemplaba un periodo de exclusividad para prestar el SPTFC, sin embargo, dicho periodo feneció en dos mil dieciséis, con lo cual terceros podrían acudir ante la SCT para solicitar el acceso a dicha red mediante el otorgamiento de una concesión para prestar el SPTFC en la RED DE LCD.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que, para todos los MERCADOS RELEVANTES respectivos a cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS, conformados por el SERVICIO RELEVANTE provisto en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, RED DE KCSM, RED DE FERROVALLE, RED DE LCD y la RED DE FIT, sus respectivos títulos de concesión constituyen una barrera absoluta a la entrada. Para el caso de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, y FERROVALLE, la exclusividad para prestar el SPTFC contenida en sus respectivos títulos, refuerza la barrera constituida por los títulos de concesión. Esto último resulta de gran relevancia puesto que, como se mencionó en la sección **Descripción del Mercado Materia de la Declaratoria** del DICTAMEN, el SERVICIO RELEVANTE es demandado por los concesionarios con el objeto de poder prestar el SPTFC.

IX.2.2. Barreras de entrada del tipo económicas: fracciones I, II y IV del artículo 7 de las Disposiciones, y barreras a la entrada constituidas por las limitaciones a la competencia en mercados internacionales: fracción V del artículo 7 de las Disposiciones

Como se señaló anteriormente, los títulos de concesión y título de asignación, y las exclusividades contenidas en los mismos: i) para operar y explotar las VÍAS FÉRREAS, y ii) para prestar el SPTFC; constituyen barreras absolutas a la entrada en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. No obstante, se realizará brevemente el análisis de las fracciones I, II, IV y V, del artículo 7 de las DISPOSICIONES, las cuales constituyen las barreras a la entrada del tipo económicas, así como las barreras constituidas por las limitaciones a la competencia de mercados internacionales.

“**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;

II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;

(...)

⁵⁶⁴ Folios 014762 a 014771 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos;

V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales; (...)"

Los costos financieros como barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES, en términos de la fracción I del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes no aplican en el análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES toda vez que el análisis versa sobre un servicio provisto a través de una infraestructura determinada, para lo cual no son de aplicación los criterios antes referidos. No obstante, en el caso particular de los costos financieros y el acceso al financiamiento, no obra información en el EXPEDIENTE que permita señalar una conclusión distinta a la que se menciona en los siguientes párrafos. Misma que refiere que no es factible, desde el punto de vista financiero, el despliegue de una nueva red ferroviaria que permita ingresar a alguno de los MERCADOS RELEVANTES.

El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida y el uso alternativo de la infraestructura, en términos de la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Toda vez que, el otorgamiento de nuevos títulos de concesión sobre las vías existentes tendría como objeto la prestación del SPTFC y no del SERVICIO RELEVANTE, el análisis del monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión no resulta relevante para el análisis de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA pues, como se mencionó anteriormente, los títulos de concesión para operar y administrar las redes de los MERCADOS RELEVANTES constituyen una barrera absoluta para la entrada de nuevos competidores en dichos mercados.

No obstante, con el propósito de ser exhaustivos, en el supuesto caso que ocurra el otorgamiento de un nuevo título de concesión que fuera similar al que poseen los AGENTES ECONÓMICOS, ello implicara el despliegue de una red ferroviaria nueva, puesto que actualmente no existen más redes ferroviarias disponibles para ser concesionadas o asignadas.⁵⁶⁵ Por lo anterior, en el caso de que un nuevo título de concesión requiera del despliegue de una red ferroviaria nueva, se deberán considerar los siguientes elementos.

Dado que la demanda por el SERVICIO RELEVANTE es una demanda derivada de las necesidades de los usuarios del SPTFC, para que cualquier infraestructura pueda ser considerada como de uso alternativo a alguna de las ya desplegadas dentro del SFM, es necesario que la nueva infraestructura tenga acceso a los mismos puntos de origen y destino.

No pasa desapercibido que, la inversión derivada del despliegue de nueva VÍA FÉRREA es una barrera a la entrada que sólo enfrentarían los AGENTES ECONÓMICOS o terceras personas considerados como nuevos entrantes. Esto, en razón de que los AGENTES ECONÓMICOS existentes

⁵⁶⁵ Cabe aclarar que incluso la situación actual de las vías Chiapas y Mayab imposibilita su concesión a terceros. Lo anterior, conforme a la Resolución que contiene la Declaratoria de rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., publicada en el DOF el veintitrés de agosto de dos mil dieciséis.





obtuvieron en concesión la infraestructura ferroviaria para prestar el SPTFC. Así, el monto de inversión constituye una barrera a la entrada significativamente mayor para los posibles nuevos competidores que requieran del despliegue de red antes mencionado.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, no resulta posible para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizar el cálculo el monto de inversión y recuperación requerido para llevar a cabo el despliegue de una vía con las características referidas en los párrafos anteriores. Sin embargo, sirve de referencia el monto requerido de inversión para transformar la calidad de las vías Chiapas y Mayab, la cual ascendía a nueve mil ciento cincuenta y tres millones de pesos, conforme al cálculo realizado por la DGTFM respecto de dichas vías.⁵⁶⁶ Lo anterior, sin considerar la barrera que significaría el tiempo requerido para el despliegue de dichas vías, lo cual implica que su construcción sea inviable en el corto plazo.

Inversión en publicidad requerida para adquirir presencia de mercado que permita competir con marcas o nombres ya establecidos en los MERCADOS RELEVANTES, en términos de la fracción IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES es aplicable el análisis de la inversión en publicidad como estrategia de posicionamiento de marca. Lo anterior, en razón de que el SERVICIO RELEVANTE es un insumo para que un concesionario este en posibilidades de prestar el SPTFC. Es decir, el derecho de paso es una demanda derivada para atender un SPTFC que requiere del acceso a la red de un tercero, por lo cual no es necesaria la publicidad como estrategia para ofrecer el SERVICIO RELEVANTE, ya que el determinante del tramo, ruta o trayecto requerido está en función del interés de los usuarios del SPTFC y no de la publicidad inmersa en el mercado.

Limitaciones a la competencia en mercados internacionales, en términos de la fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES. En relación con las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales, que en términos de la fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES pueden considerarse como barreras a la entrada, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que toda vez que la delimitación geográfica de cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, donde se presta el SERVICIO RELEVANTE, corresponde a redes ferroviarias dentro del territorio nacional, no resulta aplicable el análisis de limitaciones a la competencia en mercados fuera del SFM que se constituyan como barreras a la entrada o a la expansión.

IX.2.3. Barreras a la entrada derivadas de las restricciones constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Barreras a la entrada derivadas de las restricciones constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES. En relación con las barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES que resulten de las prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos, la fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES establece que:

⁵⁶⁶ Resolución que contiene la Declaratoria de rescate de la concesión otorgada en favor de CHIAPAS MAYAB, publicado en el DOF el veintitrés de agosto de dos mil dieciséis.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

“**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

(...)

VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; (...)”

En relación con las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en su respectivo mercado relevante, que en términos de la fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES pueden considerarse como barreras a la entrada, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS que opera y explota las redes correspondientes a cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, es el único que participa en dicho mercado. Al respecto, no obra información en el EXPEDIENTE de actos de dichos AGENTES ECONÓMICOS que constituyan barreras a la entrada, así, no resulta de mérito el análisis de la fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Lo anterior, sin menoscabo de los elementos expuestos en la sección **Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES** del DICTAMEN, en relación a las condiciones que algunos de los AGENTES ECONÓMICOS como GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, impusieron para otorgar el acceso a sus redes, tales como: cláusulas que restringen el uso del SERVICIO RELEVANTE; establecimiento de condiciones que obligan a los firmantes para abstenerse de realizar actos específicos y el establecimiento de contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE que no están orientadas a costos.

IX.2.4. Barreras a la entrada derivadas actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES: fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Barreras a la entrada derivadas de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES. En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante que resulten de actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos AGENTES ECONÓMICOS, la fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES establece que:

“**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

(...)

VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios.”

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en los MERCADOS RELEVANTES definidos en el DICTAMEN no se realiza el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos para la prestación del SERVICIO RELEVANTE. No obstante, el contexto histórico durante el que se llevó a





cabo la liberalización del SFM tuvo como consecuencia la licitación de los títulos de concesión para prestar el SPTFC sobre determinada extensión de la vía general de comunicación ferroviaria, y a la vez, se concesionó y, en su caso, se asignó a cada concesionario y/o asignatario una extensión de las vías que conformaban el SFM en ese momento, así como diversos bienes de dominio público. Lo anterior, no implicó para los concesionarios y asignatarios llevar a cabo el despliegue e inversión directa, sobre las vías concesionadas. Dicha situación puede considerarse como una barrera a la entrada en términos del otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos en favor de cada AGENTE ECONÓMICO establecido en el cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

Destaca que los estímulos, subsidios o apoyos en favor de cada concesionario configuran una barrera a la entrada que solo tiene efectos en los nuevos entrantes, en términos de que tendrían que enfrentar los costos de despliegue de red antes mencionados, así como de otros costos asociados a la instalación de nueva infraestructura.

En caso, de que la SCT llegue a otorgar nuevos títulos de concesión durante la vigencia de los otorgados a los actuales concesionarios, éstos serían únicamente con la finalidad de prestar el SPTFC, dado que la facultad de operar y explotar las redes señaladas en los títulos de concesión y título de asignación, es exclusiva de los concesionarios y asignatarios durante periodo de vigencia de sus títulos.⁵⁶⁷

Conclusiones sobre la existencia de barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES, en términos de las fracciones I a VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen barreras a la entrada que impiden el ingreso de otros oferentes a cada uno de los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, conforme a lo siguiente:

- i) La necesidad de contar con un título de concesión y/o título de asignación para operar y explotar las vías de comunicación ferroviaria de cada una de las redes que conforman los MERCADOS RELEVANTES, constituye una barrera absoluta la entrada. Lo anterior, es aún más contundente en los casos del SERVICIO RELEVANTE provisto en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y la de RED DE KCSM, respectivamente. Lo anterior, en razón de que los concesionarios tienen exclusividad para prestar el SPTFC. Por otro lado, los MERCADOS RELEVANTES que conforman el SERVICIO RELEVANTE provisto en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD y la RED DE FIT, respectivamente, se observó que el concesionario y el asignatario, no presentan una condición similar a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM en cuanto a la integración vertical; en el sentido de que la administración de la vía y la prestación del SPTFC en dicha vía, en conjunto, no es exclusiva de éstos. Por lo que dichos AGENTES ECONÓMICOS tienen pocos incentivos para negar el acceso a sus vías concesionadas.
- ii) El monto de inversión requerido para el despliegue de una red ferroviaria que pueda ser considerada como de uso alternativo a alguna de las ya desplegadas dentro del SFM,

⁵⁶⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

constituye una barrera a la entrada. Destaca que dicha barrera es significativamente mayor para los AGENTES ECONÓMICOS o terceras personas que sean nuevos entrantes respecto de los AGENTES ECONÓMICOS existentes en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, puesto que estos últimos no tuvieron que incurrir en los costos de despliegue de redes ferroviarias y otros costos asociados a la instalación de nueva infraestructura.

- iii) Mediante la licitación de los títulos de concesión para prestar el SPTFC y el procedimiento de asignación del título de FIT, se concesionó y asignó una extensión de las vías que conforman el SFM, así como diversos bienes de dominio público, lo cual no implicó para los concesionarios y asignatarios llevar a cabo el despliegue e inversión directa, sobre las vías concesionadas. Dicha situación puede considerarse como una barrera a la entrada en términos del otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos en favor de cada concesionario y asignatario.

IX.2.5. Otras barreras a la entrada y/o elementos que pueden alterar las barreras a la entrada

Del análisis realizado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que, en el mercado relevante correspondiente al del SERVICIO RELEVANTE provisto en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE existen elementos que pueden configurar una barrera a la entrada distinta de las consideradas en las fracciones I a VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES, cuyo análisis se describe en las secciones: i) **Barreras a la entrada del tipo normativas: fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES;** ii) **Barreras de entrada del tipo económicas: fracciones I, II y IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES, y barreras a la entrada constituidas por las limitaciones a la competencia en mercados internacionales: fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES;** iii) **Barreras a la entrada derivadas de las restricciones constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES, y iv) Barreras a la entrada derivadas actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES: fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES del DICTAMEN.**

Análisis de otras barreras a la entrada en la RED DE FERROVALLE. En el mercado relevante que corresponde con 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 la RED DE FERROVALLE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, si bien la participación en la oferta del SERVICIO RELEVANTE es de 100% por parte de FERROVALLE, éste no tiene la capacidad de fijar las contraprestaciones por los derechos de paso que otorga a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, y por lo tanto, no tiene la capacidad para fijar el precio de acceso a su red mediante el SERVICIO RELEVANTE. Asimismo, FERROVALLE no tiene la capacidad de restringir el otorgamiento de éste último por sí mismo.

Así, la información que obra en el EXPEDIENTE, permite concluir a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM son los AGENTES ECONÓMICOS que





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

tienen la capacidad de fijar precios o de restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE provisto en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE.

Para entender esta situación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la estructura accionaria, operativa y administrativa de FERROVALLE, así como el tipo de usuarios a los que se ofrece el SERVICIO RELEVANTE en la RED DE FERROVALLE. De igual forma, se analizó la relación que existe entre los AGENTES ECONÓMICOS que detentan participación accionaria de FERROVALLE, su influencia sobre la administración de la empresa y el alcance que sus facultades tienen en el comportamiento financiero y operativo de FERROVALLE.

Composición accionaria de FERROVALLE. Como se mencionó en la sección de AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y autoridades relacionadas, la composición accionaria de FERROVALLE está dada por una participación de KCSM con el 25%, de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO con el 50% (a través de FERROMEX detenta un 25% y a través de FERROSUR detenta el restante 25%) y de la SCT con el restante 25%.⁵⁶⁸

Del análisis de los derechos que las participaciones otorgan a cada uno de los accionistas, se observa que todas las acciones confieren los mismos derechos e imponen las mismas obligaciones a sus titulares, conforme a lo siguiente:

- **Asambleas de accionistas.** Cada accionista tiene derecho a un voto y para que se consideren legalmente reunidas⁵⁶⁹ deberá estar representado, por lo menos, el 75% del capital social de FERROVALLE.
- **Consejo de administración.** Integrado por miembros propietarios y sus respectivos suplentes, designados por la propia asamblea de accionistas.⁵⁷⁰

Para que las sesiones del consejo de administración se consideren legalmente instaladas se requiere que se encuentren presentes 75% de los miembros propietarios o suplentes. Asimismo, las resoluciones de estas asambleas solo serán válidas cuando se tomen por el voto en el mismo sentido de las acciones que representan el 75% del capital social de FERROVALLE.

De lo anterior se observa que, si bien GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tiene derecho a nombrar al doble de consejeros del consejo de administración de FERROVALLE que puede establecer KCSM o la SCT, esto no otorga a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO la facultad de designar a los miembros del consejo de administración unilateralmente ni la de imponer decisiones en la asamblea y en el consejo. Lo anterior, toda vez que la aprobación de las decisiones, resoluciones y acuerdos que se

⁵⁶⁸ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁹ Asamblea General Ordinaria de Accionistas, Asamblea General Extraordinaria de Accionistas.

⁵⁷⁰ Cada grupo de accionistas que represente el veinticinco por ciento del capital social tiene derecho a designar uno, dos o tres consejeros del consejo de administración de FERROVALLE, respectivamente. Folios 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

tomen en ambos órganos de FERROVALLE, están supeditados a un voto de mayoría calificada del 75%.⁵⁷¹

Por otro lado, del análisis de la composición accionaria de FERROVALLE, y la distribución de facultades corporativas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: **i)** ninguno de sus accionistas tiene más del 50% de las acciones, siendo el mayor accionista GRUPO ECONÓMICO MÉXICO con exactamente el 50%;⁵⁷² **ii)** todas las acciones confieren los mismos derechos e imponen las mismas obligaciones a sus titulares;⁵⁷³ **iii)** el director general de FERROVALLE es designado por resolución del consejo de administración.⁵⁷⁴

Del análisis de las actas de asamblea y de accionistas presentadas por FERROVALLE durante la INVESTIGACIÓN, correspondientes al periodo comprendido de [REDACTED], se observa que las decisiones, acuerdos y resoluciones tomadas por los órganos de FERROVALLE fueron [REDACTED].⁵⁷⁵

Estructura operativa de FERROVALLE. FERROVALLE señaló, respecto de su operación, que, "(...) *no opera como ferrocarril sino como una terminal intermodal de carga ferroviaria. (...)*",⁵⁷⁶ por lo que, "(...) *no solicita a otros concesionarios Servicios de Interconexión para prestar cada una de las modalidades del SPTFC (...)*".⁵⁷⁷

Asimismo, de la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se observa que KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO son los únicos concesionarios con los que FERROVALLE tiene celebrados contratos para el otorgamiento de acceso mediante derechos paso a la RED DE FERROVALLE, y que estos dos AGENTES ECONÓMICOS son los únicos que utilizan el SERVICIO RELEVANTE en la RED DE FERROVALLE.

Al respecto, dentro de los contratos celebrados por FERROVALLE con KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que éstos establecen que "(...) ***FERROVALLE se obliga a cobrar por los mismos [derechos de paso], las tarifas que correspondan, aplicando un criterio de centro de costos más una utilidad razonable (...)***"⁵⁷⁸ [énfasis añadido].

Por su parte, de las manifestaciones que FERROVALLE realizó a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se encuentra que:

"(...) **no considera costos para la determinación de sus contraprestaciones** [por servicios de interconexión, entre ellos derechos de paso]. Las contraprestaciones originales fueron determinadas

⁵⁷¹ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE.

⁵⁷² Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE

⁵⁷³ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE

⁵⁷⁴ Folios 016830 a 016842, 016845 a 016856, y 016857 a 017189 del EXPEDIENTE

⁵⁷⁵ Folios 017335 a 017439 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁶ Folios 016830 a 016841 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁷ Folios 020845 a 020868 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁸ Folios 020845 a 020868 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

al momento en que se otorgó la concesión para operar. En los últimos 5 años las contraprestaciones se han actualizado en promedio 4% anual. (...)”⁵⁷⁹.

“(…) Derivado de que Ferrovale **aplica la metodología para determinación de los costos en base a una actualización de tarifas** desde el inicio del otorgamiento de la concesión, no se cuenta actualmente con otra metodología diferente o procedimiento diferente para la determinación de dichos costos enunciados en el punto anterior (...)”⁵⁸⁰. [Énfasis añadido]

Si bien, KCSM y GRUPO MÉXICO manifestaron no tener participación suficiente en FERROVALLE como para poder ejercer control sobre dicha empresa de manera independiente, o para considerarla una de sus subsidiarias,⁵⁸¹ del análisis del CONTRATO DE TRANSACCIÓN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos AGENTES ECONÓMICOS se comprometieron a administrar FERROVALLE de manera conjunta, conforme a las disposiciones y principios del anexo del CONTRATO referente a los estatutos sociales de FERROVALLE, incluyendo las políticas financieras de los mismos. Al respecto, el CONTRATO DE TRANSACCIÓN señala:

“(…) Sin perjuicio de lo anterior, en tanto los estatutos sociales de Ferrovale no sean modificados de conformidad con los términos establecidos en el **Anexo J**, las Partes Ferromex y Kansas por medio del presente Convenio aceptan que Ferrovale sea administrada conforme a las disposiciones y principios contenidos en el **Anexo J**, incluyendo las Políticas Financieras que integran dicho **Anexo J**. (...)”⁵⁸²

Lo anterior significa que KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO establecieron un compromiso para delimitar el acceso a FERROVALLE por parte de estos dos AGENTES ECONÓMICOS, en su carácter de accionistas de dicha empresa. Además, acordaron llevar a cabo la administración de FERROVALLE, KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, éstos concesionarios establecieron la metodología que FERROVALLE debe aplicar para actualizar las tarifas del SERVICIO RELEVANTE que cobra a los concesionarios, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y KCSM, a través de la siguiente modificación a los estatutos de FERROVALLE:



De acuerdo con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que las actualizaciones de las tarifas del SERVICIO RELEVANTE, acordadas por KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO en su

⁵⁷⁹ Folios 020845 a 020868 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁰ Folios 020845 a 020868 del EXPEDIENTE.

⁵⁸¹ Folios 016899 a 017189 del EXPEDIENTE.

⁵⁸² Folios 020845 a 020868 del EXPEDIENTE.

⁵⁸³

Op

Folios 020845 a 020868 del





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

carácter de administradores de FERROVALLE, no obedecen a condiciones de mercado, sino que son impuestas por éstos, que a su vez son los únicos usuarios del SERVICIO RELEVANTE en la RED DE FERROVALLE.

584

Para el periodo dos mil diez a dos mil quince, FERROVALLE tuvo una razón operativa promedio de [REDACTED] con una fluctuación de entre [REDACTED] y [REDACTED].⁵⁸⁵

Es decir, es probable que en el periodo de dos mil diez a dos mil quince sí se hayan aplicado los supuestos señalados en las políticas financieras descritas en los estatutos sociales de FERROVALLE contenidos en el CONTRATO DE TRANSACCIÓN, en los que se [REDACTED]

Lo anterior, se puede constatar con los datos proporcionados por FERROVALLE para los años dos mil quince y dos mil dieciséis, en los cuales las contraprestaciones cobradas a KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO fueron [REDACTED] y no presentaron variaciones en monto durante los dos años antes señalados.⁵⁸⁶

Mediante la modificación e imposición de las políticas financieras, KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO implementaron como objetivo de FERROVALLE el de minimizar los costos de sus principales clientes del SERVICIO RELEVANTE, los cuales son, a su vez, sus accionistas. Esto implica que KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO no tienen como finalidad última el maximizar su utilidad o valor dentro de FERROVALLE, sino por el contrario, se enfocan en minimizar sus gastos y en maximizar sus operaciones por derechos de paso en la RED DE FERROVALLE.

De igual forma, mediante el CONTRATO DE TRANSACCIÓN, KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO acordaron el tiempo a que estaba sujeto el ejercicio del derecho de FERROVALLE para cobrarle a KCSM y a GRUPO ECONÓMICO MÉXICO por otorgarles acceso mediante derechos de paso, para que una vez excedido dicho lapso, FERROVALLE pudiera cobrar la contraprestación por derechos de paso, conforme a lo siguiente.⁵⁸⁷

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁵⁸⁴ El margen de utilidad operativa mide solamente las ganancias obtenidas por operaciones sin contemplar pagos de intereses financieros, impuestos y dividendos.

⁵⁸⁵ Folios 016843 y 020869 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁶ Folios 017440 a 017691 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁷ Folio 046073 del EXPEDIENTE.





Conclusiones sobre otras barreras a la entrada y/o elementos que previsiblemente pueden alterar las barreras a la entrada. De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que:

- i) KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO participan en FERROVALLE como accionistas y como únicos usuarios de diversos servicios para acceder la RED DE FERROVALLE, entre estos los derechos de paso.
- ii) KCSM y GRUPO MÉXICO manifestaron no tener participación suficiente en FERROVALLE como para poder ejercer control sobre dicha empresa o para considerarla una de sus subsidiarias.
- iii) Del análisis de la información presentada por KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO durante la INVESTIGACIÓN se observa que estos AGENTES ECONÓMICOS se comprometieron a administrar FERROVALLE, de manera conjunta, conforme a las disposiciones y principios del anexo del CONTRATO DE TRANSACCIÓN referente a los estatutos sociales de FERROVALLE, incluyendo las políticas financieras de los mismos.
Esto significa que KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO establecieron un compromiso para delimitar el acceso a FERROVALLE por parte de estos dos concesionarios y fijaron una metodología para calcular las tarifas que debería ser cobradas a dichos concesionarios por el acceso a la RED DE FERROVALLE.
- iv) KCSM o GRUPO ECONÓMICO MÉXICO en efecto, no tienen la capacidad de controlar la toma de decisión dentro de FERROVALLE de manera independiente, sin embargo, al detentar, en su conjunto, 75% del capital social de dicha empresa, estas dos empresas sí tienen la capacidad de tomar decisiones, y de adoptar resoluciones y acuerdos dentro de los órganos rectores de FERROVALLE.

Lo anterior, se puede apreciar de los acuerdos establecidos entre KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO dentro del CONTRATO DE TRANSACCIÓN, pues en ese acto, ambos AGENTES ECONÓMICOS establecieron políticas monetarias de acceso a la RED DE FERROVALLE, aplicables únicamente a estos dos concesionarios. Asimismo, se comprometieron a llevar a cabo cualquier acto necesario para lograr acceder a la RED DE FERROVALLE en términos equitativos.

De los elementos señalados anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la composición accionaria de FERROVALLE ha alterado la operación y administración del acceso a la RED DE FERROVALLE, de manera que la operación y explotación de las VÍAS FÉRREAS de

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





055217

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

FERROVALLE responde a los intereses de los accionistas, es decir, KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, en su carácter de únicos usuarios del SERVICIO RELEVANTE.

Es decir, que la barrera absoluta que constituye el título de concesión de FERROVALLE se ve alterada por los incentivos de los accionistas de FERROVALLE, al ser éstos los administradores, operadores, y a su vez únicos usuarios del SERVICIO RELEVANTE, en la RED DE FERROVALLE. Esta situación impide que cualquier AGENTE ECONÓMICO o tercera persona que pretenda entrar a la RED DE FERROVALLE estaría imposibilitado a competir dentro de ese mercado, pues la administración de esa red no es independiente y por el contrario está alineado con los intereses de maximizar la operación que KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO tienen sobre la misma.

IX.3. La existencia y poder de sus competidores: fracción III del artículo 59 de la LFCE

La fracción III del artículo 59 de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

(...)

III. La existencia y poder de sus competidores; (...)”

Conforme a lo mencionado al inicio de la presente sección, existe una participación de mercado del 100% de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT⁵⁸⁸ y LCD en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Al respecto, derivado de la condición de monopolio de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD, en todos los trayectos o rutas de cada uno de sus MERCADOS RELEVANTES, no resulta de mérito el análisis de la fracción III del artículo 59 de la LFCE.

IX.4. Las posibilidades de acceso a fuentes de insumos: fracción IV del artículo 59 de la LFCE

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

(...)

⁵⁸⁸ Conforme al Oficio 4.3.-1081/2007 la SCT impuso a FIT la modalidad de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB. Folio 014821 a 014826, y 015428 Bis del EXPEDIENTE.





IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos (...)."

Conforme a lo mencionado al inicio de la presente sección, existe una participación de mercado del 100% de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT⁵⁸⁹ y LCD en sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Al respecto, derivado de la condición de monopolio de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, KCSM, FERROVALLE, FIT y LCD, en todos los trayectos o rutas de cada uno de sus respectivos MERCADOS RELEVANTES, únicamente los AGENTES ECONÓMICOS tienen acceso a los insumos (VÍAS FÉRREAS, patios, entre otros) que se requieren para la prestación del SERVICIO RELEVANTE en todos los trayectos o rutas de cada uno de sus respectivos MERCADOS RELEVANTES. Así, no resulta de mérito el análisis de la fracción IV del artículo 59 de la LFCE.

IX.5. El comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción V del artículo 59 de la LFCE

El artículo 59, fracción V de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

“**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

(...)

