

Versión Estenográfica de la Conferencia de Prensa del Dictamen Preliminar en el Mercado de los Servicios de Interconexión Utilizados en el Transporte Ferroviario de Carga (Expediente DC-002-2016) de la Comisión Federal de Competencia Económica, realizada en la Sala de Juntas 1, piso 1, del edificio City Express.

Ciudad de México, a 15 de marzo de 2017.

Comisionada Presidenta Alejandra Palacios: Muy buenos días a todos.

Como algunos de ustedes habrán notado, hace un par de meses, no demasiados, la Autoridad Investigadora de la Comisión, cuyo Titular es Carlos Mena, dio a conocer en un boletín de prensa, que daba inicio a una investigación para analizar condiciones de competencia en el sector ferroviario en México. La investigación ha concluido, y el Titular de la Autoridad Investigadora que es el responsable de haber llevado el asunto y quien, digamos, lo tramitó y quien tiene las conclusiones de su investigación, les hará una exposición de lo que encontramos y, posteriormente, les explicará cuál es lo que sigue, terminada esta investigación que continúa después.

Muchas gracias.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Muy buenos días a todos.

Como decía la Presidenta de la Comisión, los hemos convocado para dar a conocer el Dictamen Preliminar de la Autoridad Investigadora de la COFECE, en relación con las condiciones de competencia en los servicios de interconexión utilizados en el transporte ferroviario de carga en el territorio nacional.

El dictamen preliminar determina que no existen condiciones de competencia efectiva en los servicios de interconexión entre redes ferroviarias usadas para el servicio de transporte de carga; conclusión derivada del procedimiento previsto en el artículo 96 de la Ley Federal de Competencia Económica.

La falta de competencia en el sector restringe la capacidad de la plataforma logística de México, se inhibe el crecimiento económico nacional y se limita el desarrollo de las Zonas Económicas Especiales. Las afectaciones no sólo trascienden a los usuarios del sistema ferroviario, sino a los sectores clave de la economía, principalmente el agropecuario y el industrial.

El mercado materia de la declaratoria es la red de vías del Sistema Ferroviario Mexicano. Para su análisis, ésta se dividió en 5 redes:

La Red de Grupo México, compuesta por Ferromex y Ferrosur; La Red de Kansas City Southern de México; La Red de Ferrovial, cuyos principales accionistas son estas dos empresas, Kansas City y Grupo México; La Red de la Línea Coahuila

Durango; y la Red de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la cual incluye las vías Chiapas-Mayab.

Es importante destacar que la configuración de la red se debe al proceso de privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, iniciado en 1995 e instrumentado con el fin de mejorar el sistema y contar con un transporte moderno, eficiente y de bajo costo que, entre otras cosas, buscaba incrementar la competencia en el sistema de transporte en general, así como la competitividad del país.

El mapa de México que está proyectado ahí, muestra cada una de las cinco redes, diferenciadas por un color distinto. En ellas coinciden los nombres otorgados a las redes, con los concesionarios o asignatarios que son sus únicos administradores y operadores.

La Autoridad Investigadora analizó en específico, los servicios de interconexión por derechos de paso en cada una de las redes. Es decir, los derechos a los que pueden acceder los concesionarios, para que sus trenes transiten por vías férreas de otro concesionario, a cambio del pago de una contraprestación.

Son los derechos de paso los que permiten dar continuidad a la red. Esto es, si un productor desea enviar su carga por vías férreas de Manzanillo, Colima a Nuevo Laredo, Tamaulipas, en el norte del país, por ejemplo, debe contratar los servicios de las empresas del Grupo México, que es el único oferente disponible en el origen, y éste, a su vez, pagar los derechos de paso a Kansas City Southern de México, para que el tren con la carga pueda acceder a las vías férreas correspondientes a la segunda parte del trayecto.

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, hay tres maneras para el otorgamiento de Derechos de Paso:

Primero. Algunos derechos de paso están contemplados en los títulos de concesión que en su momento fueron otorgados a cada agente;

Segundo. Existen otros como consecuencia de acuerdos privados entre concesionarios; y

Tercero. Los decretados por la *Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario* previa determinación de condiciones de competencia efectiva, por parte de la COFECE; justamente lo que hoy estamos presentando.

La investigación que hicimos concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en tres de las redes analizadas. Estas son: Grupo México, Kansas City Southern de México y Ferrovial.

El 72.3% del total de las vías férreas del país, donde no existen condiciones de competencia efectiva, son controladas por 2 participantes. El primero, Grupo México que está compuesto por las concesiones de Ferromex y Ferrosur, y el

segundo Kansas City Southern de México y que juntos controlan el 75% de las acciones del concesionario Ferrovalle.