V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y (...).”

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, los únicos AGENTES ECONÓMICOS que participan como oferentes son los concesionarios y asignatarios titulares de los respectivos títulos de concesión y título de asignación. Derivado de lo anterior, el único comportamiento que se analiza para efectos de resolver sobre condiciones de competencia en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES es el del AGENTE ECONÓMICO oferente del SERVICIO RELEVANTE. Al respecto, los detalles de tal comportamiento se analizan en las secciones **Capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES; Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES, y Otras barreras a la entrada y/o elementos que pueden alterar las barreras a la entrada del DICTAMEN.**

IX.6. Los demás criterios que se establezcan en las DISPOSICIONES: fracción VI del artículo 59 de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción V de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

⁵⁸⁹ Conforme al Oficio 4.3.-1081/2007 la SCT impuso a FIT la modalidad de operar las vías concesionadas originalmente a CHIAPAS MAYAB. Folio 014821 a 014826, y 015428 Bis del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

“**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

(...)

VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión.”

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece que:

“**ARTÍCULO 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

- I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
- II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
- III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”

Toda vez que solo existe un oferente del SERVICIO RELEVANTE en los MERCADOS RELEVANTES, no es necesario realizar el análisis correspondiente al grado de posicionamiento del dicho servicio, o a la posibilidad de que los CONCESIONARIOS SOLICITANTES del SERVICIO RELEVANTE acudan a otros proveedores debido a la existencia de diferenciales elevados en costos por acudir a otros oferentes.

Asimismo, como se señaló al inicio de esta sección, el SERVICIO RELEVANTE únicamente se presta en MERCADOS RELEVANTES que se encuentran dentro del SFM, es decir en territorio nacional, por lo que no resulta de análisis la falta de acceso de importaciones o a la existencia de costos elevados de internación.

IX.7. Conclusiones respecto de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES

De los elementos antes expuestos se puede concluir, en relación con las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, 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 de 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.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

- 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 tienen la capacidad para restringir el abasto en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES que les corresponden.
- La necesidad de contar con un título de concesión y/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 de 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 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, el 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 LCD 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 de LCD se ve restringida, toda vez que las VÍAS FÉRREAS colindantes a la RED DE LCD son las concesionadas a FERROMEX, es decir, son colindantes a la RED GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. Así, GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, 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 la ya establecidas para nuevas rutas o trayectos, de manera unilateral.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Derivado de lo anterior, y de conformidad con el artículo 96 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye 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.
- 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.

X. Algunas problemáticas señaladas por los usuarios del SPTFC relacionadas con la falta de condiciones de competencia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES

Con la finalidad de observar las limitaciones que enfrentan los usuarios derivadas de la falta de condiciones de competencia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES, se requirió información de una muestra de usuarios dentro del SFM considerando el volumen y la cantidad de rutas que utilizan.⁵⁹⁰

Aunado a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó distinta información que obra en el EXPEDIENTE y observa que los USUARIOS seleccionados tienen una participación notable en los MERCADOS RELEVANTES, conforme a lo siguiente:

Participación de los USUARIOS por volumen de carga en términos de toneladas. Con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, se elaboró el cuadro **Participación de los USUARIOS por volumen de tráfico total (toneladas), dos mil quince**, la cual presenta la participación de los USUARIOS, en el tráfico total de la carga movilizada. Para efectos del presente análisis el tráfico total considera tanto el SPTFC LOCAL como el SPTFC INTERLINEAL, para el año dos mil quince.

⁵⁹⁰ Para la selección de la muestra, primero se consideraron los productos que más toneladas netas mueven en el SFM. Del anuario estadístico ferroviario de dos mil quince, se desprende que los principales productos movilizados fueron maíz, cemento, contenedores, mineral de hierro, láminas y planchas de hierro y acero, trigo y vehículos automotores armados, los cuales concentran el 48% del tráfico total. Una vez identificados los productos más representativos del SFM, se seleccionaron aquellos usuarios que tuvieran una mayor participación relativa en el sector correspondiente y que dada la ubicación de sus plantas en territorio nacional utilizaran distintas rutas ferroviarias para movilizar sus productos.

Cuadro. Participación de los USUARIOS por volumen de tráfico total (toneladas),⁵⁹¹ dos mil quince⁵⁹²

USUARIOS	Concesionario que presta el SPTFC LOCAL e INTERLINEAL		
	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO		KCSM
	FERROMEX	FERROSUR	
CARGILL			
CEMEX			
TERNIUM			
DEACERO			
FORD			
APL			
Participación de los USUARIOS			
Otros usuarios SPTFC reportados por el concesionario	73% (correspondiente a 827 usuarios)	73% (correspondiente a 316 usuarios)	77% (correspondiente a 782 usuarios)
Total			

Fuente: elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

Los USUARIOS seleccionados movilizan, aproximadamente, el [REDACTED] del tráfico total de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, es decir, el porcentaje correspondiente es el mismo tanto en las vías concesionadas a FERROMEX como en las vías concesionadas a FERROSUR. En el caso de la RED DE KCSM, los USUARIOS movilizan, aproximadamente el [REDACTED] del tráfico total en dicha red. Si bien, es de señalar que, aunque el volumen en toneladas movilizadas por los USUARIOS correspondió a un 26% en promedio, esta participación se centra en tan solo seis USUARIOS, mientras que el restante 74% del volumen movilizadas en el SFM se reparte en promedio en seiscientos cuarenta y dos usuarios.

Cuadro. Participación de los USUARIOS en volumen por tráfico que utiliza derechos de paso (toneladas),⁵⁹³ dos mil quince⁵⁹⁴

USUARIOS	Concesionario que utiliza el derecho de paso		
	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO		KCSM
	FERROMEX	FERROSUR	
CARGILL			
CEMEX			
TERNIUM			
DEACERO			
FORD			

⁵⁹¹ LCD, FIT y FERROVALLE fueron omitidas porque la participación no es representativa.

⁵⁹² Folios 020689 a 020752; 020753 a 020818; 053795 a 053822, y 053823 a 053824 del EXPEDIENTE.

⁵⁹³ LCD, FIT y FERROVALLE fueron omitidas porque la participación no es representativa.

⁵⁹⁴ Folios 020689 a 020752, 020753 a 020818, 052215 a 052257, y 052258 a 052290 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

APL			
Participación de los USUARIOS			
Otros usuarios del SPTFC reportados por el concesionario			
Participación total de los 10 principales usuarios */	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

*/ La información de este anexo únicamente contiene información de los diez usuarios que más volumen de carga movilizó el concesionario mediante derecho de paso.

Por otro lado, el cuadro **Participación de los USUARIOS en volumen por tráfico que utiliza derechos de paso (toneladas), dos mil quince**, presenta la participación de tráfico de los USUARIOS para dos mil quince cuando el concesionario que movilizó la carga utilizó las vías de otro concesionario mediante derechos de paso.

Del volumen total de carga que movilizó GRUPO ECONÓMICO MÉXICO a través de FERROMEX en vías de otro concesionario, mediante derechos de paso, destaca que el ██████████⁵⁹⁵ del total movilizado corresponde a un solo USUARIO. De manera similar, el ██████████ del volumen que movilizó GRUPO ECONÓMICO MÉXICO a través de FERROSUR mediante el uso de derechos de paso corresponde a un USUARIO. Por su parte, del volumen de carga movilizado por la RED DE KCSM utilizando las vías de otro concesionario mediante derecho de paso, un solo USUARIO representó el ██████████ del total de la carga, durante dos mil quince.

Participación de los USUARIOS en el SPTFC por ingresos. Con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, se elaboró el cuadro **Participación de los USUARIOS en el ingreso total que obtienen los concesionarios, dos mil quince**, que presenta la participación de los USUARIOS, respecto a los ingresos totales obtenidos por los concesionarios por el total de la carga movilizada en las diferentes redes del SFM, en dos mil quince.

Cuadro. Participación de los USUARIOS en el ingreso total que obtienen los concesionarios,⁵⁹⁶ **dos mil quince**⁵⁹⁷

USUARIOS	Concesionario que prestó el SPTFC		
	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO		KCSM
	FERROMEX	FERROSUR	
CARGILL	██████████	██████████	██████████
CEMEX			
TERNIUM			
DEACERO			
FORD			

⁵⁹⁵ El 100% del volumen únicamente considera a los diez principales usuarios señaladas por los concesionarios y asignatario.

⁵⁹⁶ LCD, FIT y FERROVALLE fueron omitidas porque la participación no es representativa.

⁵⁹⁷ Folios 020689 a 020752; 020753 a 020818; 020818; 053795 a 053822; 053823 a 053824, y 053824 del EXPEDIENTE.



APL			
Participación de los USUARIOS			
Otros usuarios del SPTFC reportados por el concesionario			
Total	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

De la información anterior se desprende que la participación total de los USUARIOS según ingresos generados a los concesionarios, en dos mil quince, llegó a ser de [REDACTED] en la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO correspondiente a las vías de FERROMEX; [REDACTED] en la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO correspondiente a las vías de FERROSUR y [REDACTED] en la RED DE KCSM.

Cuadro. Participación de los USUARIOS en el ingreso que obtienen los concesionarios en tráfico que utiliza derechos de paso,⁵⁹⁸ dos mil quince⁵⁹⁹

USUARIOS	Concesionario que utiliza derechos de paso		
	GRUPO ECONÓMICO MÉXICO		KCSM
	FERROMEX	FERROSUR	
CARGILL			
CEMEX			
TERNIUM			
DEACERO			
FORD			
APL			
PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS			
Otros usuarios del SPTFC reportados por el concesionario			
Participación Total de los 10 principales usuarios */	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

*/ La información de este anexo únicamente contiene información de los diez usuarios que más volumen de carga movilizó el concesionario mediante derechos de paso

Por su parte, el cuadro **Participación de los USUARIOS en el ingreso que obtienen los concesionarios en tráfico que utiliza derechos de paso, dos mil quince** muestra que, de los ingresos que obtuvo GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, mediante FERROMEX, en rutas que utilizan las vías de otro concesionario a través del uso de derechos de paso, uno de los USUARIOS seleccionados generó el [REDACTED] de los ingresos por la prestación del SPTFC utilizando derechos de paso; mientras que en las vías correspondientes a FERROSUR, tres de los USUARIOS seleccionados generaron el [REDACTED]

⁵⁹⁸ LCD, FIT y FERROVALLE fueron omitidas porque la participación no es representativa.

Para obtener el ingreso reportado de KCSM en pesos mexicanos, se calculó el promedio diario del tipo de cambio para obtener el valor promedio mensual con datos publicados por Banco de México de 2015. El tipo de cambio calculado se multiplicó por el ingreso reportado en dólares.

⁵⁹⁹ Folios 020689 a 020752, 020753 a 020818, 052215 a 052257, y 052258 a 052290 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Por su parte, en la RED DE KCSM tres de los USUARIOS seleccionados generaron el de los ingresos por la prestación del SPTFC utilizando derechos de paso.

Derivado de que las participaciones de los USUARIOS presentadas en líneas previas, se considera que las manifestaciones señaladas en la presente sección, son reflejo de las distintas problemáticas que enfrentan los usuarios del SFM.

X.1. Análisis de la información de los USUARIOS

Consideración previa. Es importante señalar que, del análisis integral de la información proporcionada por la muestra de los USUARIOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en las rutas donde se utilizan las redes de dos o más concesionarios, generalmente, los USUARIOS desconocen la forma en que los concesionarios realizan la interconexión entre las redes que componen el SFM a fin de completar el servicio a dicho USUARIO; es decir, ignoran si en una ruta determinada el SPTFC se da a través de un derecho de paso o un SPTFC INTERLINEAL.

Los USUARIOS son quienes deciden el origen y destino al que desean movilizar la carga, conforme a sus intereses comerciales. Su principal interés es el costo y el tiempo que conlleva el SPTFC del origen al destino.⁶⁰⁰ Del análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los concesionarios, como administradores de la infraestructura, son quienes directamente deciden y coordinan el acceso entre redes ferroviarias en los casos de rutas donde se requiere del uso de las vías de más de un concesionario. A su vez, se observa que el modo de acceso entre redes impacta el costo y el tiempo del traslado de la carga para los USUARIOS, pero son los concesionarios quienes directamente deciden y coordinan la forma de acceso.

Cuando los USUARIOS solicitan la prestación del SPTFC en rutas que involucran SPTFC INTERLINEAL, generalmente, solo negocian con el concesionario que tiene la infraestructura en el punto de origen de la ruta que demandan o con aquel que recorre más kilómetros en la ruta. Lo anterior toda vez que, en la práctica, en rutas donde se ofrece el SPTFC INTERLINEAL, el concesionario contratante se encarga de negociar el costo y participación con otros concesionarios que participen, otorgando una cotización al USUARIO con una tarifa integrada⁶⁰¹ sin desglose el monto pagado por tramo.⁶⁰²

Actualmente, la **Regla 11 de la AAR** es considerada con la entrada en vigor del DECRETO DE LA LRSF. No obstante, de la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶⁰⁰ Folios 053006 a 053053, 016245 a 016556 Bis, y 021945 a 021965 del EXPEDIENTE.

⁶⁰¹ Tarifa integrada, es la tarifa que se compone del cobro de cada uno de los concesionarios o asignatarios que participan en el SPTFC INTERLINEAL y que se factura en una sola tarifa para el USUARIO, sin desglose del cobro por concesionario o asignatarios.

⁶⁰² Folios 053006 a 053053, 016245 a 016556 Bis, 015818 a 015828, 015958 a 015996, y 001628 a 001635 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

INVESTIGADORA observa que aún no es de uso general, toda vez que los concesionarios no reportan a los USUARIOS el monto correspondiente por tramo y solo presentan una tarifa integrada.⁶⁰³

De la información proporcionada por los USUARIOS, se observa que en varios casos presentan información general sobre la problemática de las rutas que utilizan sin especificar en cada ruta si el SPTFC que reciben utilizó el servicio mediante derecho de paso o se ofreció a través de un SPTFC LOCAL o un SPTFC INTERLINEAL. No obstante, lo anterior, la información proporcionada por los USUARIOS es indicativa para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA sobre la conectividad de las redes en el SFM.

Con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, se elaboró el mapa **Derechos de paso y rutas interlineales utilizadas por los USUARIOS**, que presenta las rutas que involucran el uso del SPTFC INTERLINEAL a través de las cuales movilizan carga los USUARIOS, además de los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión.

El mapa **Derechos de paso y rutas interlineales utilizadas por los USUARIOS**, permite observar que algunas de las rutas interlineales que utilizan los USUARIOS coinciden con los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión. Lo anterior sugiere que los USUARIOS podrían hacer uso de alguno de estos derechos de paso.

[Espacio sin texto]

⁶⁰³ Folios 015818 a 015828, 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

En concordancia con lo señalado en el apartado **1.3.1 Interconexión: tráfico interlineal**, respecto a la aplicación de la **Regla 11 de la AAR**, los USUARIOS esperan negociar una tarifa de forma independiente con cada concesionario en el tramo correspondiente o negociar con el concesionario de origen o destino la tarifa total de la ruta. Eventualmente, los USUARIO tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino. Conforme a los Folios 015818 a 015828, 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.



Mapa. Derechos de paso y rutas interlineales utilizadas por USUARIOS,⁶⁰⁴ dos mil quince⁶⁰⁵



Fuente: elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

Objetivo del análisis. Considerando lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera relevante dar a conocer la información presentada por los USUARIOS respecto del SPTFC que se les provee, así como su modalidad de conexión con otras redes del SFM. Lo anterior considerando que:

- i) Expone problemáticas específicamente relacionadas con la prestación del SPTFC en rutas donde existen derechos de paso y que podrían ser el reflejo de la falta de condiciones de competencia de algunos de los MERCADOS RELEVANTES.
- ii) Expone problemáticas que enfrentan los USUARIOS respecto a la prestación del SPTFC en cuanto a tiempos y costos, que evidencian la necesidad de mejorar la interconexión de las redes del SFM.
- iii) Expone problemáticas que enfrentan los USUARIOS respecto a la prestación del SPTFC que podrían disminuirse, si la AGENCIA promueve el acceso a los MERCADOS RELEVANTES mediante el otorgamiento de nuevos derechos de paso.

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶⁰⁴ Se presentan solamente las rutas de los USUARIOS que utilizan SPTFC INTERLINEAL.

⁶⁰⁵ Folios 053742 a 053743, 054379, 054334, y 053274 del EXPEDIENTE.



X.1.1. Problemáticas específicas que enfrentan los USUARIOS mediante derechos de paso

Relevancia. Algunos USUARIOS proporcionaron información que permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA visualizar distintas manifestaciones acerca de la operación del SPTFC que se relacionan directamente a la falta de condiciones de competencia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES. De esta información puede observarse, de manera general, que cuando los concesionarios utilizan derechos de paso, los USUARIOS reciben un SPTFC discontinuo e ineficiente.⁶⁰⁶

Problemática en el SPTFC que utiliza derechos de paso. Los USUARIOS que lograron identificarse como clientes de una ruta en la que se les provee el SPTFC mediante derechos de paso, manifiestan que existe muy poca coordinación entre los concesionarios. Como prueba de ello argumentan que existe un constante incumplimiento en las franjas horarias establecidas para ejercer los derechos de paso.⁶⁰⁷

De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los derechos de paso se ejercen en franjas horarias establecidas, es decir, ventanas de tiempo en las que el concesionario titular de la infraestructura debe ceder a otro el espacio en sus vías para que éste acceda a ellas con su EQUIPO TRACTIVO y EQUIPO DE ARRASTRE, y pueda situar el EQUIPO DE ARRASTRE para carga o descarga de la mercancía ya sea en la planta del USUARIO o en alguna terminal, y posteriormente retirarlos para desplazarse al destino final de la carga.⁶⁰⁸

Sin embargo, los USUARIOS señalaron que la mayoría de las veces que se hace uso de algún derecho de paso, no es posible situar o retirar el EQUIPO DE ARRASTRE para carga o descarga debido a la obstrucción en vías que no permite la entrada o salida del equipo referido a las plantas o terminales, lo que ocasiona demoras en el situado o retiro de los EQUIPOS DE ARRASTRE y desfasa el tiempo de carga y descarga de la mercancía. Operativamente para los USUARIOS esto tiene como efecto que no puedan movilizar los insumos a sus plantas de producción o que incumplan en los tiempos de entrega con sus clientes finales. Esto podría generar costos operativos para los USUARIOS que conlleve a que opten por otros medios de transporte lo que, a su vez, genera costos adicionales.⁶⁰⁹

La problemática señalada en el párrafo que antecede, se presenta incluso en la movilización de TRENES UNITARIOS, para los cuales, como se señaló en la sección **Mercado Materia de la Declaratoria**, no se requiere de clasificación en patios, ni de maniobras adicionales una vez que son movilizados de su origen a su destino, requiriendo sólo el permiso de acceso a la vía de otro concesionario. En este sentido, los USUARIOS señalaron que no existe continuidad en el SPTFC

⁶⁰⁶ Folios 015818 a 015828, 015958 a 015996, 001628 a 001635, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁷ Folios 015818 a 015828, 015958 a 015996, 001628 a 001635, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁸ Folios 016245 a 016556 Bis, y 015818 a 015828 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁹ Folios 016245 a 016556 Bis, y 015818 a 015828 del EXPEDIENTE.





cuando requieren de cambio de vías para incorporarse a una red administrada por otro concesionario.⁶¹⁰

X.1.2. Problemática que enfrentan los USUARIOS que evidencia la necesidad de mejorar la interconexión de las redes del SFM

Relevancia. Los USUARIOS que señalaron haber recibido el servicio de SPTFC INTERLINEAL, proporcionaron información que permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observar ineficiencias en la interconexión del SFM. Como se observa en el DICTAMEN, la falta de condiciones de competencia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES tienden a agravarse para los USUARIOS, ya que la otra modalidad de conexión dentro del SFM, distinto al derecho de paso, es decir, el SPTFC INTERLINEAL opera con altas tarifas y tiempos ineficientes que generan mayores costos a los USUARIOS.⁶¹¹ Dado lo anterior, la información presentada por los USUARIOS permite a la AUTORIDAD INVESTIGADORA observar la necesidad de mejorar la conexión entre las redes del SFM para fomentar mejores condiciones de competencia.

Problemática del SPTFC INTERLINEAL. Algunos de los USUARIOS requeridos señalan que cuando han utilizado el SPTFC INTERLINEAL, la negociación y el establecimiento de la tarifa integrada por el SPTFC INTERLINEAL entre concesionarios ha sido compleja. En los casos donde los concesionarios no llegan a establecer acuerdos entre ellos, pueden aplicar la tarifa máxima registrada, la cual llega a ser significativamente mayor en comparación con una tarifa integrada establecida por mutuo acuerdo.⁶¹² Esto ocasiona que, ante un incremento en el costo de la tarifa integrada, los USUARIOS del SPTFC INTERLINEAL busquen medios alternativos de transporte, poco eficientes en términos de tiempo y costos. A su vez, la problemática para el establecimiento de tarifas del SPTFC INTERLINEAL desincentiva el uso de la ruta y, en ocasiones, obliga al USUARIO a desplazarse de una ruta interlineal hacia rutas del SPTFC LOCAL menos eficientes en términos de tiempo.⁶¹³

Derivado de lo anterior, algunos USUARIOS evitan el uso del SPTFC INTERLINEAL debido a que es común que este tipo de servicio sea cotizado con tarifa TUCE,⁶¹⁴ lo que implica, además de una alta tarifa, incrementos en tiempos de tránsito y cobros adicionales como pago por derechos de piso.⁶¹⁵

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶¹⁰ Folios 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

⁶¹¹ Folios 053006 a 053053, 016245 a 016556 Bis, y 001628 a 001635 del EXPEDIENTE.

⁶¹² Folios 053006 a 053053, 016245 a 016556 Bis, y 052291 a 052384 del EXPEDIENTE.

⁶¹³ Folios 016245 a 016556 Bis, 052291 a 052384, y 054077 a 054088 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁴

⁶¹⁵ Folios 051517 a 051534, y 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

El pago por derecho de piso es un cobro catalogado dentro de servicios diversos generado por mantener detenidos carros cargados en la terminal del concesionario.



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Asimismo, algunos USUARIOS señalan que en aquellas rutas del SPTFC INTERLINEAL donde uno de los concesionarios otorga el SPTFC INTERLINEAL en un trayecto corto de la ruta, éste no tiene interés por recibir el EQUIPO DE ARRASTRE proveniente de otro concesionario, por lo que aplica diversos mecanismos para desincentivar este tipo de servicio. Esto ocasiona que los USUARIOS no tengan incentivos a utilizar recorridos que pudieran darse a través de la provisión de dicho servicio en conjunto entre concesionarios, a pesar de que sí existe interés por el uso de estas rutas.⁶¹⁶

Para mostrar con mayor detalle esta problemática, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, se elaboró la gráfica **Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre KCSM y FERROMEX**, la cual muestra la razón entre la tarifa por tráfico interlineal cobrada por KCSM sobre la tarifa por tráfico interlineal cobrada por FERROMEX por tonelada-kilómetro, durante dos mil quince.

Bajo la hipótesis de que los costos por tonelada-kilómetro son similares en una ruta determinada, se esperaría que, si los concesionarios recorren una cantidad similar de kilómetros en una ruta que ofrecen a través del SPTFC INTERLINEAL, cobrarán una tarifa muy parecida (razón cercana a uno) por cada tonelada-kilómetro movilizado.⁶¹⁷ Sin embargo, en la gráfica **Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre KCSM y FERROMEX** se observa una elevada asimetría entre la tarifa que cobra cada concesionario respecto a la distancia que recorre, dado que el concesionario que transporta la carga a menor distancia tiende a cobrar tarifas más altas por tonelada-kilómetro respecto al concesionario que recorre la mayor distancia.⁶¹⁸

Para una mayor comprensión sobre la interpretación de la gráfica **Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre KCSM y FERROMEX**, a continuación, se describe la variación en tarifa cuando uno de los concesionarios recorre una menor distancia respecto al otro.

- i) Cuando la tarifa que cobra KCSM es mayor que la tarifa que cobra FERROMEX y KCSM recorre una menor distancia. Si se observa el punto con valor [REDACTED], quiere decir que cuando en las vías correspondientes a FERROMEX se recorre [REDACTED] kilómetros y en las vías correspondientes a KCSM se recorre solo once kilómetros, KCSM cobra [REDACTED] veces más de lo que cobra FERROMEX por tonelada-kilómetro.
- ii) Cuando la tarifa que cobra FERROMEX es mayor que la tarifa que cobra KCSM y FERROMEX recorre una menor distancia. Si observamos el valor [REDACTED], esto quiere decir que cuando en las vías correspondientes a KCSM se recorre [REDACTED] kilómetros de la ruta y FERROMEX solo [REDACTED] kilómetros,

⁶¹⁶ Folios 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶¹⁷ Bajo un escenario donde los kilómetros recorridos por cada concesionario son similares en una ruta, es decir, que los valores se encuentran cerca de la recta de cuarenta y cinco grados, se esperaría que la relación tarifaria fuera similar, sin embargo, en algunos de los valores cercanos a la recta se aprecia que alguno de los concesionarios está cobrando una tarifa mayor.

⁶¹⁸ La gráfica ilustra el caso cuando KCSM es el concesionario de origen y FERROMEX es el concesionario de destino.

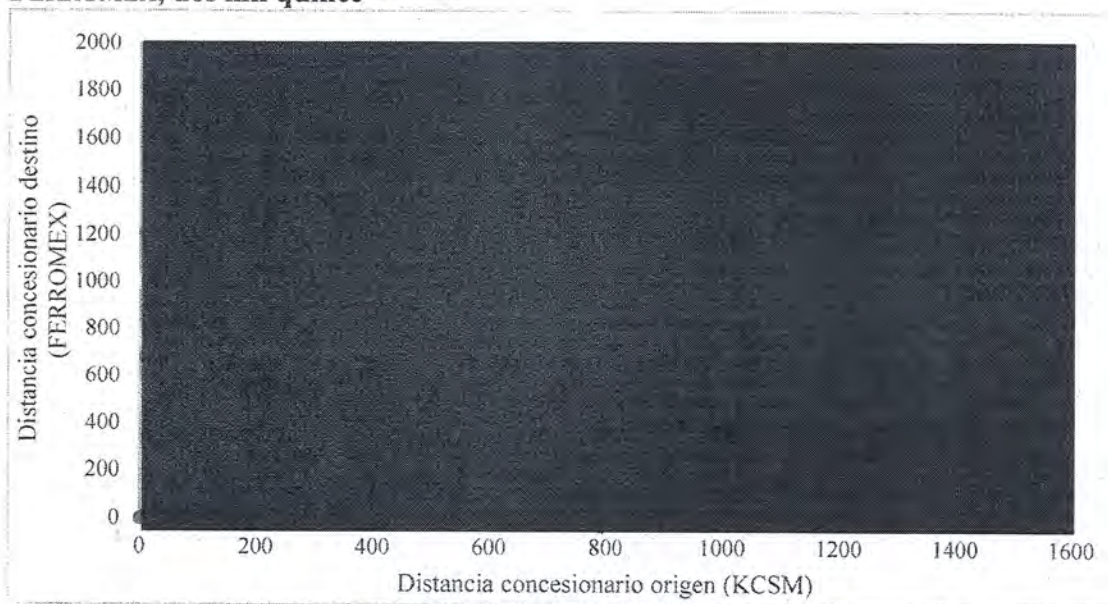


Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

KCSM cobra [REDACTED] veces menos de lo que cobra FERROMEX por tonelada-kilómetro.

Derivado de lo anterior, se desprende que cuando el concesionario que presta el SPTFC INTERLINEAL en el tramo más corto, generalmente cobra una tarifa mayor la USUARIO por tonelada-kilómetro en comparación con la tarifa cobrada por el concesionario que recorre el tramo más largo.

Gráfica. Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre KCSM y FERROMEX, dos mil quince⁶¹⁹

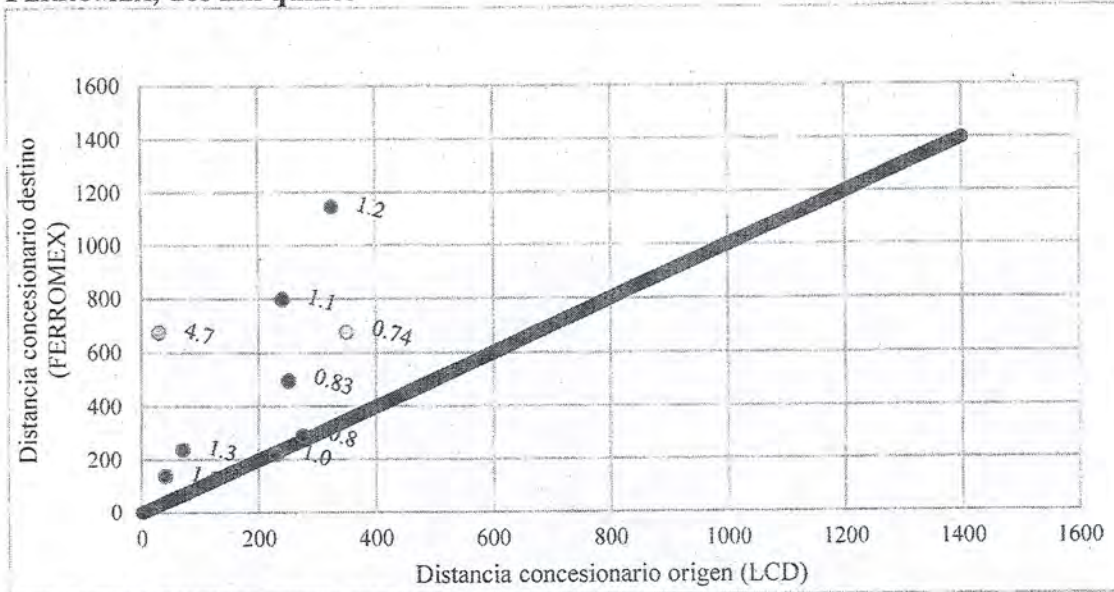


Fuente: elaboración propia con información de los anexos "Base Interlineal nivel carro".

Con la finalidad de observar si este comportamiento se presenta con la interacción de una red más pequeña, se realizó el mismo ejercicio entre la relación tarifaria de LCD y FERROMEX. Como se observa en la gráfica **Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre LCD y FERROMEX**, aunque se cuenta con menos datos, la relación presenta resultados similares.

⁶¹⁹ Únicamente se consideraron aquellas observaciones que reportaron un carro movilizad, que fueron realizadas entre dos concesionarios con escala cero, es decir, se reportó una estación de origen y una de destino sin proporcionar una estación intermedia y, cuya frecuencia durante dos mil quince fue mayor o igual a ocho operaciones por distancia, considerando un volumen mayor a treinta toneladas. La razón que se muestra está ponderada por el número de operaciones y distancia reportada. Los datos corresponden a la información que presentó el concesionario de origen. Para efectos prácticos, no se presentaron los ejercicios cuando la RED de FERROMEX origina la carga y la RED de KCSM finaliza el recorrido (cociente entre el precio de FERROMEX y el de KCSM), así como el análisis entre las redes de FERROSUR y KCSM, ya que en todos los ejercicios se observan comportamientos similares, es decir, el concesionario que presta el SPTFC INTERLINEAL en el tramo corto tiende a cobrar una tarifa mayor que la tarifa cobrada el concesionario que recorre el tramo más largo.

Gráfica. Razón entre las tarifas por tonelada kilómetro en tráfico interlineal entre LCD y FERROMEX, dos mil quince⁶²⁰



Fuente: elaboración propia con información de los anexos "Base Interlineal nivel carro".

Es decir, como se observa tanto en la gráfica anterior, como en el cuadro **Razón tarifaria de LCD y FERROMEX respecto a la distancia recorrida por ruta, dos mil quince**, en la ruta donde LCD recorre treinta kilómetros y FERROMEX seiscientos setenta y cinco kilómetros, LCD cobra cuatro punto siete veces más por tonelada kilómetro que lo que cobra FERROMEX. Por su parte, en la ruta donde la distancia que recorre LCD es mayor, trescientos cincuenta kilómetros, y FERROMEX recorre seiscientos setenta y cinco kilómetros, LCD cobra cero punto setenta y cuatro veces menos que lo que cobra FERROMEX. Asimismo, se observa que cuando LCD recorre más de doscientos kilómetros, tiende a cobrar una tarifa similar a la que cobra FERROMEX.

⁶²⁰ La gráfica ilustra el caso cuando LCD es el concesionario de origen y FERROMEX es el concesionario de destino. Únicamente se consideraron aquellas observaciones que reportaron un carro movilizado que fueron realizadas entre dos concesionarios con escala cero, es decir, se reportó una estación de origen y una de destino sin proporcionar una estación intermedia y, cuya frecuencia durante dos mil quince fue mayor o igual a ocho operaciones por distancia, considerando un volumen mayor a treinta toneladas. La razón que se muestra está ponderada por el número de operaciones y distancia reportada. Los datos corresponden a la información que presentó el concesionario de origen. No se realizó el ejercicio de las rutas interlineales que recorren las REDES DE FIT y FERROSUR debido a que la información presentada por FIT no permite llevar a cabo el análisis correspondiente.



Cuadro. Razón tarifaria de LCD y FERROMEX respecto a la distancia recorrida por ruta, dos mil quince⁶²¹

Distancia recorrida por LCD	Distancia recorrida por FERROMEX	Tarifa LCD / tarifa FERROMEX
30	675	4.7
40	140	1.3
70	240	1.3
230	221	1.0
240	798	1.1
250	496	0.83
275	292	0.8
325	1148	1.2
350	675	0.74

Fuente: elaboración propia con información de los anexos "Base Interlineal nivel carro".

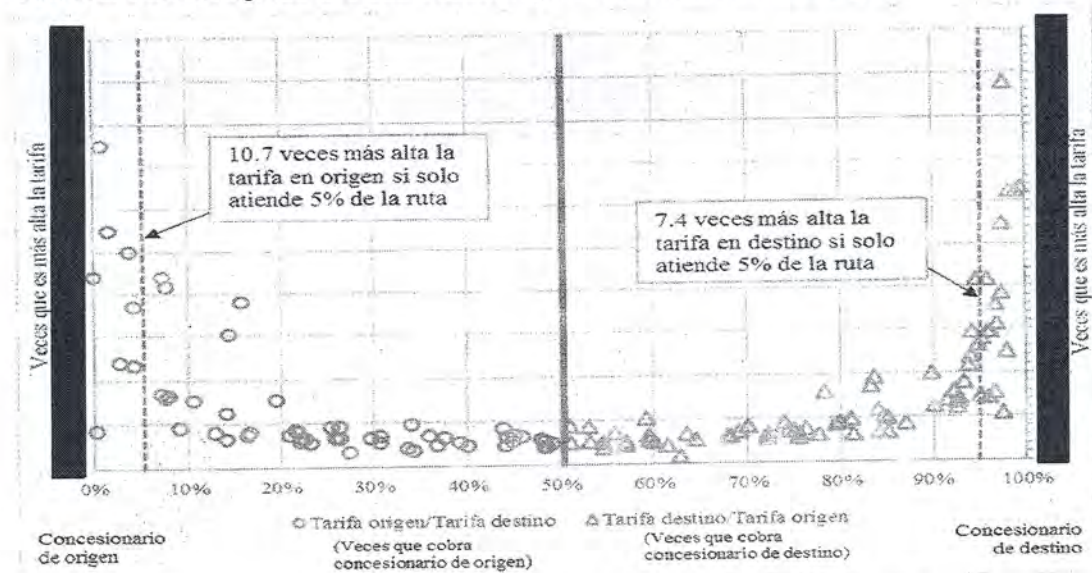
Con la finalidad de observar la diferencia entre las tarifas de los concesionarios que participan en el SPTFC INTERLINEAL sin importar quién originó o finalizó el recorrido de la carga, se elaboró la gráfica **Porcentaje de la ruta atendida por concesionario de origen**, incluyendo a todos los concesionarios en cualquier distancia de ruta en la que haya participado, la cual muestra que el concesionario que participa en 5% o menos del recorrido total de la ruta, tiende a cobrar tarifas superiores por tonelada-kilómetro respecto a las cobradas en el 95% restante de la ruta.

En los casos donde el concesionario de origen recorre 5% o menos de la ruta, éste cobra en promedio diez punto siete veces más respecto a la tarifa que cobra el concesionario de destino al USUARIO. Por otra parte, cuando el concesionario de destino recorre el 5% o menos de la ruta, cobra en promedio siete punto cuatro veces más respecto a la tarifa que cobra el concesionario de origen al USUARIO. Asimismo, cuando las distancias que recorren los concesionarios son similares, se aprecia que las tarifas que cobran al USUARIO disminuyen considerablemente.

⁶²¹ Únicamente se consideraron aquellas observaciones que reportaron un carro movilizado, que fueron realizadas entre dos concesionarios con escala cero, es decir, se reportó una estación de origen y una de destino sin proporcionar una estación intermedia y, cuya frecuencia durante dos mil quince fue mayor o igual a ocho operaciones por distancia, considerando un volumen superior a treinta toneladas. La razón que se muestra está ponderada por el número de operaciones y distancia reportada. Los datos corresponden a la información que presentó el concesionario de origen.



Gráfica. Porcentaje de la ruta atendida por concesionario de origen



Fuente: elaboración propia con información de los anexos "Base Interlineal nivel carro".

Del análisis de las gráficas presentadas previamente, se observa que el concesionario que presta el SPTFC INTERLINEAL en el tramo más corto, cobra al USUARIO una tarifa mayor respecto al concesionario que realiza el mayor recorrido. Esto puede deberse a que el concesionario que presta el SPTFC en el tramo más largo aprovecha las economías de escala generadas por movilizar la carga a través de más kilómetros, lo que permite que cobre una tarifa por tonelada-kilómetro menor.

Cabe señalar que, del total de las rutas analizadas, el concesionario que recorre 10% o menos de la ruta, cobra al USUARIO, en promedio, hasta ocho punto tres veces más que el concesionario que recorre el 90% restante de la ruta, llegando a observarse casos extremos de cobro de hasta treinta y tres veces más.

Por lo tanto, se sugiere que, en aquellas rutas interlineales donde alguno de los concesionarios recorre en promedio 90% o más de los kilómetros totales, se realice un análisis más detallado de estas rutas para que la AGENCIA explore la posibilidad de establecer nuevos derechos de paso.

X.1.3. Problemática que enfrentan los Usuarios que puede disminuir mediante nuevos derechos de paso o mejores mecanismos para acceder al tráfico Interlineal.

Relevancia. La información general presentada por los USUARIOS es altamente relevante porque revela condiciones y prácticas comerciales que los concesionarios aplican al prestar el SPTFC, incluyendo aquel que otorgan mediante derechos de paso. Respecto a esta información, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el SPTFC se presta a los USUARIOS en condiciones





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

deficientes respecto a: altas tarifas que no reflejan costos,⁶²² desplazamiento del servicio a rutas ineficientes,⁶²³ dificultad para generar acuerdos comerciales entre el concesionario y el USUARIO,⁶²⁴ problemas de sub-utilización de la infraestructura,⁶²⁵ entre otros.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la problemática general respecto a la prestación del SPTFC puede disminuir si la AGENCIA promueve el establecimiento de nuevos derechos de paso, ya que, desde el otorgamiento de las concesiones, no se han dado nuevos derechos de paso que atiendan las necesidades actuales de la demanda por el SPTFC y que ayuden a aminorar la problemática de algunos derechos de paso existentes que condicionan el uso a situaciones restrictivas que dificulta su uso.

Problemática general en la prestación del SPTFC. Los USUARIOS señalaron que el autotransporte no funciona como un sustituto eficiente para el transporte de mercancías pesadas, de altos volúmenes y que requieren moverse a grandes distancias, ya que para movilizar este tipo de carga en autotransporte, se requiere de un gran número de camiones, que las vías por las que transitan no tengan restricción de peso, además de aumentos en el tiempo de entrega significativos, por lo que estos productos necesariamente dependen del transporte ferroviario.

No obstante lo anterior, algunos USUARIOS argumentan que se ven obligados a sustituir el transporte ferroviario por un mercado menos eficiente, el autotransporte, debido a aumentos tarifarios, calidad, robo de mercancías, vandalismo, saturación en la red ferroviaria, saturación ferroviaria en los puertos, escasez de equipo, incumplimiento en diseño de servicio⁶²⁶ que incide en los tiempos de entrega de las mercancías, derechos de paso que no se ejercen correctamente, cancelación del servicio, entre otros.⁶²⁷ Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente de la información presentada por la muestra de USUARIOS:

X.1.3.1. Tarifas del SPTFC

Establecimiento de las tarifas del SPTFC no corresponde a costos. El aumento de la tarifa tendría que estar asociado a la estructura de costos de los concesionarios, lo cual reflejaría mejoras en la calidad del servicio, incluyendo mejora y expansión de la infraestructura y evitaría que se apliquen de manera discrecional y poco transparente para los USUARIOS del SPTFC. Sin embargo, algunos USUARIOS señalaron que el aumento en tarifas se establece de manera unilateral y sin estar sustentado en aumentos de costos, lo que genera que los USUARIOS no tengan certeza de los

⁶²² Folios 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

⁶²³ Folios 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶²⁴ Folios 015818 a 015828, y 015958 a 015996 del EXPEDIENTE.

⁶²⁵ Folios 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

⁶²⁶ El diseño de servicio proporciona los horarios y días de llegadas y salidas del SPTFC para cada USUARIO y ruta en particular.

⁶²⁷ Folios 021945 a 021965, 022121 a 022124, 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

elementos que permitan predecir los aumentos de la tarifa a su vencimiento, ya que en ocasiones esta referenciado a la inflación y en otras a consideración de cada concesionario.⁶²⁸

A su vez, algunos USUARIOS manifestaron que los concesionarios no establecen la vigencia de la tarifa y llegan a realizar cambios sin previo aviso. Estas modificaciones generan incertidumbre a los USUARIOS sobre: **i)** los periodos en que se realizan incrementos; **ii)** los nuevos montos que establecerán, y **iii)** la repercusión en costos.⁶²⁹

Asimismo, se puede observar que las tarifas del SPTFC tampoco se establecen con base en los costos atribuibles a la utilización de EQUIPO DE ARRASTRE. Se esperaría que los concesionarios aplicaran una tarifa menor a los usuarios del SPTFC que arriendan EQUIPO DE ARRASTRE de terceros o poseen los propios y no hacen uso del EQUIPO DE ARRASTRE del concesionario. Lo anterior porque estos usuarios del SPTFC son quienes absorben el costo de mantenimiento de los mismos, además de utilizar equipos de alta capacidad que generan eficiencias al concesionario porque movilizan mayor volumen con menos EQUIPO DE ARRASTRE y por tanto requieren menos movimientos en patios.

Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el descuento en la tarifa por el hecho de contar con EQUIPO DE ARRASTRE propio, es tan bajo que no contrarresta el costo de la renta mensual del equipo, lo que provoca que en ocasiones la tarifa por EQUIPO DE ARRASTRE propios sea más alta que la tarifa por EQUIPO DE ARRASTRE ofrecidos por el concesionario.⁶³⁰ A su vez, no existe eficiencia en el uso del equipo dado que los concesionarios no garantizan los tiempos de tránsito.⁶³¹

Establecimiento de tarifas del SPTFC en rutas de baja frecuencia. Respecto al establecimiento de la tarifa en rutas de poco uso, algunos USUARIOS señalan que posterior al establecimiento de la tarifaria anual por parte del concesionario, éste aumenta la tarifa cuando considera que hay poca frecuencia de uso,⁶³² aplicando de manera unilateral este aumento y dando el servicio sin previo aviso al USUARIO; por tanto la temporalidad bajo la que los concesionarios cambian las tarifas aplicadas no es consistente con lo acordado con los USUARIOS, pues se otorga el servicio a tarifas mayores sin que sea del conocimiento de los USUARIOS,⁶³³ lo cual los obliga a pagar una tarifa no negociada dado que ya se otorgó el servicio.

⁶²⁸ Folios 052291 a 052384, 053680 a 053704, 053006 a 053053, y 054359 a 054375 del EXPEDIENTE.

⁶²⁹ Folios 052291 a 052384, 053006 a 053053, 021945 a 021965, y 022121 a 022124 del EXPEDIENTE.

⁶³⁰ Folios 016245 a 016556 Bis, 054376 a 54378, y 054077 a 054088 del EXPEDIENTE.

⁶³¹ Folios 016245 a 016556 Bis, 054376 a 54378, y 054077 a 054088 del EXPEDIENTE.

⁶³²

⁶³³ Folios 052291 a 052384 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Asimismo, en rutas donde no hubo negociación de tarifa previa suele aplicarse de manera unilateral la tarifa TUCE y establecer el volumen de carga mínimo a movilizar, se observa que la tarifa TUCE aplicada es más que proporcional en comparación con las tarifas pactadas.⁶³⁴ Este aumento tarifario podría explicarse porque en rutas donde los usuarios no cuentan con opciones más eficientes para transportar la carga los concesionarios pueden establecer las tarifas sin contrapesos competitivos.⁶³⁵

Otra problemática relacionada con las tarifas del SPTFC. Adicionalmente, algunos USUARIOS sostienen que KCSM sólo proporciona tarifas en dólares, situación que ocasiona un importante aumento en los costos, pues además de enfrentar los ajustes imprevistos de tarifas que no están relacionados, razonablemente, a los costos por la prestación del SPTFC, también se enfrentan al tipo de cambio y a la volatilidad que la paridad monetaria pueda representar para sus costos.⁶³⁶

Además, algunos USUARIOS sostienen que FERROSUR ya no desglosa las tarifas cobradas, es decir, no desglosa las maniobras, sino que proporciona una tarifa total estableciendo que incluye maniobras primarias y secundarias.⁶³⁷

Conclusión sobre tarifas del SPTFC. En este sentido, se observa que el establecimiento de tarifas limita a los USUARIOS, ya que la actual regulación del SFM es endeble y no proporciona reglas claras respecto al establecimiento de las tarifas con base en costos, cumplimiento de la vigencia fijada, y equiparar que el cobro del SPTFC a los USUARIOS se realice en moneda nacional.

Al respecto, algunos USUARIOS señalan que las altas tarifas pueden afectar el uso de rutas que utilizan para transportar mercancía. Es decir, se podrían dejar de utilizar rutas, disminuir la frecuencia de uso de las mismas, o sustituir el ferrocarril por otros medios de transporte que resultan menos eficientes, cuyos efectos serían: utilizar rutas que implican mayores costos, aumentar el tiempo de traslado de mercancía, y disminuir el volumen transportado.⁶³⁸

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶³⁴ Folios 053006 a 053053, 052291 a 052384, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶³⁵ [Redacted] del EXPEDIENTE. "(...)" [Redacted] Folios 053849 a 053954

⁶³⁶ Folios 019519 a 019563 del EXPEDIENTE.

⁶³⁷ Folios 053849 a 053954, y 053600 a 053637 del EXPEDIENTE.

⁶³⁸ Folios 053849 a 053954 del EXPEDIENTE.

⁶³⁸ Folios 053006 a 053053, 016245 a 016556 Bis, y 052291 a 052384 del EXPEDIENTE.

[Redacted]





X.1.3.2. Uso de la infraestructura del SPTFC.

La infraestructura de los concesionarios no responde a la demanda del SPTFC. Los USUARIOS manifiestan que existen rutas donde las vías no cuentan con la capacidad para movilizar determinados volúmenes, lo que ocasiona que no puedan transportar su carga y provoca una sub-utilización de la vía para los USUARIOS debido a que se limita o deja de utilizar una ruta por la insuficiencia de EQUIPO DE ARRASTRE o a las características de la vía.⁶³⁹ Esta situación se acentúa en aquellas rutas interlineales en las que cada concesionario cuenta con distinta capacidad de vía, lo que limita el volumen máximo a movilizar por parte de los USUARIOS.⁶⁴⁰ Esta problemática podría explicarse porque los concesionarios no tienen incentivos para ampliar la capacidad de la vía y tiene la intención de limitar los tráficos entre concesionarios.⁶⁴¹

A su vez, algunos USUARIOS manifiestan que los concesionarios no cuentan con suficiente equipo para atender su demanda, es decir el número de EQUIPO DE ARRASTRE es limitado por lo que es una restricción para el abastecimiento del SPTFC,⁶⁴² provocando que recurran a otros medios de transporte,⁶⁴³ se desplacen a rutas alternas con disponibilidad de EQUIPO DE ARRASTRE, cambien el destino de recepción de la carga, dejen de movilizarla para liberar flota y priorizar carga de acuerdo a sus operaciones, y que arrienden EQUIPOS DE ARRASTRE.⁶⁴⁴ Esta problemática se explica por la selección de productos y USUARIOS más rentables para los concesionarios como el movimiento de contenedores.⁶⁴⁵

X.1.3.3. Diseño de servicio del SPTFC y acuerdos comerciales

Falta de diseño de servicio y acuerdos comerciales. Para solucionar los problemas referidos anteriormente algunos USUARIOS señalan que en diversas ocasiones han propuesto a los concesionarios establecer contratos con diversos compromisos, entre ellos se encuentran: tiempos de entrega, fijar incrementos en las tarifas, periodos en que aplican las modificaciones,

⁶³⁹ Folios 053006 a 053053, 021945 a 021965, y 022121 a 022124 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁰ Folios 053006 a 053053, 021945 a 021965, y 022121 a 022124 del EXPEDIENTE.

⁶⁴¹ Folios 053006 a 053053, 021945 a 021965, y 022121 a 022124 del EXPEDIENTE.

[Redacted]

Folios 052673 a 052702 del EXPEDIENTE.

⁶⁴² (...) [Redacted] Folios 053849 a 053954 del EXPEDIENTE.

053954 del EXPEDIENTE.

⁶⁴³ [Redacted] Folios 053849 a

Folios 053849 a 053954 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁴ [Redacted] Folios

016245 a 016556 Bis, 053006 a 053053, 053220 a 053233, 053245, y 053246 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁵ Folios 016245 a 016556 Bis, y 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

indemnizaciones en caso de incumplimiento de alguna de las partes, volumen transportado, entre otras. Sin embargo, los concesionarios se han negado a firmar acuerdos con los USUARIOS.⁶⁴⁶ Por lo cual, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los concesionarios no siempre están dispuestos a proporcionar a sus clientes un diseño de servicio ni acuerdos comerciales. Esto es uno de los elementos que refleja la falta de existencia de competencia en los servicios otorgados a través de derechos de paso o de tráfico interlineal, lo que limita a los USUARIOS a contar con alternativas de otros oferentes del SPTFC que pudieran competir.

Incumplimiento en los diseños de servicio cuando se ofrecen. Cuando existen diseños de servicio, los USUARIOS señalan el constante incumplimiento del mismo por diversas razones, tales como recortes en turnos operativos,⁶⁴⁷ inseguridad, vandalismo, negación o demora al prestar el SPTFC entre concesionarios en rutas interlineales, saturación de plantas y patios, y escasez de carros. Estos problemas traen consigo las siguientes consecuencias a los USUARIOS:

- Incremento en costos logísticos, derivado de una sustitución a otros medios de transporte y pagos adicionales por demoras de carga y descarga de buques.⁶⁴⁸
- Desfase en sus operaciones logísticas, es decir el incumplimiento de los USUARIOS con sus clientes debido al retraso en la producción por paros en planta generados por el constante incumplimiento en los tiempos de entrega de la carga por parte de los concesionarios, lo que ocasiona aplazamiento de la entrega de mercancía a su destino final.⁶⁴⁹
- Sub-utilización de la flota, por incremento en tiempos de traslado, derivado de una disminución en el número de vueltas que puede dar un carro en un tiempo determinado.⁶⁵⁰
- Saturación de patios, que provoca pagos adicionales por servicios diversos, como el alquiler de renta de locomotoras, para situar y retirar carros, servicios de arrastre, cuando es necesario cambios de destino por saturación de ruta y pagos por derechos de piso.⁶⁵¹

Aunado a lo anterior, los USUARIOS manifiestan que son ellos quienes absorben los costos adicionales derivados de aumentos en tiempos de entrega que son ocasionados por los concesionarios, quienes no asumen garantías, compensaciones, ni compromisos, para atender estos problemas.⁶⁵²

Condiciones gravosas en acuerdos comerciales. Con la finalidad de lograr firmar contratos de largo plazo con el concesionario, los USUARIOS deben acordar volúmenes mínimos a movilizar

⁶⁴⁶ Folios 052291 a 052384, y 053006 a 053053 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁷ Por recortes en turno se entiende la frecuencia en que dan el servicio los concesionarios.

⁶⁴⁸ Folios 016245 a 016556 Bis, 053220 a 053233, 053245 a 053246, y 001628 a 001635 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁹ Folios 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁰ Folios 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁵¹ Por derecho de piso se refiere al pago que realizan los usuarios por mantener sus carros detenidos en la terminal del concesionario. Folios 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁵² Folios 021945 a 021965, 022121 a 022124, 053006 a 053053, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.