Estas empresas tienen capacidad para fijar precios y restringir el abasto de la interconexión en modalidad de derechos de paso entre los concesionarios.

Tienen capacidad de fijar precios porque los concesionarios cuentan con el privilegio de determinar por sí solos el precio de usar las vías bajo su control, sin que otros agentes puedan negociar dicha contraprestación. Precio que suele ser transferido íntegramente a la tarifa del usuario.

Es importante subrayar que en la determinación de este precio, no existe una metodología específica, ni se consideran los costos asociados al servicio de la interconexión.

Asimismo, tienen capacidad para restringir el abasto, esto porque los concesionarios ejercen una doble exclusividad: la de operación de vías férreas y la prestación del servicio de transporte en éstas. De allí que, el incentivo dominante es restringir el paso en sus vías a otros concesionarios y ser ellos los únicos que las utilicen.

En la investigación se destaca que solamente en una ocasión desde 1995, los concesionarios han pactado el establecimiento de un derecho de paso, y fue por efecto de un intercambio recíproco y limitado de acceso a sus respectivas vías férreas.

El margen de control está aún más concentrado, al considerar que las vías de Ferrovalle responden a los intereses de Grupo México y de Kansas City Southern de México, dado que ambos son al mismo tiempo, sus dueños y clientes.

A las capacidades restrictivas a la competencia de los concesionarios, se suman barreras a la entrada de nuevos participantes, como consecuencia de, primero la obligación legal de contar con títulos de concesión o asignación para operar y explotar las redes que componen el sistema ferroviario, así como de la elevada inversión para replicar una red y así atender trayectos o rutas que compitan con las existentes.

Por la naturaleza del sector, las capacidades de fijar precios y restringir el abasto son inevitables, a menos que la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario determine derechos de paso para hacerlo funcionar, de manera continua, todo el sistema ferroviario nacional y así, garantizar la adecuada interconexión para mover de manera más eficiente una mayor cantidad de productos a lo largo y ancho del país.

De acuerdo con la misma investigación, la falta de competencia efectiva en los servicios de interconexión, se traduce en un sistema ferroviario ineficiente, caracterizado por la baja conectividad entre las redes concesionadas, altas tarifas

no asociadas a costos, así como incumplimiento de los términos acordados entre las partes.

Todo ello genera un servicio de transporte discontinuo y deficiente, que ocasiona problemas tanto a los propios concesionarios, como a los usuarios del transporte ferroviario. Entre otros, subrayo:

Los incrementos en la tarifa pagada por los usuarios. Si la carga requiere utilizar una vía controlada por un agente distinto al contratado en el punto de origen, la tarifa en ese tramo puede incrementarse en promedio hasta 8.3 veces, en comparación con lo pagado en el resto de la ruta.

Para evitar este costo, algunos usuarios se ven obligados a utilizar rutas menos eficientes para no utilizar esa última milla.

Los pagos adicionales por servicios. Los usuarios se ven obligados a pagar servicios adicionales, como es la renta de locomotoras para movilizar la carga que se encuentra en espera de ser transportada por el concesionario.

En ese sentido, el incumplimiento de los horarios de prestación de los servicios de interconexión entre concesionarios, ocasiona retrasos en rutas y falta de locomotoras para transportar la carga.

La alteración de otras actividades económicas. El incumplimiento en los tiempos de entrega de la carga por parte de los concesionarios, genera retrasos en las industrias o comercios que dependen de los insumos movidos por vías férreas.

Por ejemplo, los usuarios han recibido su carga transportada por vía férrea hasta con una semana de retraso, implicando demoras en su producción porque la carga se queda parada esperando a ser movilizadada.

Y el incremento en costos logísticos. La incertidumbre en tiempos y los costos del servicio de transporte ferroviario incentivan la contratación de otros medios de transporte menos eficientes en tiempos y costos de traslado para reducir su afectación productiva, como es el de embarque en puertos o el de carga por carretera, además de verse obligados a pagos adicionales por demoras de carga y descarga de buques. Esto contribuye con el congestionamiento de las vías terrestres y limita las opciones de movilidad en carreteras, deteriorando el bienestar de la población.

¿Qué sigue?

Una vez presentados los elementos que determinan la falta de competencia efectiva en los derechos de paso, corresponde a los agentes económicos interesados en este procedimiento, esto es, a los concesionarios y usuarios del servicio, presentar al Pleno de la COFECE sus manifestaciones y alegatos sobre este tema.

Posteriormente, el Pleno de la Comisión emitirá la resolución final del caso. Si se confirma lo aquí señalado, será la autoridad coordinadora del sector, esto es la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, la responsable de establecer la regulación y medidas necesarias para asegurar las condiciones de competencia en el sistema ferroviario, debiendo indicar a los concesionarios los nuevos derechos de paso y los lineamientos para el cobro de las tarifas respectivas.

Es importante destacar que este procedimiento es posible, gracias a una reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario promulgada recientemente por el actual gobierno federal. En ella se creó la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y se estableció la posibilidad de que ésta otorgue derechos de paso, en caso de que la COFECCE determine la falta de condiciones de competencia.

Termino mi intervención señalando que esta Autoridad Investigadora considera urgente implementar mecanismos para mejorar el servicio del transporte ferroviario en el país. La actuación de la Agencia Reguladora es de suma importancia para incentivar un servicio eficiente del que se van a ver beneficiados todos los usuarios del sistema ferroviario mexicano.

Sin una competencia efectiva en el sector transporte, nuestro país no podrá aspirar a convertirse en una plena plataforma logística para el comercio nacional e internacional, lo que nos condena también a un bajo crecimiento económico y a la persistencia de la desigualdad entre regiones.

Muchas gracias y estoy a sus órdenes para preguntas.

Moderadora: Les pediría que antes de hacer su pregunta, nos den su nombre y medio, por favor.

El micrófono está fallando un poco, si pueden acercárselo.

Empiezo de este lado.

Pregunta: Buenos días, Miriam Posada, de la Jornada.

Quisiera saber si en la investigación se hizo una estimación de en cuánto se han incrementado los costos, los daños a los sectores; y

Por otra parte, si también como parte de la investigación ha habido contacto con la *Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario*, si se puede revelar cuál ha sido el intercambio de información con ellos, y pues, qué esperan, porque existe la agencia, pero realmente como que no ha sido muy activa.

Muchas gracias.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Muchas gracias, Miriam.

Sí hemos tenido contacto con la agencia, hemos tenido una plena cooperación, hemos tenido un intercambio de información, también hay una falta de información en el sector, que incluso organismos internacionales han señalado y que se va a ver mejorada con estas nuevas leyes que se han reformado. Y creemos que en adelante va a haber.

Esta cooperación va a seguir y va a profundizarse, incluso.

En términos del daño, no, el procedimiento no calcula un daño general, lo que sí detectamos es que hay incrementos en las tarifas, en algunas ocasiones de hasta 8.4 veces, las que se presentarían en términos de competencia. Entonces, por falta de derechos de paso, se utilizan otros sistemas tarifarios, otros sistemas de interconexión que generan estos incrementos de hasta 8.3 veces lo que sería en un entorno de competencia.

¿Qué esperamos de la Agencia Reguladora? Eso corresponde a la Agencia Reguladora determinarlo bajo este esquema, donde bajo el Artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Sistema Ferroviario, ellos pueden regular, deben regular los derechos de paso y generar interconexión en el sistema para que fluya de manera adecuada.

Éste es el prerrequisito y se está cumpliendo en este momento con ese procedimiento.

Pregunta: Buenos días, Antonio López de Televisión Educativa.

Nada más para aclarar, entiendo que esta investigación es una iniciativa de la COFECE, saber si justamente los concesionarios y los usuarios del servicio ya se habían acercado antes con ustedes para manifestar este caso, lo que estaba pasando.

Y ahora nos comentan que esperan que sean los mismos concesionarios y los usuarios que presenten los alegatos en esta materia. Si ellos lo presentan, digamos por poner un ejemplo, si mañana presentan los alegatos, ustedes estarían emitiendo la resolución; y en cuánto tiempo, más o menos, tardaría todo este proceso, hasta que llegue a la agencia reguladora para que ella pueda ser, valga la redundancia, nuevas regulaciones al respecto.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Muchas gracias.

Es muy buena pregunta, esta investigación inicia a solicitud de una parte afectada, así se inicia el procedimiento, como lo marca la ley, en los tiempos que siguen las empresas que pudieran considerarse afectadas tienen hasta 20 días para presentar pruebas y alegatos, a partir de ser notificadas, y en ese momento empiezan a correr plazos para la Comisión, para el pleno de la Comisión en términos del análisis de esas pruebas y alegatos, para entonces, una vez

analizadas tenga y que se integre el expediente, se dé un periodo de 30 días para que pueda resolver en definitiva el pleno sobre esto, para lo cual, terminado esa decisión, se notifica a la Agencia Reguladora y esta agencia tiene por términos de ley 30 días para establecer esta regulación que le marca el Artículo 36 de su ley.

Pregunta: Buenos días, Anthony Gerr de WSJ.

Quería preguntar dos cosas: ¿qué industrias en particular están más afectados por esta falta de competencias? Sé que usan la energía para coches.