055240



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

mensualmente y en caso de incumplimiento el usuario tiene que pagar al concesionario una tarifa base promedio por cada tonelada que no se haya transportado o en su caso cancelan el servicio hasta que cuenten con el volumen acordado.⁶⁵³

Problemática sobre diseño de servicio y acuerdos comerciales impacta el desarrollo del SFM. Los USUARIOS que movilizan grandes volúmenes de carga en el SFM tienen incentivos a invertir en infraestructura ferroviaria como espuelas dentro de sus patios, y en su caso en EQUIPO TRACTIVO y de arrastre para hacer más eficiente la carga y descarga. Por esta razón los USUARIOS dan prioridad al transporte ferroviario sobre otros medios de transporte ya que se convierte en un costo alto y fijo que hay que amortizar por medio del uso efectivo del mismo.⁶⁵⁴

No obstante, algunos USUARIOS manifiestan que las inversiones enfrentan un riesgo importante debido a que dependen de que el concesionario pueda ofrecer el servicio considerando la capacidad de la infraestructura, la saturación en vías, problemas operativos, entre otros. Asimismo, de no existir un acuerdo tarifario el riesgo en estas inversiones es utilizar otros medios de transporte, volviendo ociosa la inversión realizada en vías dentro de sus instalaciones.⁶⁵⁵ En cuanto al EQUIPO TRACTIVO y EQUIPO DE ARRASTRE, se esperaba que los tiempos de tránsito se volvieran más eficientes, sin embargo, los concesionarios no comprometen ni garantizan el cumplimiento de tiempo de entrega.⁶⁵⁶

X.1.3.4. Restricción del SPTFC

Algunos USUARIOS manifiestan que sería una ventaja contar con rutas en las que actualmente no se presta el SPTFC por falta de acuerdos de interconexión entre las redes, ya que permitirían desahogar el tráfico de carga en diversos puertos, además de conseguir nuevos clientes, sin embargo, cuando solicitan cotización por el interés de algunas rutas los concesionarios no responden a dichas solicitudes pese a que existe apetito por parte de los USUARIOS por el uso de esas rutas.⁶⁵⁷ Asimismo, los concesionarios deciden en qué rutas ofertar el SPTFC, siendo un sistema poco transparente que no permite a los USUARIOS analizar y elegir rutas alternas que pudieran ser más económicas y eficientes.⁶⁵⁸

De igual forma, algunos USUARIOS, cuya función es recopilar carga de distintos clientes, manifestaron que con la intención de buscar nuevas rutas, intentaron ofrecer nuevos servicios que sustituyeran al camión, a través del transporte por ferrocarril, con precios bajos, mayor seguridad y posibilidad de transportar carga pesada, pero algunos concesionarios, de forma discrecional, se

⁶⁵³ Folios 016245 a 016556 Bis, 001628 a 001635, y 051341 a 051466 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁴ Folios 053006 a 053053, 053680 a 053704, 053736 a 053752, y 052291 a 052384 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁵ Folios 053006 a 053053, 021945 a 021965, y 022121 a 022124 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁶ Folios 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁷ Folios 019519 a 019563 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁸ Folios 053849 a 053954, y 016245 a 016556 Bis del EXPEDIENTE.





negaron a otorgarles tarifas o lo hacían de manera elevada,⁶⁵⁹ cuando existían otros usuarios con quienes sí lo hacían.⁶⁶⁰

Algunos USUARIOS han manifestado que las negociaciones de cotización no se hacen directamente con los concesionarios, sino que algunos obligan a los USUARIOS a contratar a través de otra empresa cobrándole una prestación extra por este servicio, afectando a algunos USUARIOS al ser un costo adicional sin ninguna justificación razonable.⁶⁶¹

Adicionalmente, algunos USUARIOS, que tienen capacidad de transportar una mayor densidad de productos, ofrecen servicios auxiliares de logística y distribución, para algunas rutas, pero manifiestan que, entre otras cosas, algunos concesionarios no permiten que se integren estos servicios al no contestar las solicitudes proporcionadas por los mismos.⁶⁶²

X.1.4. Conclusiones

De lo descrito en las secciones anteriores, se pueden concluir los siguientes puntos:

Problemáticas referentes al acceso en derechos de paso desde la perspectiva de los USUARIOS.

Se observa que la poca coordinación entre los concesionarios, cuando se trata de derechos de paso, genera un SPTFC discontinuo y deficiente, con incumplimientos en los horarios previamente estipulados. Esto resulta en diversas problemáticas para los USUARIOS, respecto a:

- Demoras en la recepción o envío de la carga afectando el servicio regular.
- Incumplimiento en tiempos de traslado de la carga que limita la planeación logística.
- Acumulación de carros en patios ocasionando saturación en vías.
- Aumento en costos por contratación de servicios adicionales.
- Aumento en costos por uso de otros medios de transporte para entrega o recepción de la carga.

Problemática referente a tarifas desde la perspectiva de los USUARIOS. En el mismo sentido, la deficiente interconexión en las redes, ocasiona que no existan otros concesionarios ofertando el SPTFC y, por tanto, que el único concesionario que atiende la ruta aplique altas tarifas que no están asociados a costos, incumpla la vigencia de las mismas y que pueda facturar en moneda distinta a la nacional. Esto resulta en diversas problemáticas para los USUARIOS, principalmente en:

- Subutilización de vías.
- Desplazamiento a rutas menos eficientes en términos de tiempo y costo.
- Desplazamiento a otros modos de transporte.

⁶⁵⁹ Folios 052903 a 053908 del EXPEDIENTE.
⁶⁶⁰ Folios 022163 a 022177 del EXPEDIENTE.
⁶⁶¹ Folios 053849 a 053954 del EXPEDIENTE.
⁶⁶² Folios 019519 a 019563 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

- Aumento en costos cuando no hay alternativas de ruta.
- Aumento en costos cuando no hay alternativas de otro modo de transporte.

Problemáticas referentes a la calidad del SPTFC. Aunado a lo anterior, se observa que los concesionarios, carecen de incentivos para otorgar mejores condiciones en la calidad del SPTFC, lo que repercute en:

- Insuficientes carros para atender la demanda.
- Saturación en vías y patios que disminuye la entrega y recepción de la carga.
- Limitados incentivos a negociar contratos de largo plazo con los USUARIOS.
- Demanda no atendida derivada de la no respuesta solicitudes de cotización.
- Insuficiente capacidad de carga en determinadas rutas.

En general, se observa que la prestación del SPTFC por parte de los concesionarios hacia los USUARIOS expone problemáticas relevantes que permiten a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observar:

- i) El reflejo directo de la falta de condiciones de competencia en algunos de los MERCADOS RELEVANTES.
- ii) La necesidad de mejorar la interconexión de las redes del SFM.
- iii) La necesidad de promover la contestabilidad en los MERCADOS RELEVANTES mediante nuevos y mejores mecanismos de interconexión.

De tal forma que, sería ampliamente conveniente impulsar la interconexión a través de nuevos derechos de paso entre las redes de los concesionarios para mejorar las condiciones en la contratación y la calidad del SPTFC, así como, promover que las tarifas sean orientadas a costos. De la problemática expuesta en el presente capítulo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe una ineficiente interconexión para acceder a las distintas redes del SFM. Esto ocasiona no sólo que los usuarios del SPTFC afronten altas tarifas por el servicio, sino que además enfrenten una 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. Es decir, esta problemática no solo repercute en los usuarios del SPTFC, sino que se transmite hacia otros eslabones de la cadena productiva pudiendo afectar a toda una industria.

Derivado de la problemática expuesta en líneas previas, se considera que en aquellas rutas interlineales donde alguno de los concesionarios recorre en promedio el 90% o más de los kilómetros totales en la ruta y el concesionario que recorra menos kilómetros (10% o menos del total de los kilómetros en la ruta) cobra una tarifa por tonelada-kilómetro mucho más alta respecto al otro concesionario, sería recomendable realizar un análisis más detallado de estas rutas para que la AGENCIA explore la posibilidad de establecer nuevos derechos de paso promuevan la competencia en el sector.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Las tarifas muy elevadas por tonelada-kilómetro en tramos de recorrido muy corto pueden deberse a que el concesionario que recorre más kilómetros presenta mayores economías de escala en comparación con el concesionario que hace un recorrido menor, por lo que se podría considerar que es más eficiente que se otorgue uno o varios derechos de paso en el tramo de menor recorrido, ya que podría agilizar la operación en el SFM y generar beneficios para el usuario en términos de disminución de tiempo y tarifa pagada.

Por estos motivos esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que es necesario que se implementen mecanismos para impulsar la competencia en el acceso a las redes ferroviarias. El actuar de la AGENCIA en materia de interconexión es de suma importancia a fin de incentivar un mejor acceso a la infraestructura del SFM que pueda repercutir en mejor calidad del SPTFC en el largo plazo.

XI. Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se emite el DICTAMEN y se acuerda:

PRIMERO. – Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE KCSM.

SEGUNDO. – Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.

TERCERO. – Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE FERROVALLE.

CUARTO. – Hay elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE FIT.

QUINTO. – Hay elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE LCD.

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

SÉPTIMO. – Publicar la versión pública del DICTAMEN en el sitio de Internet de la COMISIÓN, conforme a la fracción V del artículo 96 de la LFCE y al primer párrafo de la fracción V del artículo 163 de las DISPOSICIONES.





Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

OCTAVO. – Notificar mediante oficio a la SCT el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO**, **SEGUNDO** y **TERCERO** del DICTAMEN. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

NOVENO. – Notificar personalmente a KCSM el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE KCSM. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO. – Notificar personalmente a GRUPO MÉXICO el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO PRIMERO. – Notificar personalmente a FERROVALLE el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE FERROVALLE. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO SEGUNDO. – Notificar personalmente a LCD el DICTAMEN mediante el cual se identificaron elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE LCD. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO TERCERO. – Notificar personalmente a FIT el DICTAMEN mediante el cual se identificaron elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en 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 la RED DE FIT. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

Titular de la Autoridad Investigadora



Carlos Mena Labarthe



**COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONÓMICA**



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora

Expediente No. DC-002-2016

Dictamen Preliminar

XII. Anexos del DICTAMEN

XII.1. Anexo. Derechos de paso contenidos en los títulos de concesión y asignación⁶⁶³

Concesionario o asignatario	Vía	Carácter del concesionario o asignatario	Concesionario o asignatario que otorga o recibe	Ubicación		Longitud (km) ⁶⁶⁴	Especificaciones	Clasificación	Numeral en título de concesión
				Terminal de origen	Terminal de destino				
FERROMEX	Vía troncal Pacífico-Norte	Otorgante	KCSM	Mariscal A-263+922 y T-1763+960	Guadalajara I-259+500 al T-1760+000	353.679	Trenes consolidados origen o destino: patio y la Zona industrial de Guadalajara Para elevar el nivel de competencia intraferrocarriles. Entra en vigor: doce meses contados a partir del inicio de la vigencia del título de concesión relativo a la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste.	DPL-1	1.1
		Otorgante	KCSM	Pedro C. Morales M-477+000	Cerro La Silla M-500+000	23	Trenes consolidados de combustóleo.	PN-7	1.2
		Otorgante	KCSM	Topo Grande M-528+000	Chipinque M-552+000	24	Efectuar movimientos entre patio Monterrey y Chipinque Para la formación de trenes de la ruta Torreón.	PN-8	1.3
		Otorgante	KCSM	Celaya A-289+513	Silao A-385+000 y AE-7+000	102.487	Trenes unitarios automotrices Para dar servicio a General Motors.	PN-9	1.4

⁶⁶³ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁴ La longitud correspondiente a los derechos de paso que son reportados en el anexo correspondiente "Cartas de Derechos de Paso" del título de concesión o asignación de cada concesionario o asignatario.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055245

Handwritten marks and signatures.

055246

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

	Otorgante	KCSM	Árbol Grande M-4+128-L-672+419	Altamira M-27+571	23.443	Trenes consolidados para tener acceso a Ciudad Madero, Altamira y Miramar.	PN-10	1.5
	Otorgante	KCSM	Arellano A-574+000	Chicalote L-14+320-A-599+320	25.32	Para dar servicio a Nissan en Arellano, trenes unitarios para intercambio de carros en Aguascalientes.	PN-11	1.6
	Otorgante	KCSM	Viborillas BC-8+756	Huehuetoca B-49+000	198.356	Para operar trenes con doble estiba de contenedores y /o plataformas multiniveles (automotrices), en tanto se realiza la elevación de la catenaria de la electrificación en la doble vía México-Querétaro. Estará en vigor durante dos años a partir del inicio de la vigencia del título de concesión de la vía general del Noreste.	PN-12	1.7
	Otorgante	Nacozari	Línea divisoria T+0+000	Nogales T-8+000	8.5	En los tramos: TA+0+000 al TA-0+500, y T+0+000 (Línea divisoria Nogales, Son. -Nogales, Az.) al T-8+500 (Nogales). Trenes que requieran intercambio con Ferrocarril Pacifico-Norte en Nogales o en frontera con Ferrocarril Union Pacific /Southern Pacific.	PN-14	2.1

Handwritten notes:
 X
 D
 y
 y
 y
 y





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora

Expediente No. DC-002-2016

Dictamen Preliminar

Otorgante	Nacoazari	Nogales T-3+005	Guaymas T-414+165	419.626	Entre Nogales y Guaymas A través de las líneas "TA" (tramo TA-0+000 al TA-0+500), "T" (T-3+005 a T-414+165) y "TF" (TF-0+000 a TF-7+966). Trenes unitarios de ácido sulfúrico y productos minerales de exportación.	PN-15	2.2
Otorgante	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	Trenes unitarios de carbón y coque procedentes de Barroterán y Sabinas. Tramo adicional: RC-3+000 al R-145+299 (Barroterán), RB-3+000 al R-116+924 (Sabinas) y RD-3+250 al R-237+592 (Ciudad Frontera).	PN-13 ⁶⁶⁵	3.1
Otorgante	LCD	Torreón A-1131+750	Escalón A-1298+130 = RD-338+174	168.951	Trenes unitarios de mineral de hierro Incluye los Tramos: DA-251+000 a DA-252+800 = A-1136+123 (Torreón) y RD-337+350 a RD-338+174 = A-1298+130 (Escalón).	PN-17	3.2
Otorgante	FERROMEX	Tabaloapa A-1608+052	Chihuahua A-1615+000	6.948	Acceso al patio de maniobras y Acceso a vías del patio intermodal del Ferrocarril Pacífico-Norte.	PN-1	4.1

El alcance de este derecho de paso no se reporta en el anexo nueve del título de concesión.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055247

[Handwritten signature]

6

91 9

Y

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

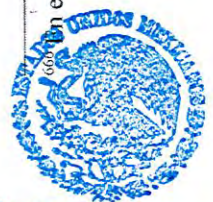


COMISIÓN FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONÓMICA

	Otorgante	FERROMEX	Chihuahua A-1615+000	Ciudad Juárez ⁶⁶⁶ A-1974+300 A-1974+406	359.406	Tramo adicional: A-1974+024 y el puente internacional Union Pacific / Southern Pacific A-1974+300, con lo cual la vía corta Ojinaga Topolobampo podrá realizar intercambio de flete con los Ferrocarriles Union Pacific-Southern Pacific y Burlington Northern-Atchinson Topeka & Santa Fe.	PN-2	4.2
	Otorgante	FERROMEX	Sufragio T-741+000	Sufragio T-741+650	0.65	Trenes que requieren utilizar la báscula del patio de sufragio. Estará en vigor: durante un año a partir de la vigencia de la vía corta Ojinaga-Topolobampo, en tanto se instala una nueva báscula.	PN-5	4.3
	Solicitante	KCSM	Viborillas BC-8+756	Encantada B-892+875	562.712	Paso por la línea "B", mediante uso del derecho de paso N-5 Atender tráficos en Querétaro y México Trenes Consolidados Con el fin de elevar la competencia intraferrocarriles Entrará en vigor: doce meses a partir de la vigencia del título de Noreste.	DPL-2	1.1

Handwritten signatures and initials:
 [Signature]
 [Signature]
 [Initials]

... y el anexo nueve del título de concesión la estación de destino aparece como "A-1974+406".



COMISIÓN FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

	Solicitante	KCSM	Cerro La Silla M-500+000 ⁶⁶⁷	Topo Grande M-528+000	26.577	Para permitir acceso a patio de Monterrey y conexión de líneas a Torreón y Tampico.	N-1	1.2
	Solicitante	KCSM	B-1027+080 = M-525+400 y F-0+000 ⁶⁶⁸	B-1029+026 Apodaca F-17+000 ⁶⁶⁹	18.946	Servicio a la zona industrial de Lagrange y Apodaca con trenes consolidados.	N-2	1.3
	Solicitante	KCSM	Monterrey Carga B-1027+060	Leona B-1009+000	18.06	En el tramo Apodaca-Conexión Distrito Matamoros. Para dar servicio a la Zona Industrial de Leona, para trenes consolidados.	N-3	1.4
	Solicitante	KCSM	Tampico L-665+000	Arbol Grande y Doña Cecilia M-4+128 = L-672+419 y L-674+000 ⁶⁷⁰	9	Trenes consolidados origen o destino: Tampico y Doña Cecilia.	N-4	1.5
	Solicitante	KCSM	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	Encantada B-892+875	36.132	Trenes unitarios Entre: Ramos Arizpe y Encantada Por líneas "B" y "BS" origen o destino: Rojas, Saltillo y Encantada.	N-5	1.6

Handwritten notes and stamps: "D", "91", "Y", "055249", and a signature.

⁶⁶⁷ En el anexo diez del título de concesión, la estación de origen y estación de destino se presentan en orden inverso, respecto al anexo once.
⁶⁶⁸ En el anexo diez del título de concesión, la estación de origen y estación de destino se presentan en orden inverso, respecto al anexo once.
⁶⁶⁹ En el anexo diez del título de concesión, la estación de destino se presenta como "Conexión Distrito Matamoros (F-0+000 = B-1029+026)"
⁶⁷⁰ En el anexo diez del título de concesión, no se incluye el kilómetro L-674+000.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

		Via corta Ojinaga-Topolobampo										
Solicitante	FERROVALLE	Pantaco A-2+576 al B-7+715 al	Huehuetoca A-43+969 B-49+000	41.393 41.285	Origen o Destino: Pantaco, Valle de México, y Lechería que requieran circular por las vías "A" y "B".	TVM-6	2					
Solicitante	LCD	Torreón DA-251+000	Villa Juárez DA-238+000	13	Trenes unitarios de combustible del Ferrocarril Pacifico-Norte.	D1	3					
Otorgante	FERROMEX	A-1974.060 Conexión Línea A	A-1974.210 Puente Internacional	N/D	Acceso al Puente Internacional del Ferrocarril Southern Pacific Intercambio, con los ferrocarriles conectantes de Estados Unidos de América Vigencia: durante la vigencia del título.	n/d	1					
Solicitante	FERROMEX	Tabaloapa A-160B+052	Chihuahua A-1615+000	6.948	Acceso a patio de maniobras, acceso a vías del patio intermodal del Ferrocarril Pacifico Norte.	PN1	1.1					
Solicitante	FERROMEX	QA-570.994 Conexión Patio CHP ⁶⁷²	A-1974.406 Puente Internacional ATSF	N/D	Acceder al puente que comunica al ferrocarril de los Estados Unidos de América. Tendrá en vigencia: durante la vigencia del presente título.	n/d	1.2					
Solicitante	FERROMEX	Chihuahua A-1615+000	Cd. Juárez A-1974+300 A-1974+406	359.408	Para intercambio de flete con ferrocarriles Union Pacific-Southern Pacific y Burlington Northern-Atchinson Topeka & Santa Fe.	PN-2	1.3					

055251
7/8
Y

El derecho de paso se reporta en el anexo once del título de concesión, pero no se presenta en el anexo de cartas de derecho de paso.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

					Hibueras (ZA-0+000) Minatitlán (ZA-11+000).			
Otorgante	Chiapas Mayab	Coatzacoalcos FA- 8+000	Medias Aguas Z-95+928-G- 299+869	99.219	A través de líneas "FA" y "Z" Trenes unitarios de gas origen: Zona petrolera de Coatzacoalcos destino: VIA FERREA de Chiapas. Trenes consolidados de productos diversos origen: Coatzacoalcos destino: VIA FERREA de Chiapas o viceversa.	S-3	3.1	
Otorgante	Chiapas Mayab	El Chapo FA- 18+000	Coatzacoalcos FA-0+000	18.000	Trenes consolidados ⁶⁷³ para intercambio de flete en el patio Coatzacoalcos.	S-5	4.1	
Otorgante	CHIAPAS MAYAB	Coatzacoalcos FA- 0+000	Medias Aguas Z-95+928-G- 299+869	91.219	Trenes consolidados mediante uso del derecho de paso (S-5) podrá movilizar fletes origen: dicha vía destino: final o intermedio a Medias Aguas, o viceversa.	S-6	4.2	

0
a
ay
4
y

055253

En el anexo nuevo del título de concesión no se presenta "Trenes consolidados" como característica del derecho de paso.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

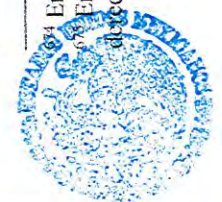


COMISION FEDERAL DE
COMPLETENCIA ECONOMICA

Otorgante	FERROSUR	Sánchez E-150+000	Puebla VB-109+000	150.318	Trenes consolidados ⁶⁷⁴ A través de líneas "VB" y "E" Para atender fletes Puebla Origen: fia férrea de Oaxaca o viceversa, así como intercambio de carros en Puebla.	S-7	5.1
Otorgante	FERROSUR	Empalme Distrito Atencingo VB-101+000	Puebla VB-109+946	8.946	Para atender fletes Puebla Origen: Vía FÉRREA del Sur, o viceversa, así como para realizar intercambio de carros en Puebla.	S-8	6.1
Otorgante	Línea Corta con Tramo Tres Valles-San Cristóbal	Tres Valles G-133+565	Tierra Blanca G-93+000	42.065	Intercambio de carros en Tierra Blanca. Incluye el tramo GB-0+000 y GB-1+500 Tendrá vigencia en caso de construir la Línea Corta Tres Valles-San Cristóbal. ⁶⁷⁵	S-9	7.1
Solicitante	KCSM	Teotihuacán VS-0+695	Empalme Línea "V" V-18+781 =VK-24+883	42.472	Por la vía "VS" a trenes Origen y Destino: estación de Los Reyes.	N-8	1.1
Solicitante	KCSM	Buenavista Juárez - 1+000=Morelos - 1+000	Lechería Juárez-24+000 =Morelos 24+000	23	Para origen o destino: Buenavista, Pantaco y Terminal del Valle de México.	N-10	1.2

06
ag 4
y

En el anexo nueve del título de concesión no se presenta "Trenes consolidados" como característica del derecho de paso.
En el anexo nueve del título de concesión no se presenta "Tendrá vigencia en caso de construir la línea corta tres Valles-San Cristóbal" como característica del derecho de paso.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Solicitante	KCSM	V-217+026=VB-189+027	V-219+100	2.074	Realizar intercambio de fletes y maniobras en el patio Oriental.	N-15	1.3
Solicitante	KCSM	Santa Fe V-454+600	Jalapa V-338+600	116.000	Para locomotoras del Sureste y/o al mantenedor de locomotoras de Jalapa (actualmente GEC Alsthom). Para locomotoras que requieran reparación y mantenimiento en talleres de Jalapa.	N-20 ⁶⁷⁶	1.4
Solicitante	FERROVALLE	H-0+295 = B-21+020	S-47+616	46.911	Trenes generados en ruta de Veracruz origen o destino: Terminal ferroviaria del Valle de México, por líneas "H" y "SH".	TVM-8	2.1
Solicitante	FERROVALLE	S-0+000 = A-12+386	Teotihuacán S-47+616	47.616	Acceso a Terminal del Valle de México.	TVM-9	2.2
Solicitante	FERROVALLE	S-13+100=VK-0+000	VK-27+000	27.000	Trenes origen o destino: estación de Los Reyes.	TVM-10	2.3
Solicitante	FERROVALLE	A-2+576 y B-7+715	A-21+500 y B-24+000	18.924 16.285	Para tráficos origen o destino: Pantaco, Valle de México, y Lechería que requieran circular por las vías "A" y "B".	TVM-12	2.4

0
0
4
g
ay
y

La clave de este derecho de paso no se reporta en el anexo diez del título de concesión.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055256

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar



COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONOMICA

Solicitante	FERROVALLE	Jaltocán H-18+800	Lechería B-21+020=H-0+295 ⁶⁷⁷	18.505	Trenes consolidados entre Jaltocán y Pantaco. Para tener acceso al Valle de México y Pantaco, usando el derecho de paso TVM-12.	TVM-13	2.5
Solicitante	FERROVALLE	Huehuetoca A-47+000	Lechería A-21+500	25.5	Trenes unitarios de cemento Trenes consolidados entre Huehuetoca y Lechería Mediante derechos de paso TVM-8, TVM-9, TVM-10 y TVM-12 Para dar servicio directo a la Terminal del Valle de México, Pantaco, Teotihuacán y Los Reyes Para comunicar la línea "A" con la "S" y "H".	TVM-14	2.6
Solicitante	FIT	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	Trenes consolidados entre Medias Aguas y Salina Cruz para dar servicio a las estaciones de Salina Cruz, Tehuantepec, Ixtepic, Lagunas, Matías Romero y Medias Aguas.	IT-1	3
Solicitante	FERROSUR	Xoxtla VB-85+500	Empalme Distrito de Atencingo VB-101+000	15.5	Para trenes consolidados y trenes unitarios origen o destino: Zona Industrial de Xoxtla.	SUR-2	4
Otorgante	FERROSUR	Xoxtla VB-85+500	Empalme Distrito de Atencingo VB-101+000	N/D	Trenes consolidados y unitarios origen a destino: Zona industrial de Xoxtla.	SUR-2	1

Handwritten signatures and initials

El anexo diez del título de concesión la estación de destino se presenta como "Pantaco B-7+715 y A-2+576".



COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Otorgante	KCSM	Terminal del valle de México S-0+000=A-12+386	Teotihuacán S-43+483	44.983	Por la línea "S", origen o destino: la ruta de Veracruz Para acceder a Terminal Ferroviaria del Valle de México.	TVM-2	1.2
Otorgante	KCSM	Vk-24+883=V-18+781	Los reyes VK-27+000	2.117	Permitir acceso al patio de Los Reyes.	TVM-3	1.3
Otorgante	KCSM	Naucalpan N-11+000	Pantaco A-4+138	8.943	Por las líneas "N" y "CNA" Tráficos generados en la ruta Naucalpan-Lázaro Cárdenas tengan acceso a doble vía electrificada y a la Terminal Ferroviaria del Valle de México.	TVM-4	1.4
Otorgante	KCSM	Buenavista N-1+095	Tlatilco N-2+438 = CNA-0+000	1.343	Para tener acceso al patio Buenavista.	TVM-5	1.5
Otorgante	FERROMEX	Pantaco A-2+576 B-7+715	Huehuetoca A-43+969 B-49+000	41.393 41.285	Origen o destino: Pantaco, Valle de México y Lechería, por las vías: "A" y "B".	TVM-6	3
Otorgante	KCSM	Pantaco A-2+576 B-7+715	Huehuetoca A-43+969 B-49+000	41.393 41.285	Origen o destino: Pantaco, Valle de México y Lechería, por las vías: "A" y "B".	TVM-7	1.6
Otorgante	FERROSUR	Lechería H-0+295= B-21+020 ⁶⁷⁹	Teotihuacán S-47+616	46.911	Trenes generados en la ruta de Veracruz Origen Destino: Terminal Ferroviaria del Valle de México, por las líneas "H" y "SH".	TVM-8	2.1

Handwritten signatures and initials:
 [Signature] [Signature] [Signature]

En el anexo nueve del título de concesión no se presenta el nombre de la estación de origen ni la estación de destino.



COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONOMICA





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Otorgante	FERROSUR	T del Valle de México S-0+000=A-12+386 ⁶⁸⁰	Teotihuacán S-43+483	44.983	Para tener acceso a la Terminal Ferroviaria del Valle de México.	TVM-9	2.2
Otorgante	FERROSUR	Xalostoc S-13+100=VK-0+000 ⁶⁸¹	Los reyes VK-27+000	27.000	Trenes origen o destino: La estación de Los Reyes.	TVM-10	2.3
Otorgante	FERROSUR	Valle de México S-0+000=A-12+386 ⁶⁸²	Los reyes VK-27+000	40.100	Origen o destino: Terminal del Valle de México.	TVM-11	4
Otorgante	FERROSUR	Pantaco A-2+576 al B-7+715 al	Lechería A-21+500 B-24+000	18.924 16.285	Tráficos origen o destino: Pantaco, Valle de México y Lechería, requieran circular por las líneas "A" y "B".	TVM-12	2.4
Otorgante	FERROSUR ⁶⁸³	Jaltocán H-18+800	Pantaco B-7+715 y A-2+576	37.244	Trenes consolidados permitir el acceso a Valle de México y Pantaco.	TVM-13	5
Solicitante	KCSM	Buena Vista Juárez - 1 + 100 Morelos -1+000	Cortavía Juárez -45 + 712 = Morelos -45 +712	44.712	Para circulación de trenes y vehículos en doble vía electrificada.	N-11	1

⁶⁸⁰ En el anexo nueve del título de concesión no se presenta el nombre de la estación de origen ni la estación de destino.

⁶⁸¹ En el anexo nueve del título de concesión no se presenta el nombre de la estación de origen.

⁶⁸² En el anexo nueve del título de concesión no se presenta el nombre de la estación de origen ni la estación de destino.

⁶⁸³ En los anexos nueve y diez del título de concesión se presenta como "De Hidalgo" que corresponde a FERROSUR.

055259
ay

[Handwritten signatures and initials]

**Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar**



		Via troncal del Noreste						
KCSM	Otorgante	FERROMEX	Viborillas BC-8-756	Encantada B-892-875	562.712	Derecho de paso largo uso del derecho de paso N-5 por la línea "B" para atender tráfico en Querétaro y México consolidados. Entra en vigor: transcurridos doce meses a partir del inicio de la vigencia del título. Para elevar el nivel de competencia intraferrocarriles. ⁶⁸⁴	DPL-2	1.1
	Otorgante	FERROMEX	Cerro la Silla M-500+000 ⁶⁸⁵	Topo Grande M-528+000	26.577	Acceder al patio Monterrey y conexión de líneas que corren a Torreón y Tampico.	N-1	1.2
	Otorgante	FERROMEX	B-1027+080=M-525+400 ⁶⁸⁶ F-0+000 ^{686 687}	B-1029+026 Apodaca F-17+000 ⁶⁸⁸	18.946	Dar servicio en la Zona industrial de Lagrange y Apodaca. Trenes consolidados.	N-2	1.3
	Otorgante	FERROMEX	Monterrey Carga B-1027+060	Leona B-1009+000	18.060	Servicio a la Zona Industrial de Leona. Trenes consolidados.	N-3	1.4
	Otorgante	FERROMEX	Tampico L-665+000	Arbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000	9.000	Trenes consolidados origen o destino; Tampico y Doña Cecilia.	N-4	1.5

⁶⁸⁴ En el anexo nueve del título de concesión no se presenta "Para elevar el nivel de competencia intraferrocarriles" como característica del derecho de paso.
⁶⁸⁵ En el anexo nueve del título de concesión, la estación de origen y estación de destino se presentan en orden inverso, respecto al anexo once.
⁶⁸⁶ En el anexo nueve del título de concesión la estación de origen y estación de destino se presentan en orden inverso, respecto al anexo once.
⁶⁸⁷ En el anexo nueve del título de concesión, la estación se presenta como "Conexión Distrito Matamoros F-0+000=B-1029+026".
⁶⁸⁸ En el anexo nueve del título de concesión, la estación se presenta como "F-17+000" y no incluye "B-1029+026".

a
o
y
y
y
y





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Otorgante	FERROMEX	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	Encantada B-892-875	36.132	Por las líneas "B" y "BS" trenes unitarios origen o destino: Rojas, Saltillo y Encantada.	N-5	1.6
Otorgante	FERROMEX	La Griega Morelos-227+438 = B-251+535	Mariscala B-285+922 = A-263+922	34.708	Dar continuidad a los tráficos.	N-6	1.7
Otorgante	FERROMEX	Celaya NB-68+692	Escobedo B-315+000	18.108	Permitir el acceso al patio de intercambio de Escobedo.	N-7	1.8
Otorgante	FERROSUR	Teotihuacán VS-0+695	Emp. Línea "V" V-18+781 =VK-24+883	42.472	Por la línea "VS" origen o destino: estación de los Reyes.	N-8	2.1
Otorgante	FERROMEX	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Huehuetoca Juárez -43+724 Morelos -43+724	42.724	Origen o destino: Buenavista, Pantaco, Terminal del Valle de México y Lechería.	N-9	1.9
Otorgante	FERROSUR	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Lechería Juárez -24+000 Morelos -24+000	23.000	Origen o destino: Buenavista, Pantaco y Terminal del Valle de México.	N-10	2.2
Otorgante	FERROSUR ⁶⁸⁰	Santa Fe V-454+600	Jalapa V-338+600	116.000	Para locomotoras del Sureste y/o al mantenedor de locomotoras de Jalapa (actualmente GEC Alishom) Para locomotoras que requieren reparación y mantenimiento en talleres de Xalapa.	n/d	3

el anexo nueve se presenta este derecho de paso con numeración tres, sin embargo, no se reporta en las "Cartas de Derecho de Paso" del título de concesión.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055281
Y
2

**Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar**



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Otorgante	FERROVALLE	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Cortavia Juárez -45+712 Morelos -45+712	44.712	Circulación de trenes y vehículos por doble vía electrificada.	N-11	6
Otorgante	FERROSUR	Patio San Lorenzo VB-0+600-V-102+087 ⁶⁹⁰	Patio San Lorenzo V-101+196=HB-37+532	0.891	Para utilizar el patio para intercambio de trenes.	N-12 ⁶⁹¹	4.1
Otorgante	FERROSUR ⁶⁹²	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Lechería Juárez -19+415 Morelos -19+542	18.542	Origen o destino: Buenavista, Pantaco o la Terminal del Valle de México	N-13	5.2
Otorgante	FERROSUR	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	T. Valle de México Juárez -10+470 Morelos -10+596	9.596	Origen o destino: Buenavista y Pantaco.	N-14	4.2
Otorgante	FERROSUR	Oriental V-217+026=VB-189+027	Oriental V-219+100	2.074	Para realizar intercambio de flete y mantobras en el patio de Oriental.	N-15	4.3

[Handwritten initials]

⁶⁹⁰ En el anexo nueve del título de concesión no se especifica el kilómetro para la estación de origen y la estación de destino.

⁶⁹¹ En el anexo nueve del título de concesión este derecho de paso también se otorga a FERROSUR por la VIA FERREA Hidalgo (FERROSUR), corresponde al numeral 5.1.

⁶⁹² En los anexos nueve y diez del título de concesión se presenta como "De Hidalgo" que corresponde a FERROSUR.

⁶⁹³ En el anexo nueve del título de concesión el orden de la estación de origen y estación de destino se presentan en orden inverso, respecto al anexo once.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Otorgante	FERROMEX	San Juan del Río AL-0+000 al A-184+000 al	San Nicolás AL-11+245=B- 213+000 A-203+000	30.245	Para tener acceso a la Zona industrial de San Juan del Río.	N-17	1.10
Otorgante	FERROMEX	La Griega Juárez/Morelos ⁶⁹⁴ -227+438=B- 251+535	Huehuetoca Juárez/Morelos -43+724	183.714	Doble vía electrificada cuando se sature la capacidad de la línea "B". En reciprocidad por el derecho de paso PN-12 ⁶⁹⁵ estará en vigor durante dos años.	N-18	1.11
Solicitante	FERROMEX	Mariscala A- 263+922 y T-1763+960 al	Guadalajara I- 259+500 al T-1760+000	353.679	(Derecho de paso largo), trenes consolidados origen o destino: patio y la zona industrial de Guadalajara. Para elevar el nivel de competencia intraferrocarriles. Entra en vigor: transcurridos doce meses a partir del inicio de la vigencia del título.	DPL-1	1.1
Solicitante	FERROMEX	Pedro C. Morales M-477+000	Cerro la silla M-500+000	23.000	Trenes consolidados de combustóleo.	PN-7	1.2
Solicitante	FERROMEX	Topo Grande M- 528+000	Chipinque M- 552+000	24.000	Para movimientos entre patio de Monterrey y Chipinque para la formación de trenes de la ruta Torreón.	PN-8	1.3

055283
6
y
ag
X
\$

En el anexo nueve del título de concesión no se presenta "Juárez".
En el anexo nueve del título de concesión no se indica "En reciprocidad por el derecho de paso PN-12", como característica del derecho de paso.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

031 5264



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Solicitante	FERROMEX	Celaya A-289+513	Silao A-385+000 y AE-7+000	102.487	Trenes unitarios automotrices para dar servicio a General Motors. Destino: Silao ⁶⁹⁶	PN-9	1.4
Solicitante	FERROMEX*	Tampico I-665+000	Árbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000	9.000	Trenes consolidados origen o destino: Tampico y Doña Cecilia.	N-4	1.5
Solicitante	FERROMEX*	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	Encantada B-892-875	36.132	Por las líneas "B" y "BS" trenes unitarios origen o destino: Rojas, Saltillo y Encantada.	N-5	1.6
Solicitante	FERROMEX*	La Griega Morelos-227+438 = B-251+535	Mariscala B-285+922 = A-263+922	34.708	Dar continuidad a los tráficos.	N-6	1.7
Solicitante	FERROMEX*	Celaya NB-68+692	Escobedo B-315+000	18.108	Permitir el acceso al patio de intercambio de Escobedo	N-7	1.8
Solicitante	FERROSUR*	Teotihuacán VS-0+695	Emp. Línea "V" V-18+781 =VK-24+883	42.472	Por la línea "VS" origen o destino: estación de los Reyes.	N-8	2.1
Solicitante	FERROMEX*	Buena Vista Juárez - I+000 Morelos - I+000	Huehuetoca Juárez -43+724 Morelos - 43+724	42.724	Origen o Destino: Buena Vista, Pantaco, Terminal del Valle de México y Lechería	N-9	1.9



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

En el anexo nuevo del título de concesión no se indica "Trenes unitarios automotrices" ni "Destino: Silao", como característica del derecho de paso.

[Handwritten signatures and initials]



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Solicitante	FERROSUR*	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Lechería Juárez -24+000 Morelos -24+000	23.000	Origen o destino: Buenavista, Pantaco y Terminal del Valle de México.	N-10	2.2
Solicitante	FERROSUR*	Santa Fe V-454+600	Jalapa V-338+600	116.000	Para locomotoras del sureste y/o al mantenedor de locomotoras de Xalapa (actualmente GEC Alsthom). Para locomotoras que requieren reparación y mantenimiento en talleres de Xalapa	n/d	3
Solicitante	FERROVALLE*	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	Cortavia Juárez -45+712 Morelos -45+712	44.712	Circulación de trenes y vehículos por doble vía electrificada.	N-11	6
Solicitante	FERROSUR *	Patio San Lorenzo	Patio San Lorenzo	0.891	Para utilizar el patio para intercambio de trenes.	N-12	4.1
Solicitante	De Hidalgo *	Lechería Juárez -19+415 Morelos -19+542	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	18.542	Origen o destino: Buenavista, Pantaco o la Terminal del Valle de México.	N-13	5.2
Solicitante	FERROSUR *	Buenavista Juárez -1+000 Morelos -1+000	T. Valle de México Juárez -10+470 Morelos -10+596	9.596	Origen o destino: Buenavista y Pantaco.	N-14	4.2
Solicitante	FERROSUR *	Oriental V-217+026=VB-189+027	Oriental V-219+100	2.074	Para realizar intercambio de flete y maniobras en el patio de Oriental	N-15	4.3

055265
C
S
ag



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Solicitante	FERROMEX *	San Juan del Río AL-0+000 al A-184+000 al	San Nicolás AL-11+245=B- 213+000 A -203+000	30.245	Para tener acceso a la Zona industrial de San Juan del Río.	N-17	1.10
Solicitante	FERROMEX *	La Griega Morelos -227+438=B- 251+535	Huehuetoca Juárez/Morelos -43+724	183.714	Doble vía electrificada cuando se sature la capacidad de la línea "B" estará en vigor durante dos años.	N-18	1.11
Solicitante	FERROMEX **	Árbol Grande M- 4+128 = L- 672+419	Altamira M- 27+571	23.443	Trenes consolidados para tráfico generados en: Cd. Madero, Altamira y Miramar.	PN-10	N/D
Solicitante	FERROMEX **	Arellano A- 574+000	Chicalote L- 14+320=A- 599+320	25.320	Para dar servicio a Nissan trenes consolidados a Arellano realizar intercambios de carros en Aguascalientes.	PN-11	N/D
Solicitante	FERROMEX **	Viborillas BC-8- 756	Huehuetoca B- 49+000	198.356	Durante dos años trenes de doble estriba y/o plataformas multiniveles (automotriz).	PN-12	N/D
Solicitante	FERROVALLE **	Lechería H-0+295 = B-21+020	Teotihuacán VS-0+695	45.840	Para trenes generados en la ruta Veracruz	TVM-1	N/D
Solicitante	FERROVALLE **	T. Valle de México S-0+000=A- 12+386	Teotihuacán S- 43+483	44.983	origen a destino: Terminal del Valle de México por líneas "H", "SH", "S" y "VS".	TVM-2	N/D
Solicitante	FERROVALLE **	VK-24+883 = V- 18+781	Los reyes VK- 27+000	2.117	Para dar continuidad a sus tráfico.	TVM-3	N/D





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

Solicitante	FIT	Lagunas Z- 212+000	Dto. Arriaga Z- 254+200	N/D	Trenes unitarios de cemento.	n/d	2.3
Solicitante	FIT	Salina Cruz Z- 303+304	Dto. Arriaga Z- 254+600	N/D	Trenes consolidados de productos diversos origen: Salina Cruz o Tehuantepec, destino: Ferrocarril de Chiapas, o viceversa.	n/d	2.4
Solicitante	FIT	Dto. Arriaga Z- 254+600	Ixtepec Z- 257+000	N/D	Para intercambio de flete en el patio de Ixtepec.	n/d	2.5
Solicitante	FERROSUR	Chapo FA-18+000	Coatzacoalcos FA-0+000	N/D	Para realizar intercambio de flete en el patio de Coatzacoalcos.	S-5	1.1
Solicitante	FERROSUR	Coatzacoalcos FA-0+000	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	N/D	Trenes consolidados Mediante el uso del derecho de paso (S-5) podrá movilizar fletes origen: dicha vfa, destino: final o intermedio a Medias Aguas, o viceversa.	S-6	1.2
Solicitante	FIT	Medias Aguas Z-95+928=G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	N/D	Trenes consolidados de productos diversos origen: Matias Romero, Lagunas, Ixtepec, Tehuantepec o Salinas Cruz, destino: Ferrocarril del Mayab o viceversa.	IT-7	2.1

Via corta Mayab



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055269
gh
Z
Y
8
9



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

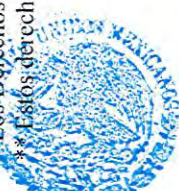
Otorgante	Chiapas Mayab	Medias Aguas Z- 95+928=G- 299+869	Dto. Arriaga Z- 254+200	N/D	Trenes unitarios de gas LP origen: Medias Aguas (Coatzacoalcos) destino: Ferrocarril de Chiapas.	IT-3	N/D
Otorgante	Chiapas Mayab	Lagunas Z- 212+000	Dto. Arriaga Z- 254+200	N/D	Trenes unitarios de cemento	IT-4	N/D
Otorgante	Chiapas Mayab	Salina Cruz Z- 303+304	Dto. Arriaga Z- 254+600	N/D	Trenes consolidados de productos diversos origen: Salina Cruz o Tehuantepec, destino: Ferrocarril de Chiapas, o viceversa.	IT-5	N/D
Otorgante	Chiapas Mayab	Dto. Arriaga Z- 254+600	Ixtepec Z- 257+000	N/D	Para intercambio de flete en patio Ixtepec.	IT-6	N/D
Otorgante	Chiapas Mayab	Medias Aguas Z- 95+928=G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	N/D	Trenes consolidados de productos diversos origen: Matías Romero, Lagunas, Ixtepec, Tehuantepec o Salina Cruz destino: Ferrocarril del Mayab, o viceversa.	IT-7	N/D

Elaboración propia con base en la información contenida en los títulos de concesión y asignación, en específico en sus anexos: "Derechos de Paso obligatorios a otorgar", "Derechos de Paso obligatorios a recibir" y "Cartas de Derechos de Paso".

N/D: información no disponible en los anexos de los títulos de concesión y asignación.

* Los Derechos de paso se presentan en el anexo diez de KCSM, pero no se reportan en el anexo de cartas de vía (once).

** Estos derechos de paso se presentan en el anexo once de KCSM, pero no se presentan en los anexos nueve y diez.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055271
ay



XII.2. Anexo. Derechos de arrastre contenidos en títulos de concesión

Concesionario solicitante ⁷⁰⁰	Concesionario otorgante ⁷⁰¹	Tramo o trayecto ⁷⁰²
FERROSUR (Vías cortas Oaxaca y Sur)	KCSM (Vía del Noreste)	En los tramos que se requieran para que los trenes utilicen el patio de San Lorenzo.
No especifica	KCSM (Vía del Noreste)	Trenes de pasajeros en las rutas México – Nuevo Laredo; México – Veracruz; México – Lázaro Cárdenas, y San Luis Potosí – Tampico. (Ya no está vigente dicha disposición)
KCSM (Vía del Noreste)	No especifica	Trenes de pasajeros en las rutas México – Nuevo Laredo; México – Veracruz; México – Lázaro Cárdenas, y San Luis Potosí – Tampico. (Ya no está vigente dicha disposición)
LCD (Vía corta Coahuila-Durango)	FERROMEX (Vía Pacífico Norte)	A los trenes unitarios de combustóleo al concesionario de la Vía FÉRREA Pacífico-Norte, entre Torreón (Km. DA-251+000) y Villa Juárez (Km. DA-238+000).

[Espacio sin texto]

⁷⁰⁰ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁷⁰¹ Folio 046073 del EXPEDIENTE.

⁷⁰² Folio 046073 del EXPEDIENTE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



XII.3. Anexo. Información mínima necesaria con la que deberá contar la AGENCIA

La información respecto al SFM que se presenta a continuación, es la que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera mínima necesaria con la que deberá contar la AGENCIA.

Título de concesión o asignación/valor de la concesión

- Monto pagado por el concesionario al momento de la asignación del título de concesión.
- Interés causado sobre el saldo no pagado entre la fecha del primer pago y el pago total del valor inicial de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Capitalización de la aportación por el valor de título de concesión, entre la fecha del primer pago y el pago total del valor inicial de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Monto del primer pago por la adjudicación de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Número de días naturales entre la fecha del primer pago y el pago total del valor de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Costo promedio de capital en términos nominales antes de impuestos, al inicio de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Participación de trabajadores en las utilidades, en términos nominales, al inicio de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Costo promedio de capital en términos reales antes de impuestos, para cada uno de los concesionarios.
- Participación de trabajadores en las utilidades, en términos reales, al inicio de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Amortización anual creciente respecto del valor de la concesión, para cada uno de los concesionarios.
- Rentabilidad anual decreciente respecto del valor de la concesión, para cada uno de los concesionarios.

Estructura del capital

- Participación, anual, porcentual de la deuda, para cada uno de los concesionarios.
- Participación, anual, porcentual del capital común, para cada uno de los concesionarios.
- Participación, anual, porcentual del capital preferente en el año, para cada uno de los concesionarios.

Costos

- Costo real neto, anual, de la deuda, para cada uno de los concesionarios y asignatarios.
- Costo real neto, anual, del capital común en el año, para cada uno de los concesionarios y asignatarios.
- Costo real neto, anual, del capital preferente, para cada uno de los concesionarios y asignatarios.



Movimientos en el SFM

- EQUIPO DE ARRASTRE – kilómetro, anual, recorridos por cada uno de los concesionarios y asignatarios usuarios en líneas troncales, totales.
- EQUIPO DE ARRASTRE – kilómetro, anual, recorridos por cada uno de los concesionarios y asignatarios otorgantes en líneas troncales.

Equipo de arrastre

- Tipos de EQUIPO DE ARRASTRE movilizado por concesionario o asignatario.
- EQUIPO DE ARRASTRE cargados, totales.
- EQUIPO DE ARRASTRE vacíos, totales.

EQUIPO DE ARRASTRE - kilómetro totales

- EQUIPO DE ARRASTRE - kilómetro cargados, totales.
- EQUIPO DE ARRASTRE - kilómetro vacíos, totales.
- EQUIPO TRACTIVO – kilómetro.
- EQUIPO DE ARRASTRE (plataformas de doble estiba) – kilómetro.
- EQUIPO DE ARRASTRE (carros multinivel) – kilómetro.
- Toneladas - kilómetros netas, movilizadas por concesionario y asignatario.
- Toneladas - kilómetros brutas, movilizadas por concesionario y asignatario.

Plan de Ingresos y Egresos

- Estados financieros, anuales, por concesionario y asignatario.
- Modelo de ventas o estimación de ingresos, que considere al menos los siguientes rubros:
 - Línea ferroviaria.
 - Concepto/tipo del servicio (v.g. derecho de paso, interlineal, local, entre otros).
 - Unidad de medida del servicio.
 - Origen / destino.
 - Segmento / producto / cliente.
 - Distancia / kilometraje, distinguiendo km por línea, según aplique.
 - Cuantificación (v.g. toneladas brutas, taras, toneladas netas, EQUIPO TRACTIVO, EQUIPO DE ARRASTRE, ejes, ton-km, según aplique).
 - Tarifas.
- Modelo de operación o estimación de egresos, que considere al menos los siguientes rubros:
 - Departamento / centro de costos (v.g. dirección General, ventas, operaciones, administración legal, según corresponda).
 - Categoría de gasto (v.g. personal, combustibles, materiales, mantenimiento, viáticos, administración, servicios, etc.).
 - Concepto de gasto (v.g. los que correspondan al desglose de cada categoría de gasto identificada).
 - Criterio presupuestario / unidad de medida.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

- Precio/costo unitario.
- Modelo de inversiones de capital o estimación de inversiones, que considere al menos los siguientes rubros:
 - Línea ferroviaria.
 - Tramo.
 - Concepto: riel, durmiente, balasto, implementos de vía, servicios, según corresponda.
 - Cuantificación / unidad de medida.
 - Costo unitario.

Especificaciones de la red, por concesionario y asignatario, por tramo ferroviario

- Secciones de vía.
- Centros de control.
- Número de horas de operación de centro de control por año.
- Señales operadas desde un centro de control dado.
- *Switches* o cambios y cruces por sección de vía.
- Estructuras por sección de vía.

Costos operativos de infraestructura

- Personal por centro de control.
- Salario promedio del personal de centro de control.
- Elevación en el salario el personal del centro de control para cubrir los costos de empleo.
- Otro personal de control.
- Salario promedio de otro personal de control.
- Elevación sobre el salario de otro personal de control para cubrir otros costos de empleo.
- Otros costos de centro de control.
- Otros costos de sistema de control.

Costo de mantenimiento de la infraestructura

- Número de inspecciones de mantenimiento de vía recta por año.
- Número de inspecciones de sistemas de centro de control por año.
- Número de inspecciones de *switches* o cambios y cruces por año.
- Número de inspecciones de señal por año.
- Número de inspectores de estructuras por año.
- Horas hombre promedio por inspección.
- Salario promedio de personal de mantenimiento.
- Elevación sobre salario de personal de mantenimiento para cubrir otros costos de empleo.
- Horas hábiles por año por miembro del personal de mantenimiento.
- Costos anuales de materiales.
- Costos anuales de depósito de mantenimiento.
- Costos anuales de equipo de mantenimiento.



**COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA**



Costos cargos de depreciación de infraestructura

- Renovaciones por sección de vía.
- Renovaciones de sistemas de centro de control.
- Renovación de señales.
- Renovaciones de *switches* o cambios y cruces.
- Renovaciones de estructuras.
- Valor contable de infraestructura existente.
- Método de depreciación.
- Otra información relevante.

Costos generales de administración

- Costo de salario personal del corporativo.
- Elevación en el salario del personal del corporativo para cubrir otros costos de empleo.
- Otros costos relacionados con el personal.
- Otros costos, especificar cuáles.

Costos de terminales

- Horas de operación.
- Número de personal de terminal.
- Costos de salario e personal de la terminal.
- Elevación sobre salario del personal para cubrir otros costos de empleo.
- Costo de operación de energía.
- Inspecciones de mantenimiento de vías.
- Costo promedio por inspección de vías.
- Inspecciones de mantenimiento del equipo de terminal.
- Costo promedio inspección de equipo.
- Otros costos de mantenimiento.
- Costos administrativos generales y otros costos.
- Renovaciones de vía.
- Renovaciones de equipo.
- Valor contable de terminal.
- Depreciación método.





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Expediente No. DC-002-2016

Dictamen Preliminar

XII.4. Anexo. Características generales del tráfico interlineal

Cuadro. Características generales del tráfico interlineal entre concesionarios y/o asignatarios, enero de dos mil quince a agosto de dos mil dieciséis⁷⁰³

Operador: concesionario y/o asignatario de origen	Operador: concesionario y/o asignatario de origen		Ingreso recibido por el Concesionario y/o asignatario de origen (millones de pesos)	Número de carros	Ingreso promedio por carro - kilómetro ⁷⁰⁴ recorrido	Distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario y/o asignatario de origen		
	Concesionario y/o asignatario intermedio	Concesionario y/o asignatario de destino				Mínima	Máxima	Promedio ponderado por carro
KCSM								
FERROSUR								

⁷⁰³ Folios 002734, 005830, 015428, 016843, 019237, 019518, 020818, 020869, 021863, 051340, 052194, 052290, 052625, 052672, 052765, 053712, 053792, 053824, 053848, 053991, y 054065 del EXPEDIENTE

⁷⁰⁴ El Ingreso promedio por carro - kilómetro recorrido, es el resultado de la división del "Ingreso recibido por el CONCESIONARIO de origen (millones de pesos)" entre el producto que resulta del "Número de carros" y la "Distancia promedio ponderada por carro".

⁷⁰⁵ Las letras "N/D" indican que en el tráfico interlineal no se reportó al Concesionario intermedio, no obstante, si se reportó una estación intermedia.



055277
y ay
a
y



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar

055278

Operador: concesionario y/o asignatario de destino	Concesionario y/o asignatario intermedio	Concesionario y/o asignatario de origen	Ingreso recibido por el Concesionario y/o asignatario de destino (millones de pesos)	Número de carros	Ingreso promedio por carro -	Distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario y/o asignatario de destino		
						Mínima	Máxima	Promedio ponderado por carro
FERROMEX	N/D	FERROSUR	24.46	1,748	24	153.0	895.0	591.2
	N/D	FERROMEX	6.21	449	15	128.0	895.0	893.3
	N/D	KCSM	0.03	2	16	895.0	895.0	895.0
LCD	FERROMEX	FERROMEX	148.02	11,617	43	30.0	350.0	295.9
	FERROMEX	KCSM	15.09	1,956	41	20.0	325.0	188.7
	FERROMEX	FERROSUR	3.25	514	25	240.0	325.0	254.9

Handwritten signatures and initials

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

055280

Autoridad Investigadora
Expediente No. DC-002-2016
Dictamen Preliminar



COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONOMICA

LCD	FERROMEX	82.02	10,488	31	15.0	325.0	254.8	
	FERROMEX	9.63	1,052	34	20.0	275.0	272.2	
Operador: concesionario y/o asignatario intermedio	Concesionario y/o asignatario intermedio	Ingreso recibido por el concesionario y/o asignatario intermedio (millones de pesos)	Numero de carros	Ingreso promedio por carro - kilómetro recorrido ^{70%}	Distancia de recorrido de la carga en las vías del concesionario y/o asignatario intermedio			Promedio ponderado por carro
Concesionario y/o asignatario de origen	Concesionario y/o asignatario de destino				Minima	Maxima		
	KCSM							

Nota: La información reportada corresponde con las operaciones de tráfico interlineal que el concesionario o asignatario que se refiere en el rubro de "Operador" entregó a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en respuesta al requerimiento de información.

[Espacio sin texto]

Handwritten signatures and initials:
 D
 a.g.
 J
 ay
 4



COMISION FEDERAL DE
 COMPETENCIA ECONOMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

055281

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

XII.5. Anexo. Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC INTERLINEAL y del SPTFC LOCAL

XII.5.1. Información proporcionada por los AGENTES ECONÓMICOS

El presente anexo tiene como objetivo principal explicar la metodología empleada para la conformación de las bases de datos que contienen las operaciones del SPTFC mediante el uso de tráfico interlineal o SPTFC INTERLINEAL, y del SPTFC Local; las cuales fueron denominadas como "Base Interlineal" y "Base Local". Dichas bases fueron generadas a partir de diversa información que obra en el EXPEDIENTE, por lo que no se desprende de manera directa de una actuación que en específico se hubiere generado durante la integración del mismo, sino de varias.

En primer lugar, derivado de sus facultades legales y de la necesidad de allegarse de información sobre el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA de esta COMISIÓN requirió a los AGENTES ECONÓMICOS información respecto de las operaciones del SPTFC realizadas por los concesionarios y asignatarios del sistema ferroviario: FERROMEX, FERROSUR, FERROVALLE, FIT, KCSM y LCD. Lo anterior, mediante oficios identificados con el número COFECE-AI-DGMR-2016-073,⁷⁰⁸ COFECE-AI-DGMR-2016-074⁷⁰⁹, COFECE-AI-DGMR-2016-077,⁷¹⁰ COFECE-AI-DGMR-2016-093⁷¹¹ y COFECE-AI-DGMR-2016-092,⁷¹² de fechas doce de septiembre de dos mil dieciséis, para los tres primeros casos y quince de septiembre de dos mil dieciséis, para los dos últimos.

Los requerimientos notificados a los AGENTES ECONÓMICOS mediante los oficios antes señalados, entre otras cosas, versaron sobre información relativa al movimiento de carga ferroviaria bajo la modalidad del SPTFC mediante tráfico interlineal y del SPTFC LOCAL, para el periodo comprendido entre el primero de enero de dos mil quince y la fecha de emisión del oficio de requerimiento notificado a cada AGENTE ECONÓMICO.

De manera específica, a cada AGENTE ECONÓMICO se le solicitó que entregará la información del SPTFC mediante el uso de tráfico interlineal y del SPTFC LOCAL para cada uno de los concesionarios y asignatarios, conforme al "Anexo 7. Tráfico interlineal" y el "Anexo 8. Tráfico local" del respectivo oficio de requerimiento que se les notificó.

En virtud de lo anterior, los concesionarios y asignatarios proporcionaron la información solicitada mediante los siguientes escritos:

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the letters 'a', 'd', 'y', 'y'.

⁷⁰⁸ Folios 000390 a 000465 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁹ Folios 000466 a 000540 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁰ Folios 000688 a 000762 del EXPEDIENTE.

⁷¹¹ Folios 001136 a 001209 del EXPEDIENTE.

⁷¹² Folios 001063 a 001135 del EXPEDIENTE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Cuadro. Escritos mediante los cuales los AGENTES ECONÓMICOS entregaron la información solicitada

Concesionario o asignatario	Tipo de tráfico	Fecha del escrito en la que se entregó la información
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO: FERROMEX Y FERROSUR	SPTFC mediante tráfico interlineal	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 18.10.16 ⁷¹³
	SPTFC LOCAL	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 18.10.16 ⁷¹⁴
FERROVALLE	SPTFC mediante tráfico interlineal	No presentó información al respecto
	SPTFC LOCAL	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 07.11.16 ⁷¹⁵
FIT	SPTFC mediante tráfico interlineal	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 22.11.16 ⁷¹⁶
	SPTFC LOCAL	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 22.11.16 ⁷¹⁷
KCSM	SPTFC mediante tráfico interlineal	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 23.11.16 ⁷¹⁸
	SPTFC LOCAL	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 23.11.16 ⁷¹⁹
LCD	SPTFC mediante tráfico interlineal	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 04.11.16 ⁷²⁰
	SPTFC LOCAL	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 04.11.16 ⁷²¹

⁷¹³ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁴ Folios 020689 a 020818 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁵ Folios 052739 a 052900 y 052765 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁶ Folios 053790 a 053792 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁷ Folios 053790 a 053792 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁸ Folios 053795 a 053824 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁹ Folios 053795 a 053824 del EXPEDIENTE.

⁷²⁰ Folios 052515 a 052625 del EXPEDIENTE.

⁷²¹ Folios 052515 a 052625 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Como resultado, de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA obtuvo un total de seis archivos en formato Excel relativos al SPTFC LOCAL,⁷²² y cinco archivos en formato Excel referentes al SPTFC mediante tráfico interlineal.⁷²³

Al respecto, cabe señalar que la información presentada por los AGENTES ECONÓMICOS contiene datos sobre diversas variables, tales como: fecha de inicio del SPTFC; fecha de término del SPTFC; usuario; producto; volumen; número de carros; tarifa efectiva; TUCE; montos totales cobrados por el SPTFC por cada uno de los concesionarios y asignatarios involucrados en el tráfico, entre otros.

No obstante, como se desprende de los archivos del EXPEDIENTE, las bases de datos y la información señalada en este anexo que fue entregada por los AGENTES ECONÓMICOS, constan en archivos que, por diversas razones expuestas por los AGENTES ECONÓMICOS, no necesariamente cumplieron con las características que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó mediante los formatos "Anexo 7. Tráfico interlineal" y el "Anexo 8. Tráfico local" de los oficios de requerimiento de información y documentos. Por lo tanto, para propósitos de analizar la información que se exhibe en el DICTAMEN, se consideró oportuno conformar una base de datos única por cada uno de los tipos de tráfico: SPTFC mediante tráfico interlineal y SPTFC Local, que con fines prácticos permitiera generar estadística consistente y útil para explicar y comprender el funcionamiento actual del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

Siguiendo la idea anterior, se procedió a construir la Base Interlineal y la Base Local, con la información de las operaciones del SPTFC mediante tráfico interlineal y del SPTFC LOCAL, respectivamente, de conformidad con la siguiente metodología.

XII.5.1.1. Compilación de información

Como primer paso, se llevó a cabo un ejercicio de homologación de la denominación de las variables contenidas en los diversos archivos entregados por los AGENTES ECONÓMICOS, para posteriormente estar en posibilidad de proceder a la integración de la información proporcionada para los concesionarios y asignatarios en dos bases de datos denominadas como Base Interlineal y la Base Local.

Por un lado, se conformó la Base Interlineal que incluye el cúmulo de variables y de información sobre el SPTFC mediante tráfico interlineal del SFM, aportados en los cinco archivos correspondientes. Por otro lado, se creó la Base Local que incorpora toda la información procedente de los seis archivos sobre el SPTFC Local del SFM. Para los pasos subsecuentes, a continuación, se detalla la conformación de dichas bases.

XII.5.2. Generación de la Base Interlineal

XII.5.2.1. Fase 1

Como primer paso, se procedió a homologar el nombre y formato de las variables para cada uno de los concesionarios y asignatarios: FERROMEX, FERROSUR, FIT, KCSM y LCD, conforme al formato en que se solicitó la información, misma que se presenta en el siguiente cuadro:

⁷²² Folios 020818, 052765, 053792, 053824 y 052625 del EXPEDIENTE.

⁷²³ Folios 020818, 020818, 053792, 053824 y 052625 del EXPEDIENTE.



Cuadro. Homologación de variables para la Base Interlineal

Concepto solicitado en "Anexo 7. Tráfico interlineal"	Formato solicitado en el "Anexo 7. Tráfico interlineal"	Nombre homologado usado en las bases de los concesionarios y asignatarios
Consecutivo	Numérico	, obs
Fecha de inicio del SPTFC INTERLINEAL	DD/MM/AA	fecha
Fecha de término del SPTFC INTERLINEAL	DD/MM/AA	fecha_termino
Hora de inicio del SPTFC INTERLINEAL	Numérico en formato HH:MM:SS	hora_inicio
Hora de término del SPTFC INTERLINEAL	Numérico en formato HH:MM:SS	hora_termino
Usuario del SPTFC INTERLINEAL	Cadena de texto	usuario
Grupo	Numérico	grupo
Producto	Cadena de texto	producto
Volumen de carga movilizado	Numérico	volumen
Tipo de tren	Numérico	tipo_tren
Número de carros	Numérico	num_carros
Distancia total de la ruta del SPTFC INTERLINEAL	Numérico	distancia_total
Tarifa integrada del SPTFC INTERLINEAL	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tarifa_integrada
Concesionario que negocia ante el usuario	Numérico	conc_negocia
Monto total recibido por el SPTFC INTERLINEAL	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_total
Ubicación de la estación de origen	Numérico	ubi_est_origen
Número de la estación de origen	Alfanumérico	num_est_origen
Nombre de la estación de origen	Cadena de texto	nom_est_origen
Línea de la estación de origen	Cadena de texto	linea_est_origen
Líneas intermedias en el tramo de origen	Cadena de texto	linea_origen
Concesionario origen	Cadena de texto	conc_origen
Distancia tramo de origen	Numérico	distancia_origen
TUCE concesionario de origen	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tuce_conc_origen
Tarifa efectiva cobrada por el concesionario de origen	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tarifa_efectiva_origen



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

055285

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Monto total cobrado por sobrecosto de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>) por el concesionario de origen	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_combustible_origen
Monto total cobrado por servicios diversos por el concesionario de origen	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_servdiversos_origen
Monto total cobrado por el concesionario de origen	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_total_origen
Ubicación de la(s) estación(es) intermedia (s)	Numérico	ubi_est_int1 ⁷²⁴
Número de la(s) estación(es) intermedia (s)	Numérico	num_est_int1
Nombre de la(s) estación(es) intermedia (s)	Cadena de texto	nom_est_int1
Línea de la(s) estación(es) intermedia (s)	Cadena de texto	linea_est_int1
Líneas intermedias en el tramo de origen	Cadena de texto	linea_int1
Concesionario(s) intermedio(s)	Cadena de texto	conc_int1
Distancia(s) tramo(s) intermedio(s)	Numérico	distancia_int1
TUCE concesionario(s) intermedio(s)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tuce_conc_int1
Tarifa efectiva cobrada por el(los) concesionario(s) intermedio(s)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tarifa_efectiva_int1
Monto total cobrado por sobrecosto de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>) por el(los) concesionario(s) intermedio(s)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_combustible_int1
Monto total cobrado por servicios diversos por el(los) concesionario(s) intermedio(s)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_servdiversos_int1
Monto total cobrado por el(los) concesionario(s) intermedio(s)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_total_int1
Ubicación de la estación de destino	Numérico	ubi_est_destino
Número de la estación de destino	Alfanumérico	num_est_destino
Nombre de la estación de destino	Cadena de texto	nom_est_destino
Línea de la estación de destino	Cadena de texto	linea_est_destino

⁷²⁴ Si el concesionario o asignatario reportó más de una escala, se utilizó el sufijo 2 o 3 para renombrar dichas variables, de manera análoga para las demás variables con sufijo 1. Por ejemplo, "ubi_est_int2" significa que hubo dos escalas, "ubi_est_int3" tres escalas.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Líneas intermedias en el tramo de destino	Cadena de texto	linea_destino
Concesionario de destino	Cadena de texto	conc_destino
Distancia tramo de destino	Numérico	distancia_destino
TUCE concesionario de destino	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tuce_conc_destino
Tarifa efectiva cobrada por el concesionario de destino	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tarifa_efectiva_destino
Monto total cobrado por sobrecosto de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>) por el concesionario de destino	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_combustible_destino
Monto total cobrado por servicios diversos por el concesionario de destino	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_servdiversos_destino
Monto total cobrado por el concesionario de destino	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_total_destino

Para llevar a cabo la anterior, se detallan los cambios que fueron necesarios realizar por cada uno de los concesionarios:

▪ FERROMEX, FERROSUR, FIT, KCSM y LCD:

1. Para el caso de FERROMEX, la variable "*Fecha de inicio del SPTFC interlineal*" contenía observaciones del tipo: "██████████" (en treinta y ocho casos), "██████████" (en cuarenta y nueve casos) y "██████████" (en veintidós casos). Como se observa, dichas fechas son ██████████ en el calendario, razón por lo cual, y para no eliminar dichos registros por contener información completa en todos los rubros que se le solicitó al concesionario o asignatario, se reemplazaron ██████████ es decir, dichas fechas se reemplazaron por "01/03/15", "01/03/15" y "01/03/16", respectivamente para incorporarlos a la base de datos.
2. La variable "*tarifa_efectiva_origen*" y "*tarifa_efectiva_destino*" se reportaron por tonelada, razón por la cual se multiplicaron por el volumen correspondiente.
3. Para el caso de FERROMEX, se corrigieron algunos datos, por no ser propiamente operaciones de interconexión especificadas adecuadamente, como se detalla a continuación:
 - I. Aquellos casos en los que el "*nom_est_int1*" era igual con "*nom_est_origen*", siendo ██████████. Se observaron en total treinta y dos de estos casos, y se le imputo un espacio en blanco a "*nom_est_int1*", indicando que en realidad no hubo una escala.
 - II. Una vez hecho el cambio anterior, se consideraron aquellos casos en los que el "*nom_est_int2*" era igual con "*nom_est_int1*". ██████████ Se observaron en total ciento veinticuatro de estos casos, y se le imputo

un espacio en blanco a "nom_est_int2", indicando que en realidad no hubo una escala adicional.

- III. Adicional a los cambios previos, se consideró un tercer caso, donde [REDACTED] pero "nom_est_int3" correspondía con el "nom_est_origen", siendo [REDACTED] se observaron en total treientos setenta y cuatro casos de este tipo. Para este caso, se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int3", indicando que en realidad no hubo una escala adicional.
 - IV. Se consideró un cuarto caso, donde [REDACTED] a la "nom_est_int2", pero "nom_est_int1" correspondía con el "nom_est_destino", siendo [REDACTED] se observaron en total tres mil veintisiete casos de este tipo. Para este caso, se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int1", indicando que en realidad no hubo una escala adicional.
 - V. Adicional a los cambios previos, se consideró un quinto caso, donde [REDACTED] a "nom_est_int3", pero el "nom_est_int2" correspondía con el "nom_est_destino", siendo [REDACTED] se observaron en total doscientos treinta y cuatro casos de este tipo. Para este caso, se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int2", indicando que en realidad no hubo una escala adicional.
4. Para el caso de FERROSUR, se corrigieron algunos datos, por no ser propiamente operaciones de interconexión especificadas adecuadamente, como se detalla a continuación:
- I. Aquellos casos en los que el "nom_est_int1" era igual con "nom_est_origen", siendo [REDACTED]. Se observaron en total ciento treinta casos, y se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int1", indicando que en realidad no hubo una escala adicional.
 - II. Una vez hecho el cambio anterior, se consideraron aquellos casos en los que se proporcionaba una segunda escala [REDACTED]. Se observó en total un caso de estos, y se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int2", para asignarle el valor a "nom_est_int1" indicando que en realidad únicamente hubo una escala.
 - III. En otros casos, aquellos donde [REDACTED] pero "nom_est_int1" correspondía con el "nom_est_destino", siendo [REDACTED]. Se observaron en total tres casos, y se le imputo un espacio en blanco a "nom_est_int1", indicando que en realidad no hubo una escala intermedia.
 - IV. Aunado a lo anterior, se consideró un cuarto caso, aquellos donde [REDACTED] pero si se proporcionaba [REDACTED] "nom_est_int1", siendo [REDACTED] quien finalizaba la ruta. Se observaron en total veintidós casos, dicha estación, en dieciocho casos correspondía con el número [REDACTED]

██████████ que no se pudo ubicar en el catálogo, ni en la base de ningún concesionario o asignatario, asimismo cuatro correspondían a ██████████ correspondiente a la estación ██████████. No obstante, estos cuatro registros carecían de ██████████ del concesionario o asignatario de destino. Se optó por imputarle al nombre de la estación destino el nombre de estación de la escala uno, asimismo se reemplazó por un espacio en blanco a “*nom_est_intl*”, indicando que en realidad no hubo una escala adicional. Asimismo, existen treinta y siete casos donde ██████████ para la estación origen, pero si se proporciona ██████████. Dicha estación de origen corresponde con el número ██████████.

5. Para el caso de FIT, se corrigieron algunos datos, por no ser propiamente operaciones de interconexión especificadas adecuadamente, como se detalla a continuación:

Aquellos casos en los que el “*nom_est_intl*” era igual con “*nom_est_destino*”, siendo del mismo operador ambas estaciones. Se observaron en total trecientos veintiséis casos, y se le imputo un espacio en blanco a “*nom_est_intl*”, indicando que en realidad no hubo una escala adicional.

6. Para cada variable de la columna “*Nombre homologado usado en las bases de los concesionarios*” del cuadro **Homologación de variables para la Base Interlineal**, y para cada archivo de cada uno de los concesionarios y asignatario, se reemplazó el valor de la variable por un espacio en blanco cuando este contenía la etiqueta “N/A” o “N/D”⁷²⁵. En el caso de LCD éste reportó datos con etiquetas (1), (2), (3), (4) y (5)⁷²⁶ que de igual forma se reemplazaron por espacios en blanco.
7. Se verifico que todas las variables correspondieran con el formato indicado en el “*Anexo 7. Tráfico interlineal*”, en caso contrario se convertía al formato solicitado.

XII.5.2.2. Fase 2

Una vez que se contó con una base homologada para cada concesionario y asignatario, se procedió a integrar las cinco bases en una sola base de datos, conforme a lo siguiente:

1. Para todas las variables de tipo texto señaladas en el cuadro **Homologación de variables para la Base Interlineal**, y para efectos de homologarlas se eliminaron todos los espacios internos, espacios a la derecha, y espacios a la izquierda que pudieran contener dichos datos, por ejemplo, un doble espacio entre palabras se reemplazó por un espacio simple “A B” = “A B”, un espacio a la derecha “A ” = “A” y espacio a la izquierda “ A” = “A”.
2. Para homologar el nombre de las estaciones (tanto de origen, intermedias y de destino) para todos los concesionarios y asignatarios, se utilizó como base el catálogo de estaciones proporcionado por GRUPO MÉXICO en respuesta al oficio que se le notificó.⁷²⁷ Este procedimiento permitió identificar de mejor forma si existían errores

⁷²⁵ Folios 020743 y 053818 del EXPEDIENTE.

⁷²⁶ Folio 052520 del EXPEDIENTE.

⁷²⁷ Folios 052628 a 052672 y 052672 del EXPEDIENTE.



en los nombres de algunas estaciones cuando se presentaron similitudes en los nombres o en las ubicaciones de las mismas.

Asimismo, para homologar los nombres de las estaciones se verifico que la placa kilométrica reportada para cada estación fuera consistente entre concesionarios y asignatarios. Como comentario adicional, se utilizó como base el catálogo de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO pues éste AGENTE ECONÓMICO detenta la mayor participación de mercado, medida por el tamaño de su red ferroviaria concesionada, respecto del total de la red ferroviaria nacional.

- 3. Se homologaron los nombres de los concesionarios y asignatarios de origen, intermedios y destinos conforme al siguiente cuadro:

Cuadro. Homologación del nombre de los concesionarios y/o asignatario

Operador	Nombre reportado por los concesionarios
fex	FEROMEX o FEX
fsur	FERROSUR o FSRR
fit	FIT
ftvm	FTVM-TFVM
kcsn	KCSM
lcd	LCD
cchm	CFCHM

- 4. Para todos los concesionarios y asignatarios se creó la variable año, mes y día que corresponde con la fecha del SPTFC, asimismo se creó la variable operador que corresponde con el concesionario o asignatario que reporto los datos, para generar la Base Interlineal.

XII.5.3. Generación de la Base Local

XII.5.3.1. Fase 1

Como primer paso, se procedió a homologar el nombre y formato de las variables para cada uno de los concesionarios y asignatarios: FERROMEX, FERROSUR, FERROVALLE, FIT, KCSM y LCD, conforme al formato en que se solicitó la información mediante el oficio correspondiente, misma que se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro. Homologación de variables para la Base Local

Concepto solicitado en el "Anexo 8. Tráfico local"	Formato del campo solicitado en el "Anexo 8. Tráfico local"	Nombre homologado usado en las bases de los concesionarios y asignatarios
Consecutivo	Númérico	obs
Fecha del SPTFC	Númérico en formato DD/MM/AA	fecha
Usuario	Cadena de texto	usuario
Grupo	Númérico	grupo
Producto	Cadena de texto	producto



Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including a large 'B' and other illegible marks.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Volumen de carga movilizado	Numérico	volumen
Tipo de tren	Numérico	tipo_tren
Número de carros	Numérico	num_carros
Distancia total de la ruta del SPTFC	Numérico	distancia_total
Ubicación del punto de origen	Cadena de texto	ubi_est_origen
Número de la estación de origen	Numérico	num_est_origen
Nombre de la estación de origen	Cadena de texto	nom_est_origen
Línea de la estación de origen	Cadena de texto	linea_est_origen
Línea(s) intermedia(s)	Cadena de texto	linea_origen
Ubicación del punto de destino	Numérico	ubi_est_destino
Número de la estación de destino	Alfanumérico	num_est_destino
Nombre de la estación de destino	Cadena de texto	nom_est_destino
Línea de la estación de destino	Cadena de texto	linea_est_destino
Línea(s) intermedia(s)	Cadena de texto	linea_destino
TUCE	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tuce_local
Tarifa efectiva cobrada por el SPTFC	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	tarifa_efectiva
Monto total cobrado por sobre costo de combustible (Fuel Surcharge)	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_combustible
Monto total cobrado por servicios diversos	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_servdiversos
Monto total cobrado por el SPTFC	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_total
Rubro 1 de la tarifa por tráfico local	Cadena de texto	rubro_1
Monto del rubro 1 de la tarifa	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_1
Rubro 2 de la tarifa por tráfico local	Cadena de texto	rubro_2
Monto del rubro 2 de la tarifa	Numérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_2

Rubro 3 de la tarifa por tráfico local	Cadena de texto	rubro_3
Monto del rubro 3 de la tarifa	Númérico (sin comas, sólo el punto decimal y en formato de punto)	monto_3

Para llevar a cabo lo anterior, a continuación, se detallan los ajustes que fueron necesarios realizar por cada uno de los concesionarios y asignatarios:

- FERROMEX, FERROSUR, FERROVALLE, FIT, KCSM y LCD:
 1. Para el caso de FERROMEX, la variable "*Fecha del SPTFC*" contenía observaciones del tipo: "██████████" (en ciento veinticuatro casos), "██████████" (en ciento cuarenta y cinco casos) y "██████████" (en cincuenta y un casos). Como se observa de lo anterior, dichas fechas son ██████████ en el calendario, razón por lo cual, y para no eliminar dichos registros, por contener información completa en todos los rubros que se le solicitó al concesionario o asignatario; se reemplazaron por ██████████, es decir, dichas fechas se reemplazaron por "01/03/15", "01/03/15" y "01/03/16", respectivamente para incorporarlos a la base de datos.
 2. Para cada variable, se reemplazó el valor contenido en la variable por un espacio en blanco cuando este contenía la etiqueta "N/A" o "N/D"⁷²⁸. En el caso de LCD éste reporto datos con etiquetas "(1)", "(2)" y "(3)"⁷²⁹ que de igual forma se reemplazaron por espacios en blanco.
 3. Se verifico que todas las variables correspondieran con su formato, en caso contrario se convertía al formato solicitado en el "*Anexo 8. Tráfico local*".

XII.5.3.2. Fase 2

Una vez que se consiguió que cada una de las bases o archivos proporcionados por los AGENTES ECONÓMICOS estuvieran homologados, se procedió a integrar las seis bases en una sola base de datos, conforme a lo siguiente:

1. Para todas las variables señaladas en el cuadro **Homologación de variables para la Base Local**, se homologo el tipo de datos. Para tales efectos, se eliminaron todos los espacios internos, espacios a la derecha, y espacios a la izquierda que pudieran contener dichos datos, por ejemplo, un doble espacio entre palabras se reemplazó por un espacio simple "A B" = "A B", un espacio a la derecha "A" = "A" y espacio a la izquierda "A"="A".
2. Para homologar el nombre de las estaciones (tanto de origen y como de destino) para todos los concesionarios y asignatarios, se utilizó como base el catálogo de estaciones proporcionado por GRUPO MÉXICO en respuestas al oficio que se le notificó.⁷³⁰ Este procedimiento permitió identificar de mejor forma si existían errores en los nombres de

⁷²⁸ Folios 020745, 053818 y 053819 del EXPEDIENTE.

⁷²⁹ Folio 052520 del EXPEDIENTE.

⁷³⁰ Folios 052628 a 052672 del EXPEDIENTE.



algunas estaciones cuando se presentaron similitudes en los nombres o en las ubicaciones de las mismas.

Asimismo, para homologar los nombres de las estaciones se verifico que la placa kilométrica reportada para cada estación fuera consistente entre concesionarios y asignatarios. Como comentario adicional, la razón la que se utilizó como base el catálogo de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO es que, éste AGENTE ECONÓMICO detenta la mayor participación de mercado, medida por el tamaño de su red ferroviaria concesionada, respecto del total de la red ferroviaria nacional.

3. Para todos los concesionarios y asignatarios se creó la variable año, mes y día, extrayendo dichas variables de la fecha del SPTFC reportada, asimismo se creó la variable operador, la cual corresponde con el nombre del concesionario o asignatario que reporto los datos, para generar la Base Local.

XII.6. Anexo. Integración de la Base Local Carro y Base Interlineal Carro

Una vez realizada la integración de las bases Base Local y Base Interlineal que se explica en el anexo **Integración de las bases de datos de las operaciones del SPTFC mediante tráfico interlineal y del SPTF Local**, se procedió a identificar la forma en la que los concesionarios y asignatarios determinaban las tarifas y montos por carro que reportaron como respuesta al requerimiento de información: estas bases se denominaron Base Interlineal Carro y Base Local Carro.

XII.6.1. Generación de la Base Interlineal Carro.

A continuación, se describe la Base Interlineal, cuya construcción se detalló en la sección precedente, en términos de escalas⁷³¹ para los años dos mil quince y dos mil dieciséis:

Tráfico interlineal en escalas ⁷³²					
Concesionario o asignatario	0	1	2	3	Total
FERROMEX					
FERROSUR					
KCSM					
LCD	23,105	3,522	0	0	26,627
FIT	1,483	16,955	0	0	18,438
Total					

⁷³¹ Una escala cero, es aquella observación que no registra una estación intermedia entre el origen y el destino, pero el origen y destino corresponden a diferentes concesionarios y asignatarios. Por otra parte, una escala uno es aquella observación en la cual entre el origen y el destino se reporta únicamente una estación intermedia. Análogamente, una escala dos es aquella donde además del origen y el destino se reportan dos estaciones intermedias, y finalmente una escala 3 es aquella observación con tres estaciones intermedias, además del origen y destino.

⁷³² Escala debe entenderse como el número de estaciones intermedias que existen entre la estación de origen y la estación de destino. De esta forma, debe entenderse que cuando la escala es "0" (cero) no se reporta ninguna estación intermedia.



Porcentaje	44.76	50.41	4.40	0.42	100
------------	-------	-------	------	------	-----

Como se observa en el cuadro anterior, el 95.17 % de los datos de tráfico interlineal del sistema ferroviario se concentra en los casos de cero y una escala. De esta manera, para analizar el comportamiento de las tarifas y montos que se cobran en el sistema ferroviario a nivel carro se analizó únicamente los casos de escala cero y uno. Esto, en razón de que existe una mayor complejidad en el análisis de dos y tres escalas, puesto que en muchos de esos casos el concesionario o asignatario que reporto los datos desconocía el monto y las tarifas efectivamente cobradas por todos los concesionarios y asignatarios intermedios, y ocasionalmente solo proporcionaba de manera agregada tales montos.

Para la Base Interlineal Carro se generaron las siguientes variables:

Variable generada	Descripción
TI	Tarifa integrada por carro que corresponde a toda la ruta
MT	Monto total por carro que corresponde a toda la ruta
MT Origen	Monto total por carro que cobró el concesionario o asignatario de origen
MT intermedio	Monto total por carro que cobró el concesionario o asignatario de la estación intermedia
MT destino	Monto total por carro que cobró el concesionario o asignatario de la estación destino
Tarifa operador	Tarifa por carro que cobro el concesionario o asignatario en la ruta
Monto operador	Monto por carro que cobro el operador en la ruta
Distancia operador	Distancia que recorrió el operador en la ruta

A continuación, se describe el cálculo que se realizó por concesionario o asignatario para dichas variables:

XII.6.2. Caso escala 0

- FIT únicamente reporto los datos correspondientes a sus operaciones, de esta manera, "TI" y "MT" no aplican para este operador.
- Se eliminaron seiscientos setenta y seis observaciones atípicas, lo anterior toda vez que al ser escala cero reportaban [REDACTED]. De estas observaciones, ciento cincuenta y tres correspondieron a FERROMEX y quinientas veintitrés a FERROVALLE.
- Se eliminaron las tarifas efectivas de origen y destino si estas eran [REDACTED] (una observación), además de aquellas observaciones que [REDACTED] dicha información (ciento veintiún observaciones) de las cuales diecinueve correspondían a FERROMEX y ciento dos correspondían a FIT.
- Se eliminaron diecisiete observaciones reportadas por FERROMEX por contener información de [REDACTED] sin proporcionar información del [REDACTED].
- A mil trecientas ochenta y unas observaciones de FIT se le imputo un carro. La variable número de carros carecía de información, no obstante, por el volumen reportado y la tarifa se infirió que era por una unidad de carro.

- Para todos los operadores, la “TI” se calculó como la suma de la tarifa efectiva de origen más la tarifa efectiva de destino. Posteriormente se calculó la diferencia entre “TI” y la tarifa integrada reportada por los operadores. La diferencia entre ambas tarifas fue de [REDACTED], salvo para tres mil doscientas tres observaciones de FERROMEX, ciento treinta y dos observaciones de FERROSUR y mil observaciones de LCD.
 - Para el caso de FERROMEX, en una segunda etapa se procedió a dividir la tarifa efectiva de origen y la tarifa efectiva de destino entre el número de carros para aquellos datos donde la diferencia entre las tarifas era [REDACTED], y se calculó la diferencia nuevamente, quedando únicamente veintitrés observaciones para los cuales no fue posible encontrar la ponderación de “TI” con respecto a las tarifas de origen y destino. Dichas observaciones fueron eliminadas de la base.
 - Para el caso de FERROSUR, en una segunda etapa se multiplicaron las tarifas efectivas de origen y de destino por el número de carros, posteriormente se calculó “TI” como la suma de las nuevas tarifas de origen y destino, únicamente para aquellos casos en que la diferencia era [REDACTED]. La diferencia entre “TI” y las tarifas de origen y destino esta vez eran constantes de [REDACTED] en ciento treinta y dos casos. Dichos registros se conservaron.
 - Para el caso de LCD la diferencia entre “TI” y la tarifa integrada era superior a cincuenta mil y en ningún caso fue posible identificar una ponderación de las tarifas origen y destino que coincidiera con “TI”. De esta manera, estos registros se eliminaron de la base de LCD.
- “MT origen”, “MT destino” y “MT” se calcularon como el monto total de origen, monto total de destino y monto total divididas entre el número de carros respectivamente.
- La variable “tarifa operador”, “monto operador” y “distancia operador” se calculó como la tarifa, monto y distancia correspondiente al operador que reporto los datos, dependiendo si el operador que reporto los datos fue el concesionario o asignatario de origen o de destino. Posteriormente, la “tarifa operador” y “monto operador” se dividió entre el número de carros para dejarlo en unidad de carro para aquellos casos donde aplicaba.

XII.6.3. Caso escala 1

- Se eliminaron trecientas ochenta y nueve observaciones atípicas, lo anterior toda vez que al ser escala uno [REDACTED]. De estas observaciones, trecientas ochenta y ocho observaciones correspondieron a FERROMEX y una observación a FERROSUR.

A continuación, se detallan los ajustes realizados por operador para transformar la Base Interlineal a nivel carro.

XII.6.3.1. LCD

La base de LCD ya estaba en unidad de carro para todas las variables, de esta manera “TI” se calculó simplemente como la suma de las tarifas efectivas de origen, intermedio y destino. La diferencia entre “TI” y la tarifa integrada reportada por LCD fue de cero en todos los casos. “MT”



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente DC-002-2016

se calculó como la suma de los montos de origen, intermedios y destinos. Finalmente, "MT origen", "MT intermedio" y "MT destino", "distancia operador" y "monto operador" se igualaron a sus respectivas cantidades de origen, intermedio o destino según el tramo de ruta que operó LCD.

XII.6.3.2. FIT

Se eliminaron cuatro mil cuatrocientas veintiuna observaciones por no contener información alguna de tarifas efectivas de origen o destino, así como montos de origen y destino. Por otro lado, FIT únicamente reporto los datos correspondientes a sus operaciones, de esta manera, "TI" y "MT" no aplican para este operador.

Por lo que respecta a "MT origen", "MT intermedio" y "MT destino" corresponden a las tarifas efectivas de origen, intermedio o destino más el monto de combustible de origen, intermedio o destino según corresponda al tramo de la ruta que realizó el operador, de igual manera para la tarifa operador y distancia operador. Finalmente, monto operador corresponde con "MT origen", "MT intl" o "MT destino" según corresponda.

XII.6.3.3. KCSM

"TI" se calculó como la suma de las tarifas efectivas de origen más tarifas intermedias más tarifas efectivas de destino. De igual forma "MT origen", "MT intermedio" y "MT destino" corresponden a la tarifa efectiva de origen, intermedio o destino más el monto de combustible de origen, intermedio o destino más el monto de servicios diversos de origen, intermedio o destino según corresponda al tramo de la ruta que realizó el operador.

"MT" por su parte, corresponde con la suma de "MT origen", "MT intermedio" y "MT destino". Finalmente, "tarifa operador", "monto operador" y "distancia operador" corresponden con la tarifa origen, intermedia o destino, "MT origen", "MT intermedio" o "MT destino", distancia origen, distancia intermedia o distancia destino según corresponda al tramo de la ruta que realizó el operador.

XII.6.3.4. FERROSUR

No se reportó la [REDACTED] para un total de sesenta y siete mil ochenta y cuatro observaciones que reportó FERROSUR. No obstante, "TI" se calculó como la suma de las tarifas efectivas de origen más tarifas efectivas de destino, y cuando se calculó la diferencia entre "TI" y la tarifa integrada reportada por FERROSUR se observó una diferencia constante de doscientos [REDACTED] pesos en sesenta y seis mil quinientos cuarenta y nueve casos, y una diferencia de [REDACTED] pesos en quinientos treinta y cinco casos, la cual era explicada por [REDACTED]. No se le imputo a [REDACTED] dicho monto por resultar ambiguo si era el monto que realmente cobraba este operador por unidad de carro por algún tipo de servicio otorgado.

De igual forma "MT origen" y "MT destino" corresponden a la tarifa efectiva de origen o tarifa efectiva de destino más el monto de combustible de origen o monto de combustible de destino más el monto de servicios diversos de origen o monto de servicios diversos de destino conforme al tramo de la ruta que realizó el operador. Por otro lado, "MT" corresponde con la suma de "MT origen" más "MT intermedio" más "MT destino". Se hace notar que "MT" no correspondió con el



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

monto total reportado por FERROSUR,

Finalmente, "tarifa operador", "monto operador" y "distancia operador" corresponde con la tarifa origen o tarifa destino, MT origen o MT destino, distancia origen o distancia destino conforme al tramo de la ruta que haya realizado el operador.

XII.6.3.5. FERROMEX

No se reportó para un total de cuarenta y siete mil, ciento cuarenta y cuatro observaciones que reportó FERROMEX, sin embargo, se hace notar que en diecisiete mil ochocientos cincuenta y ocho observaciones figura como el concesionario intermedio, mientras que para el resto de los datos No obstante, "TI" se calculó como la suma de las tarifas efectivas de origen más tarifas efectivas de destino, y cuando se calculó la diferencia entre "TI" y la tarifa integrada reportada por FERROMEX se observó que en trece mil doscientas noventa y dos observaciones la diferencia era de

En una segunda etapa, cuando la diferencia entre "TI" y la tarifa integrada se dividió la tarifa efectiva de origen y la tarifa efectiva de destino entre el número de carros, y se recalculo "TI" como la suma de las nuevas tarifas de origen y destino respectivamente. Esta vez, la diferencia entre "TI" y la tarifa integrada fue de excepto para once mil ochocientos setenta observaciones. Finalmente, como no fue posible determinar la ponderación de las tarifas origen y destino que permitiera calcular "TI", razón por la cual se eliminaron once mil ochocientos setenta observaciones de la base de FERROMEX.

De igual forma "MT origen" y "MT destino" corresponden a la tarifa efectiva de origen o tarifa efectiva de destino más el monto de combustible de origen o monto de combustible de destino. Por otro lado, "MT" corresponde con la suma de "MT origen" y "MT destino", pues al realizar la diferencia con el monto total del SPTFC reportado por FERROMEX, está siempre era

Finalmente, "tarifa operador", "monto operador" y "distancia operador" corresponden con la "MT origen" o "MT destino", distancia origen o distancia destino conforme al tramo de la ruta que haya realizado el operador.

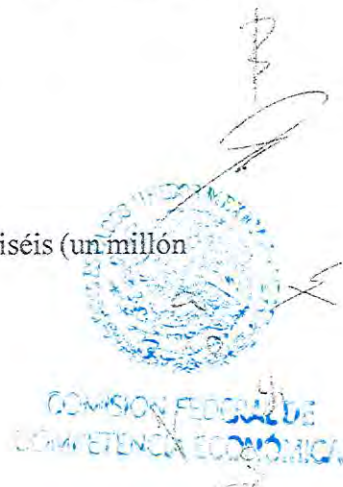
XII.6.4. Generación de la Base Local Carro

Para analizar el comportamiento de las tarifas y montos a nivel carro, partiendo de la Base Local, se generaron las siguientes variables:

Table with 2 columns: Variable generada, Descripción. Rows include TE (Tarifa efectiva por unidad de carro) and MT (monto total por unidad de carro).

Siguiendo los siguientes pasos:

- Se conservaron las observaciones para los años dos mil quince y dos mil dieciséis (un millón cuatrocientas ochenta y un mil, quinientas cuarenta y tres observaciones).



- Se eliminaron aquellas observaciones donde la tarifa efectiva fuera igual a [REDACTED]. De un total de cinco mil ciento ochenta y siete observaciones eliminadas, correspondieron tres mil sesenta observaciones a FIT, y dos mil ciento veintisiete a LCD.
- Para KCSM la "TE" se determinó como la tarifa efectiva reportada entre el número de carros.
- Para FERROMEX la "TE" se calculó como la tarifa efectiva por el volumen, y el resultado dividido entre el número de carros.
- Para LCD la "TE" se generó como la tarifa efectiva reportada por el volumen.
- Para FERROVALLE, FERROSUR y FIT la "TE" es igual a la tarifa efectiva reportada
- Por último, el cálculo de "MT" es igual al monto total reportado entre el número de carros para todos los concesionarios y asignatarios. FIT no reportó monto total, pero este se calculó como la "TE".
- Se eliminaron ocho registros de FERROVALLE para los cuales "MT" no contenía información (estos mismos registros tampoco contenía información de [REDACTED]).

XII.7. Anexo. Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso

Cuadro de homologación de variables para la Base Local

El presente anexo tiene como objetivo explicar la metodología empleada para la conformación de las bases de datos que contienen la información de las operaciones de derechos de paso analizadas en el DICTAMEN. Toda vez que la información analizada en el DICTAMEN no se desprende de manera directa de las respuestas que los AGENTES ECONÓMICOS dieron al requerimiento de información que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA les notificó, a continuación, se describe el procesamiento empleado para cada una de las bases de datos de las operaciones de derechos de paso.

En primer lugar, derivado de sus facultades legales y de la necesidad de allegarse de información sobre el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA de esta COMISIÓN solicitó a los diferentes concesionarios y asignatarios información relativa a los derechos de paso que reciben y los derechos de paso que otorgan a otros concesionarios o asignatarios. Lo anterior se identifica en el cuadro **Fechas de notificación a cada uno de los concesionarios y/o asignatario y fecha de entrega de la información solicitada de derechos de paso.**

Al respecto, mediante requerimientos notificados a cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó a éstos presentar la información de las operaciones de los derechos de paso otorgados conforme al "Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derechos de paso", y de los derechos de paso recibidos conforme al "Anexo 6. Contraprestaciones pagadas por derechos de paso". No obstante, derivado del análisis de la información proporcionada por los AGENTES ECONÓMICOS y de la delimitación de los MERCADOS RELEVANTES que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó, en el DICTAMEN sólo se exhiben los resultados del análisis de las operaciones de los derechos de paso otorgados conforme al "Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derechos de paso". Por lo anterior, el presente Anexo versará únicamente sobre las



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

operaciones de los derechos de paso otorgados conforme al “Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derechos de paso”.

En virtud de lo anterior, cada AGENTE ECONÓMICO proporcionó la información solicitada en la Oficialía de Partes de esta COMISIÓN mediante los escritos que se refieren a continuación.

Cuadro. Fechas de notificación a cada uno de los concesionarios y/o asignatario y fecha de entrega de la información solicitada de derechos de paso

AGENTE ECONÓMICO	Número de oficio	Fecha de notificación	Fecha de entrega de la información de derechos de paso ⁷³³
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	COFECE-AI-DGMR-2016-073	13.09.16	04.11.16
KCSM	COFECE-AI-DGMR-2016-074	14.09.16	23.11.16
LCD	COFECE-AI-DGMR-2016-077	14.09.16	19.10.16
FERROVALLE	COFECE-AI-DGMR-2016-093	21.09.16	19.10.16
FIT	COFECE-AI-DGMR-2016-092	21.09.16	06.10.16

Como se desprende del EXPEDIENTE, las bases de datos y la información de las operaciones de los derechos de paso otorgados por los concesionarios y asignatarios constan en diversos archivos proporcionados en formato electrónico en archivos compatibles con el *software* Excel. Los siguientes cuadros muestran los folios del EXPEDIENTE donde se encuentra dicha información y el número de observaciones que cada uno de los concesionarios y asignatarios entregó a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en cada uno de los anexos.

Cuadro. Folios del EXPEDIENTE correspondientes al “Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derechos de paso” y número de observaciones entregadas por cada AGENTE ECONÓMICO

Concesionario y/o asignatario	Número de folio	Número de observaciones
GRUPO MÉXICO	052672	
KCSM	053824	
FIT	015428 Bis	22,958
LCD	021863	42
FERROVALLE	020869	

XII.7.1. Tratamiento dado a la información

El periodo al cual corresponde cada una de las bases de datos que entregó cada AGENTE ECONÓMICO se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro. Periodo al que corresponde la información de cada una de las bases

⁷³³ La fecha corresponde a la fecha en que el AGENTE ECONÓMICO proporcionó la información de los derechos de paso que otorga a otros concesionarios o asignatarios, conforme al “Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derechos de paso” del requerimiento.

Concesionario y/o asignatario	Periodo
FERROMEX	
FERROSUR	
KCSM	
LCD	Treinta y uno de enero de dos mil quince al dos de julio de dos mil dieciséis
FIT	Dos de enero de dos mil quince al treinta y uno de agosto de dos mil dieciséis
FERROVALLE	

No obstante que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó la información correspondiente a derechos de paso mediante el formato del "Anexo 5. Contraprestaciones recibidas por derecho de paso", no todos los AGENTES ECONÓMICOS proporcionaron la totalidad de las variables que mediante dicho anexo se les solicitó.

Por lo anterior, para la base de datos de cada uno de los concesionarios y asignatarios se realizó lo siguiente. En primer lugar, se revisó la información proporcionada por cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS, para que de esta manera sólo se utilizaran las variables que eran comunes en los registros de cada una de las bases de los concesionarios y asignatarios. En segundo lugar, se cambió el nombre de las variables por uno de menor longitud, omitiendo los acentos, con la finalidad de poder analizar la información de cada concesionario y asignatario como se muestra en los siguientes cuadros para cada uno de los concesionarios o asignatarios.

XII.7.1.1. GRUPO ECONÓMICO MÉXICO: FERROMEX y FERROSUR

La información de las operaciones de los derechos de paso proporcionada por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO se recibió en cuatro archivos, dos correspondientes a FERROMEX uno del año dos mil quince y otro del año dos mil dieciséis, y dos correspondientes a FERROSUR uno del año dos mil quince y otro del año dos mil dieciséis. En cada uno de los archivos proporcionados se entregó la información separada de forma mensual, es decir, cada hoja del archivo compatible con el *software* Excel corresponde a un mes.

Cuadro. Variables entregadas por GRUPO ECONÓMICO MÉXICO

Nombre de la variable en el requerimiento	Nombre de la variable entregada como respuesta al requerimiento	Nombre de la variable en la base de datos creada
Consecutivo	Consecutivo	Consecutivo
Fecha del derecho de paso	Fecha del derecho de paso	Fecha
Número de locomotoras en el flete	Número de locomotoras en el flete	Nolocomotoras
Número de carros en el flete	Número de carros en el flete	Nocarros
Distancia	Distancia	Distancia
Ingreso total por contraprestación	Costo total por contraprestación	Ingreso
Contraprestación total pagada	Contraprestación total pagada	Contraprestación
Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubiorigen
Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubidestino

XII.7.1.2. KCSM

La información de las operaciones de los derechos de paso proporcionada por KCSM, se recibió en un archivo compatible con el *software* Excel.

Cuadro. Variables entregadas por KCSM

Handwritten signature and stamp of the Comisión Federal de Competencia Económica.

Nombre de la variable en el requerimiento	Nombre de la variable entregada como respuesta al requerimiento	Nombre de la variable en la base de datos creada
Consecutivo	Consecutivo	Consecutivo
Fecha del derecho de paso	Fecha del derecho de paso	Fecha
Hora del derecho de paso	Hora del derecho de paso	Hora
Número de locomotoras en el flete	Número de locomotoras en el flete	Nolocomotoras
Número de carros en el flete	Número de carros en el flete	Nocarros
Distancia	Distancia	Distancia
Ingreso total por contraprestación	Ingreso total por contraprestación	Ingreso
Contraprestación total pagada	Contraprestación total pagada	Contraprestación
Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubiorigen
Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubidestino

XII.7.1.3. LCD

La información de las operaciones de los derechos de paso proporcionada por LCD, se recibió en un archivo compatible con el *software* Excel.

Cuadro. Variables entregadas por LCD

Nombre de la variable en el requerimiento	Nombre de la variable entregada como respuesta al requerimiento	Nombre de la variable en la base de datos creada
Consecutivo	Consecutivo	Consecutivo
Fecha del derecho de paso	Fecha del derecho de paso	Fecha
Número de locomotoras en el flete	Número de locomotoras en el flete	Nolocomotoras
Número de carros en el flete	Número de carros en el flete	Nocarros
Distancia	Distancia	Distancia
Ingreso total por contraprestación	Ingreso total por contraprestación	Ingreso
Contraprestación total pagada	Contraprestación total pagada	Contraprestación
Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubiorigen
Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubidestino

XII.7.1.4. FIT y FERROVALLE

La información de las operaciones de los derechos de paso proporcionada por FIT, se recibió en un archivo de *software* Excel.

La información de las operaciones de los derechos de paso proporcionada por FERROVALLE, se recibió en seis archivos con el *software* Excel. [REDACTED]

[REDACTED] Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA utilizó únicamente la información correspondiente a los años dos mil quince y dos mil dieciséis.

Cuadro. Variables entregadas por FIT y FERROVALLE



Nombre de la variable en el requerimiento	Nombre de la variable entregada como respuesta al requerimiento	Nombre de la variable en la base de datos trabajada
Consecutivo	Consecutivo	Consecutivo
Fecha del derecho de paso	Fecha del derecho de paso	Fecha
Número de locomotoras en el flete	Número de locomotoras en el flete	Nolocomotoras
Número de carros en el flete	Número de carros en el flete	Nocarros
Distancia	Distancia	Distancia
Monto total recibido por contraprestaciones de derechos de paso	Monto total recibido por contraprestaciones de derechos de paso	Ingreso
Contraprestación total recibida	Contraprestación total recibida	Contraprestación
Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubicación del punto de origen del derecho de paso	Ubiorigen
Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubicación del punto de destino del derecho de paso	Ubidestino

Como tercer paso, se modificó el tipo de archivo de las diferentes bases de datos a un formato manipulable mediante el *software* STATA, lo anterior para realizar el análisis de las bases de datos, llevando a cabo diferentes procedimientos para cada uno de los anexos proporcionados por los AGENTES ECONÓMICOS, como se describe a continuación.

Para el caso de GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, se unificó el total de la información en un cuadro, ya que GRUPO MÉXICO proporcionó la información en diferentes cuadros agrupados por mes y año. Particularmente, para FERROSUR se eliminaron los registros que contenían [REDACTED] al periodo solicitado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en la variable "Fecha", ya que hacían referencia al año "[REDACTED]" y al año "[REDACTED]". Adicionalmente, se eliminaron los registros que contenían [REDACTED] a la fecha de entrega del anexo correspondiente. Es decir, después de [REDACTED]

En el caso de KCSM se eliminaron cuatro valores que contenían [REDACTED] a la fecha de entrega del anexo.

Para las bases de datos entregadas por LCD se agregaron las columnas denominadas como "Ubiorigen" y "Ubidestino", y se realizó el llenado de dichas columnas con el nombre de las estaciones de origen y de destino, respectivamente. Lo anterior, conforme a la información que LCD entregó a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA mediante el llenado del "Anexo 2. Vía general concesionada" del requerimiento de información notificado. Esto último en razón de que LCD proporcionó la información respectiva a la ubicación de origen y destino del derecho de paso con las coordenadas geográficas de las estaciones de origen y destino de la carga.

El siguiente cuadro muestra el total de registros u observaciones que conforman las bases de datos finales clasificadas por cada uno de los concesionarios y asignatarios, una vez que se terminaron los ajustes descritos anteriormente.

Cuadro. Número de observaciones finales

AGENTE ECONÓMICO	Total de observaciones
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	[REDACTED]
KCSM	[REDACTED]
FIT	22,958
LCD	42





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

FERROVALLE

Como cuarto paso, se construyeron los cuadros que se muestran abajo, considerando la información contenida en los títulos de concesión y asignación y todos sus anexos,⁷³⁴ las diferentes combinaciones de estaciones de origen y destino, y las distancias que fueron reportadas por cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS en sus bases de datos de derechos de paso. Cada uno de los cuadros siguientes presenta el criterio que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA utilizó para identificar cada uno de los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión y asignación. Lo anterior considera cada uno de los casos que reportaron los AGENTES ECONÓMICOS en cuanto al conjunto dado por: la estación de origen y de destino, el concesionario o asignatario al cual se le otorgó el derecho de paso y la distancia recorrida por el concesionario o asignatario que recibió el derecho de paso.

Handwritten notes:
\$
ay
X
a
y

[Espacio sin texto]

⁷³⁴ Folio 046073 del EXPEDIENTE





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

XII.7.2. FERROMEX

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de FERROMEX con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en Anexo 5			Información de título de concesión					
Origen	Destino	Concesionario	Criterio	Concesionario	Terminal de origen	Terminal de destino	Longitud (km)	Numeral en título de concesión
			La distancia reportada es igual a la suma del derecho de paso Árbol Grande M-4+128=L-672+419 y Altamira M-27+571, o viceversa, del título de concesión más Altamira M-27+571 = MB 0+000 y API Altamira MB 19+800 éste último adicionado en el CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO entre KCSM y FERROMEX del 9 de febrero de 2010	KCSM	Árbol Grande M-4+128=L-672+419	Altamira M-27+571	23.443	1.5
			La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Celaya A-289+513 y Chicalote L-14+320=A-599+320, o viceversa, del título de concesión y ratificado y complementado en el CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO entre KCSM y FERROMEX del 9 de febrero de 2010	KCSM	Altamira M-27+571 = MB 0+000	API Altamira MB 19+800	19.8	N/D
			La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Celaya A-289+513 y Silao A-385+000 o viceversa, del título de concesión.	KCSM	Arellano A-574+00	Chicalote L-14+320=A-599+320	25.32	1.6
				KCSM	Celaya A-289+513	Silao A-385+000 y AE-7+000	102.487	1.4

055303
Handwritten notes and signatures

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Celaya A-289+513 y Silao A-385+000, o viceversa, del título de concesión.	KCSM	Celaya A-289+513	Silao A-385+000 y AE-7+000	102.487	1.4
	KCSM	Celaya A-289+513	Silao A-385+000 y AE-7+000	102.487	1.4
	KCSM	Pedro C. Morales M-477+000	Cerro La Silla M-500+000	23	1.2
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Celaya A-289+513 y Silao A-385+000, o viceversa, del título de concesión. La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Pedro C. Morales M-477+000 y Cerro La Silla M-500+000, o viceversa, del título de concesión.	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1
	LCD	Sabinas R-115+000	Ciudad Frontera R-240+443	134.693	3.1

Handwritten notes and signatures:
 - A large handwritten 'X' or signature.
 - The name 'JOSE' written vertically.
 - The number '14' written vertically.
 - The number '3.1' written vertically.
 - The number '3.1' written vertically.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

[Redacted]	LCD	Torreón A-1131+750	Escalón A-1298+130 = RD-338+174	168.951	3.2
	LCD	Torreón A-1131+750	Escalón A-1298+130 = RD-338+174	168.951	3.2

La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Torreón A-1131+750 y Escalón A-1298+130 = RD-338+174, o viceversa, del título de concesión.
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Torreón A-1131+750 y Escalón A-1298+130 = RD-338+174, o viceversa, del título de concesión.

XII.7.3. FERROSUR

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de FERROSUR con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en Anexo 5			Información de título de concesión				Clasificación en título de concesión	
Origen	Destino	Concesionario y/o asignatario	Criterio	Concesionario y/o asignatario	Terminal de origen	Terminal de destino		Longitud (km)
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Santa Fe Veracruz = S-419+288 o viceversa del título de concesión y ratificado y complementado en el CONTRATO DE TRANSACCIÓN entre KCSM y FERROSUR del 9 de febrero de 2010	KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]		KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]		KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]		KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]		KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]		KCSM	Santa Fe Veracruz = S-419+288	Veracruz Veracruz = S-419+288	15.5	1.1

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

055305
D O
A

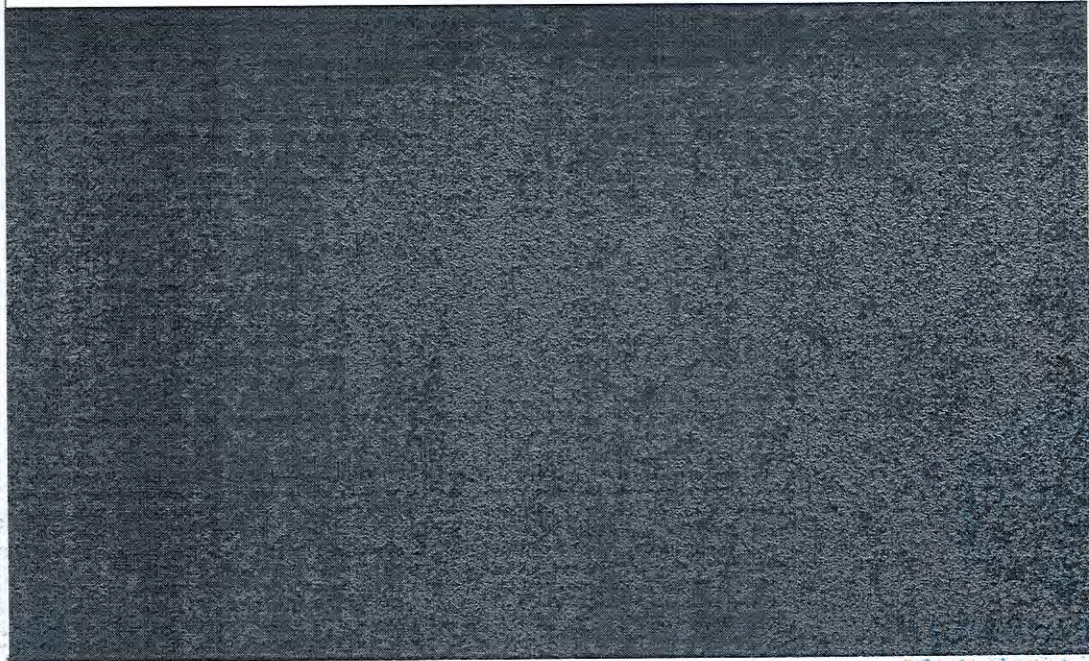
**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veraacruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1



Handwritten notes and signatures in the top right corner.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

[Redacted]	La distancia reportada es similar a la del derecho de paso Coatzacoalcos FA-0+000 y Medias Aguas Z-95+928=G-299+869 o viceversa del título de concesión	FIT	Coatzacoalcos FA-0+000	Medias Aguas Z-95+928=G-299+869	91.219	4.2
[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Coatzacoalcos FA-0+000 y El Chapo FA-18+000 o viceversa del título de concesión	FIT	Coatzacoalcos FA-0+000	El Chapo FA-18+000	18	4.1
[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Santa Fe Veracruz 454+600 y Veracruz 470+100 y S-419+288 o viceversa del título de concesión y ratificado y complementado en el CONTRATO DE TRANSACCION entre KCSM y FERROSUR del 9 de febrero de 2010	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
[Redacted]	[Redacted]	KCSM	Santa Fe Veracruz 454+600	Veracruz Veracruz 470+100 y S-419+288	15.5	1.1

Handwritten signature and initials





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley
Federal de Competencia Económica.

KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1

055309
Y
a
o
de
99

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Chapo FA-18+000 o viceversa del título de concesión	FIT	Medias Aguas Z-95+928-G-299+869	Coatzacoalc os FA-0+000	91.219	4.2
La distancia reportada es similar a la del derecho de paso Coatzacoalc os FA-0+000 y Medias Aguas Z-95+928-G-299+869 o viceversa del título de concesión	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Santa Fe V-454+600 y Veracruz V-470+100 = S-419+288 o viceversa del título de concesión y ratificado y complementado en el CONTRATO DE TRANSACCIÓN entre KCSM y FERROSUR del 9 de febrero de 2010	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1

Handwritten notes and signatures in the top right corner.

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley
Federal de Competencia Económica.

	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
	KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1

Handwritten signatures and initials in the top right corner of the page.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley
Federal de Competencia Económica.

KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V- 454+600	Veracruz V- 470+100 y S-419+288	15.5	1.1



055313
C O S
Y
S

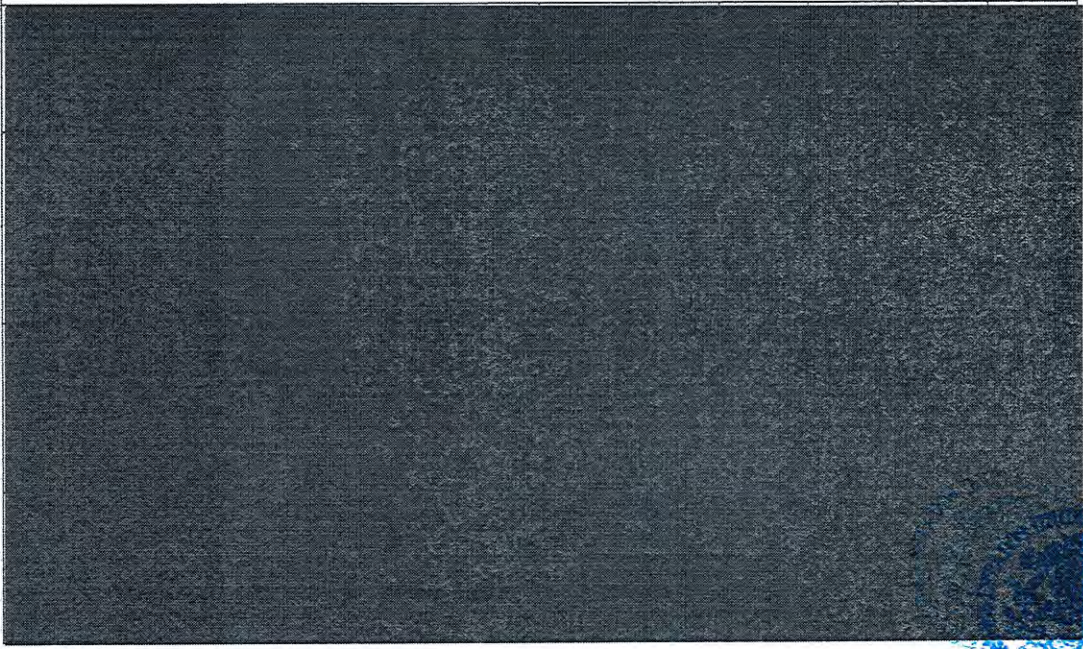
**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1



Handwritten notes and signatures in the top right corner.





ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1



055815
Handwritten initials and marks.





COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1

Handwritten notes and signatures in the top right corner.





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley
Federal de Competencia Económica.

KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1

055817
B O
y go





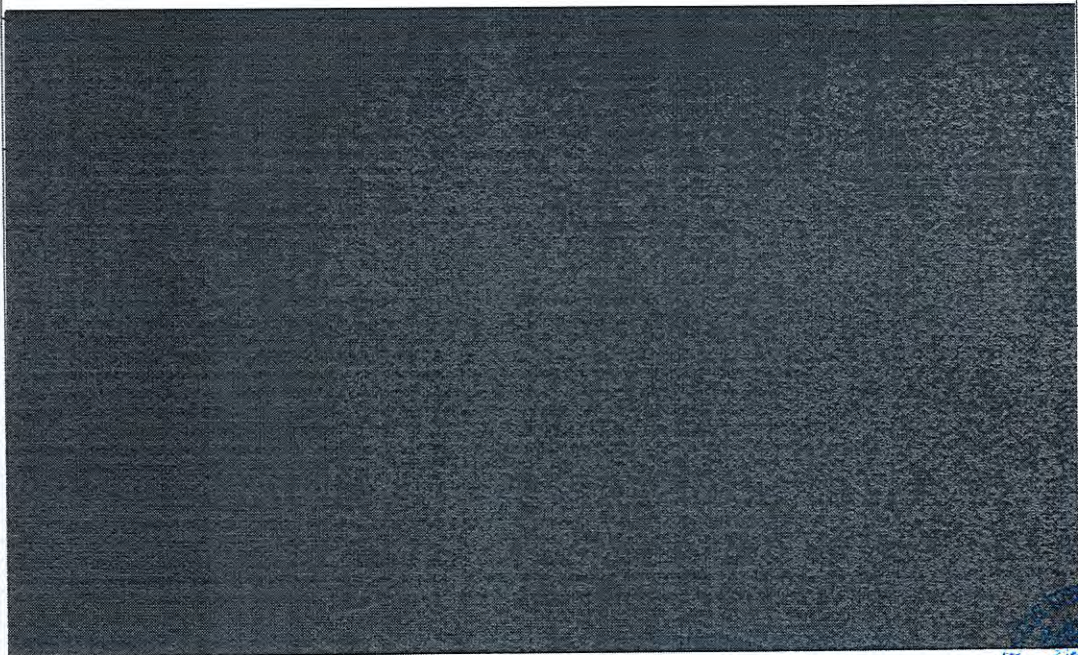
COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley
Federal de Competencia Económica.

KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1
KCSM	Veracruz V- 470+100 y S- 419+288	Santa Fe V- 454+600	15.5	1.1

60 /
y ag
P





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

		KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
		KCSM	Veracruz V-470+100 y S-419+288	Santa Fe V-454+600	15.5	1.1
		KCSM	Santa Fe V-470+100 y S-419+288	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1
		KCSM	Santa Fe V-454+600	Veracruz V-470+100 y S-419+288	15.5	1.1

XII.7.4. KCSM

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de KCSM con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en anexo 5		Información de título de concesión						
Origen	Destino	Distancia	Criterios	Concesionario	Terminal de origen	Terminal de destino	Longitud (km)	Numeral en título de concesión
			La distancia reportada es igual a la del derecho de paso B-1029+026 Apodaca F-17+000 y Monterrey B-1027+080=M-525+400, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	B-1029+026 Apodaca F-17+000	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	18.946	1.3
			La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Tampico L-665+000 y Arbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000, o viceversa, del título de concesión.	FERROMEX	B-1029+026 Apodaca F-17+000	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	18.946	1.3
				FERROMEX	Tampico L-665+000	Arbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000	9.000	1.5

053319
ya
ya
ya





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

[Redacted]	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Cerro la Silla M-500+000 y Topo Grande M-528+000, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Cerro la Silla M-500+000	Topo Grande M-528+000	26.577	1.2
[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Cerro la Silla M-500+000 y Topo Grande M-528+000, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Cerro la Silla M-500+000	Topo Grande M-528+000	26.577	1.2
[Redacted]	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Tampico L-665+000 y Arbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000, o viceversa, del título de concesión.	FERROMEX	Tampico L-665+000	Árbol Grande y Doña Cecilia M-4+128=L-672+419 y L-674+000	9.000	1.5
[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Encantada B-892-875 y Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Encantada B-892-875	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	36.132	1.6
[Redacted]	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Encantada B-892-875 y Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Encantada B-892-875	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	36.132	1.6
[Redacted]	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Encantada B-892-875 y Ramos Arizpe B-929+007=R-	FERROMEX	Encantada B-892-875	Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650	36.132	1.6

Handwritten signatures and initials



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

424+650, o viceversa, del título de concesión							
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso B-1029+026 Apodaca F-17+000 y Monterrey B-1027+080=M-525+400, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	B-1029+026 Apodaca F-17+001	18.946	1.3		
La distancia reportada está dentro del rango de la del derecho de paso Cerro la Silla M-500+000 y Topo Grande M-528+000, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Topo Grande M-528+000	Cerro la Silla M-500+000	26.577	1.2		
La ruta está reportada en el derecho de paso M 524+000 y "Planta Guerrero" de Ternium Antigua Línea F 2+275.90, o viceversa, del CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO entre KCSM y FERROMEX del 9 de febrero de 2010	FERROMEX	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	TERNIUM ANT F2	n/d	n/a		
La distancia reportada está dentro del rango de la del derecho de paso Cerro la Silla M-500+000 y Topo Grande M-528+000, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	TERNIUM ANT F2	n/d	n/a		
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Oriental V-217+026=VB-189+027 y Oriental V-219+100, o	FERROSUR	Oriental V-217+026=VB-189+027	Topo Grande M-528+000	26.577	1.2		
			Oriental V-219+100	2.074	4.3		

053221
Handwritten signatures and initials.





COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

VB-0+600=V-102+087 y Patio San Lorenzo V-101+196=HB-37+532, o viceversa, del título de concesión	101+196=HB-37+532	VB-0+600=V-102+087	101+196=HB-37+532	
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Santa Fe V-454+600 y Jalapa V-338+600, o viceversa, del título de concesión	Jalapa V-338+600	Santa Fe V-454+600	116	1.4
La ruta está reportada en el derecho de paso M 524+000 y "Planta Guerrero" de Ternium Antigua Línea F 2+275.90, o viceversa, del CONTRATO DE TRANSACCIÓN DE DERECHOS DE PASO entre KCSM y FERROMEX del 9 de febrero de 2010	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	TERNIUM ANT F2	n/d	
La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Encantada B-892-875 y Ramos Arizpe B-929+007=R-424+650, o viceversa, del título de concesión	Monterrey B-1027+080=M-525+400 F-0+001	TERNIUM ANT F2	n/d	
La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Cerro la Silla M-500+000 y Topo Grande M-528+000, o viceversa, del título de concesión	Topo Grande M-528+000	Cerro la Silla M-500+000	26.577	1.2
La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Encantada B-892-875 y Ramos Arizpe B-	Cerro la Silla M-500+000	Topo Grande M-528+000	26.577	1.2
	Topo Grande M-528+000	Cerro la Silla M-500+000	26.577	1.2

055323 2

Handwritten initials and marks



055824

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

929+007=R-424+650, o viceversa, del título de concesión

XII.7.5. FIT

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de FIT con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en Anexo 5			Información de título de concesión					Numeral en título de concesión
Origen	Destino	Distancia	Criterios	Concesionario	Terminal de origen	Terminal de destino	Longitud (km)	
CHIVELA	MEDIAS AGUAS	130	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869 y Salina Cruz Z-303+304, o viceversa, del título de concesión	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
COMITANCIL LO	COMITANCIL LO	9		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
COMITANCIL LO	IXTEPEC	9		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
IXTEPEC	COMITANCIL LO	9		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	0		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	40		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	40.5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3

Handwritten marks and signatures in the top right corner.



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

IXTEPEC	IXTEPEC	43	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	46	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	52	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	IXTEPEC	159	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	LAGUNAS	43	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	MATÍAS ROMERO	52	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	MEDIAS AGUAS	3	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	MEDIAS AGUAS	159	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	MOGOÑE	70	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	PEARSON	38	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	PEARSON	40	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	PEARSON	40.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3

057325
V
2016



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055325

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**

Handwritten notes and signatures:
No. 58
[Signature]



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

IXTEPEC	REFINERIA	46	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	SALINA CRUZ	52	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	otra	35	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	otra	37	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
IXTEPEC	otra	56	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
JESUS CARRANZA	IXTEPEC	130	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
JESUS CARRANZA	MATÍAS ROMERO	78	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
JESUS CARRANZA	MEDIAS AGUAS	29	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
JESUS CARRANZA	PEARSON	170.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
LA MATA	IXTEPEC	13	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
LA MATA	MATÍAS ROMERO	39	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
LAGUNAS	IXTEPEC	43	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

LAGUNAS	LA MATA	30	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	LAGUNAS	9	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	LAGUNAS	13	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	LAGUNAS	43	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	LAGUNAS	116	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	MATÍAS ROMERO	9	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	MATÍAS ROMERO	10	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	MEDIAS AGUAS	116	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	MEDIAS AGUAS	117	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	PEARSON	80	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	PEARSON	83.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3
LAGUNAS	otra	13	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207,376	3



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

055327
Handwritten signatures and initials

055328

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016**



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

MATÍAS ROMERO	CHIVELA	23	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	IXTEPEC	52	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	IXTEPEC	53	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	LAGUNAS	9	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MATÍAS ROMERO	9	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MATÍAS ROMERO	52	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MATÍAS ROMERO	61	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MATÍAS ROMERO	107	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MEDIAS AGUAS	107	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	MOGOÑE	18	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MATÍAS ROMERO	PEARSON	92.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3
MEDIAS AGUAS	IXTEPEC	3	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207,376	3



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Handwritten notes and signatures:
B
0 29
g
4



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

MEDIAS AGUAS	IXTEPEC	159	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	JESUS CARRANZA	29	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	LAGUNAS	116	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	LAGUNAS	117	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MATIAS ROMERO	107	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	0	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	3	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	89	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	107	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	116	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	159	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	168	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3

055329
a d g
y
y





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

055330

MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	199.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	205	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MEDIAS AGUAS	206	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	MOGOÑE	89	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	PEARSON	197	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	PEARSON	199.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	PEARSON	200	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	Pearson "B"	3	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	REFINERIA	205	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	REFINERIA	206	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
MEDIAS AGUAS	SALINA CRUZ	211	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3

La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869 y Salina Cruz Z-303+304, o



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Handwritten signatures and initials in the top right corner.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

			viceversa, del título de concesión						
MEDIAS AGUAS	km100	3		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MEDIAS AGUAS	km103	7		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	IXTEPEC	70		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	MATÍAS ROMERO	18		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	MEDIAS AGUAS	89		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	MOGOÑE	27	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869 y Salina Cruz Z-303+304, o viceversa, del título de concesión	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	MOGOÑE	89		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
MOGOÑE	PEARSON	110.5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
PEARSON	CHIVELA	69.5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
PEARSON	IXTEPEC	38		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	
PEARSON	IXTEPEC	40.5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3	

055301 99
Handwritten signatures and initials



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

PEARSON	LAGUNAS	80	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	MATÍAS ROMERO	90	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	MATÍAS ROMERO	92.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	MEDIAS AGUAS	197	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	MEDIAS AGUAS	199.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	MEDIAS AGUAS	200	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	0	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	40.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	83.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	92.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	96.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	PEARSON	199.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Handwritten notes:
A
D
S
N
X
P



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

PEARSON	REFINERIA	5.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	REFINERIA	6	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	km103	92	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	km201	92	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
PEARSON	otra	3.5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
Pearson "B"	IXTEPEC	40	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
Pearson "B"	MEDIAS AGUAS	199	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
Pearson "B"	REFINERIA	6	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
REFINERIA	CHIVELA	75	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
REFINERIA	IXTEPEC	46	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
REFINERIA	MATIAS ROMERO	98	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3
REFINERIA	MEDIAS AGUAS	205	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G- 299+869	Salina Cruz Z- 303+304	207.376	3

0558338
a
o
y
39



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

REFINERIA	MEDIAS AGUAS	206		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
REFINERIA	PEARSON	5.5		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
REFINERIA	REFINERIA	46		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
REFINERIA	REFINERIA	205		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
SALINA CRUZ	IXTEPEC	52		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
SALINA CRUZ	MEDIAS AGUAS	211	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869 y Salina Cruz Z-303+304, o viceversa, del título de concesión	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
SALINA CRUZ	SALINA CRUZ	52		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
km100	MEDIAS AGUAS	3	La distancia reportada está dentro del rango del derecho de paso Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869 y Salina Cruz Z-303+304, o viceversa, del título de concesión	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
km103	MATÍAS ROMERO	3		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
km103	MEDIAS AGUAS	7		FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

km201	MATÍAS ROMERO	3	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
km256	IXTEPEC	37	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3
km261	otra	5	FERROSUR	Medias Aguas Z-95+928 = G-299+869	Salina Cruz Z-303+304	207.376	3

XII.7.6. LCD

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de LCD con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en Anexo 5			Información de título de concesión					
Origen	Destino	Distancia	Criterios	Concesionario	Terminal de origen	Terminal de destino	Longitud (km)	Numeral en título de concesión
TORREON	VILLA JUAREZ	12	La distancia reportada es igual a la del derecho de paso Torreón DA-251+000 y Villa Juárez DA-238+000, o viceversa, del título de concesión	FERROMEX	Torreón DA-251+000	Villa Juárez DA-238+000	13	3
VILLA JUAREZ	TORREON	12		FERROMEX	Villa Juárez DA-238+000	Torreón DA-251+000	13	3

Handwritten signatures and initials:
a, 2, 4, ag, #

055335



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

0553336

XII.7.7. FERROVALLE

Cuadro. Criterio utilizado en los derechos de paso de FERROVALLE con la información correspondiente al título de concesión

Información reportada en anexo 5		Información de los convenios de derechos de paso, arrastre y otros						
Origen	Concesionario	Criterios	Concesionario	Terminal de origen	Terminal de destino	Longitud (km)	Numeral en título de concesión	Contraprestación en acuerdos
		La contraprestación se calculó con base a las cuotas cobradas por carro y por locomotora	FERROMEX	Huehueta	Lechería, Valle de México y Pantaco	Vías concesionadas a FERROVALLE	n/a	
		La contraprestación se calculó con base a las cuotas cobradas por carro y por locomotora	FERROSUR	Teotihuacán, Huehueta y Jaltocan	Lechería, Valle de México, Xalostoc, Pantaco y Los Reyes	Vías concesionadas a Ferrovalle	n/a	
		La contraprestación se calculó con base a	KCSM	Lechería H-0+295=B-21+020	Teotihuacán VS-0+695	45.84	1.1	

Handwritten notes:
\$
a
y
o
es



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente DC-002-2016

las cuotas cobradas por carro y por locomotora	Terminal del valle de México S-0+000=A-12+386	Teotihuacán S-43+483	44.983	1.2	[Redacted]
	Vk-24+883=V-18+781	Los reyes VK-27+000	2.117	1.3	
	Naucalpan N-11+000	Pantaco A-4+138	8.943	1.4	
	Buenavista N-1+095	Tlatilco N-2+438=CNA-0+000	1.343	1.5	
	Pantaco A-2+576	Huehuetocá A-43+969	41.393		
	B-7+715	B-49+000	41.285		
	Buenavista a Juárez - 1 + 100	Cortavia Juárez -45 + 712 =			
	Morelos - 1+000	Morelos -45 +712	44.712	I	

Handwritten signatures and the number 055737

Información confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente DC-002-2016

Como quinto paso, se agregaron las columnas: "Terminal de origen", "Terminal de destino", "Longitud (km)", "Numeral en título de concesión" y "Contraprestación en Acuerdos" en cada una de las bases de datos de los concesionarios y asignatarios, identificando la información contenida en las variables de "Ubiorigen" y "Ubidesestino" con el nombre de la terminal de origen y terminal de destino correspondiente a las señaladas en el título de concesión.

Por último, con base en el archivo electrónico denominado "CONTRATO DERECHOS DE PASO FERROSUR"⁷³⁵ proporcionado por FIT, se manifiesta que, "[l]a vigencia de la contraprestación, por la utilización de los "Derechos de Paso", de 22 (veintidós) centavos de Dólar americano por carro kilómetro (...)" razón por la que a la base correspondiente a los derechos de paso de FIT se agregaron las columnas: "tipo cambio" que corresponde al tipo de cambio diario publicado en el Diario Oficial de la Federación para el periodo del dos de enero de dos mil quince al treinta y uno de agosto de dos mil dieciséis, y la columna "tarifa pesos" que corresponde a la contraprestación reportada por FIT pero en pesos mexicanos (MXN) corrientes que resulta de aplicar el tipo de cambio antes señalado a la variable "Contraprestación", que señaló FIT.

Finalmente, de la descripción anterior se desprendieron las bases de datos finales con las que se realizaron los análisis que obran en el DICTAMEN.

[Handwritten signatures and initials]

[Espacio sin texto]



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Folio 015428 del EXPEDIENTE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente DC-002-2016

XII.7.8. Distancia total de los derechos de paso.

De acuerdo con la base final correspondiente a los derechos de paso, se realizó el cuadro **Distancia del total de los derechos de paso otorgados y tamaño total de la red de cada AGENTE ECONÓMICO**. En ésta se muestra la longitud total de la red que tiene cada uno de los AGENTES ECONÓMICOS que corresponde a la suma de los kilómetros que abarcan la red de cada uno de los concesionarios y asignatarios conforme al "Anuario Estadístico Ferroviario 2015", la "longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar" que corresponde a la suma de los kilómetros utilizados en derecho de paso y el "porcentaje de derechos de paso respecto del tamaño de la red" que corresponde al porcentaje como resultado de la división de la "longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar" y la "longitud total de la red" multiplicado por cien.

Cuadro. Distancia del total de los derechos de paso otorgados y tamaño total de la red de cada AGENTE ECONÓMICO.

AGENTE ECONÓMICO	Longitud total de los derechos de paso obligatorios de otorgar (km) ⁷³⁶	Longitud total de la red (km) ⁷³⁷	Porcentaje de derechos de paso respecto del tamaño de la red ⁷³⁸
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	785.13	9,906	7.92%
KCSM	291.28	4,283	6.80%
LCD	26	974	2.67%
FIT ⁷³⁹	207.38	1,769	11.72%
Total	1,310	15,382	8.52%

[Espacio sin texto]

Handwritten notes: a, o, y, ay, m

⁷³⁶ De acuerdo con la base de datos descrita en el anexo Descripción de la conformación de las bases de derechos de paso.

⁷³⁷ Folio 000128 del EXPEDIENTE.

⁷³⁸ Porcentaje que corresponde con el resultado de la división de "Kilómetros establecidos como derecho de paso" y "Total de kilómetros en la red" multiplicado por cien

⁷³⁹ Considerando la imposición al FIT de modalidad sobre las vías Chiapas y Mayab.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

EL TITULAR DE LA AUTORIDAD INVESTIGADORA DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, CARLOS MENA LABARTHE, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 26, 28, FRACCIONES IV Y XI, Y 96, FRACCIÓN V DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA; ASÍ COMO, 4, FRACCIÓN III, 16 Y 17 FRACCIONES XIV, XLVII Y LI, DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, CERTIFICA: QUE LA PRESENTE ES LA VERSIÓN PÚBLICA DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE DC-002-2016, CUYO ORIGINAL OBRA EN DICHO EXPEDIENTE, QUE EL SUSCRITO TUVO A LA VISTA Y QUE CONSTA DE TRESCIENTAS TRES (303) PÁGINAS ÚTILES.- DOY FE. -----

CIUDAD DE MÉXICO, A PRIMERO DE MARZO DE DOS MIL DIECISIETE. - CONSTE. -----