La otra es, comentaba sobre un acuerdo entre los dos operadores, creo que tenía que ver hace tiempo con los patios de la Ciudad de México, pero eso quiere decir que solo ahí resolvieron un problema entre ellos y en ningún otro lado han hecho lo mismo.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias, Anthony.

Respecto a las industrias afectadas, sin duda consideramos que hay varias industrias afectadas por la falta de competencia, principalmente de tipo agropecuario. Especialmente consideramos que las que se consideran carga cautiva de este tipo de transporte son las más afectadas, por ejemplo, el sector minero, el sector cemento, el sector automotriz, son algunas de las que pudieran verse más afectadas.

También identificamos que hay industrias, hay empresas que si bien utilizan el sistema de ferrocarril para transportar sus bienes en otras jurisdicciones, en otros países, en México no lo hacen por los precios que les representa el utilizar el tren y deciden hacerlo por carretera o deciden hacerlo por barco.

En el tema energético que tú bien dices, se considera que es una de las industrias que más pudiera beneficiarse con la apertura que está teniendo ese sector de un Sistema Ferroviario que se conecte y que opere en condiciones de competencia efectiva.

Respecto a los acuerdos que ha habido, los tomamos en cuenta para esta investigación. Consideramos que si bien, acuerdos específicos entre dos empresas o dos grupos, como ha sido el caso del acuerdo de Grupo México con Kansas City Southern, para establecer un derecho de paso, pues es útil y fue importante, pero no es de ninguna manera suficiente.

El análisis de esta investigación determina que no hay condiciones de competencia efectiva entre las redes que son controladas por estos grupos, esto significa Ferromex, Ferrosur, por parte de Grupo de México; la red de Kansas City Southern de México y Ferrovalle, por el control que tienen del 75 por ciento de las acciones, estos dos grupos, en esa empresa Ferrovalle.

Y en toda la red falta conectividad, falta interconexión, derivado del control que ejercen estas empresas en esas redes que ellos controlan y que al final, son importantes para generar toda la cadena logística de todo el sistema.

Pregunta: Buen día.

Enrique Torres, de Expansión.

En esta investigación que hicieron, ¿detectaron por ahí algunos puntos en particular, de interconexión, donde se está dando los mayores incidentes y algunas rutas en particular y, sobre todo, qué empresas son las que tienen la concesión de ellos?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias, Enrique.

En este caso, el análisis fue sobre las redes y los nodos de interconexión, para identificar si estaba habiendo interconexión entre las diferentes redes para generar diferentes rutas. No nos centramos ruta por ruta, punto a punto, sino fue un análisis completo de cómo funciona la red y en específico, detectamos que estas redes que controlan estos grupos, son las que no están funcionando para dar la interconexión, para generar la conectividad que se necesitaría y que hubiera los derechos de paso que permitieran esa fluidez del sistema y, en ese sentido, se considera que esas empresas están ejerciendo su poder de mercado y están controlando esta red para efecto de que no haya condiciones de competencia en el mercado.

Pregunta: Gracias.

Adrián Díaz de Canal 11.

Yo tengo dos preguntas.

De estos nodos de conexión que ustedes detectaron de donde no son eficientes, ¿qué porcentaje representa de la red en concreto? Es decir, ¿qué porcentaje de la red, de un 100 por ciento de toda la red que tiene este Sistema Ferroviario, qué porcentaje está controlado, o no está siendo eficiente en estas conexiones?

Y si nos podrían dar un dato duro de más o menos, cuánto es la red que tiene o cuál es la red en kilómetros, que tiene México en este sentido, para transportar por tren, las cargas.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Bueno, en este sentido, lo que está detectando esta investigación es, justamente, que no existen condiciones de competencia efectiva, la interconexión en las tres redes analizadas, las de Grupo México, Kansas y Ferrovial, que juntos son el 72.3 por ciento del total de las vías férreas del país, que es donde no existen condiciones de competencia efectiva.

En ese sentido, pues es gran parte de la red la que tiene problemas de competencia y eso hace que toda la red, la red nacional, se vea afectada; entonces, es ese 72.3 por ciento.

Pregunta: Más o menos, ¿de cuántos kilómetros es la red? Perdón.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: No tengo el dato exacto.

Me gustaría revisarlo para dártelo exactamente, en los kilómetros.

Pregunta: Qué tal, Carlos.

Para también saber, qué va a suceder, una vez que en pleno decida o confirme de alguna forma, que se están dando estas prácticas, que existe esta falta de competencia, ¿cómo asegurarse o cuál es el papel que va a tomar la COFECE para ver las acciones que realmente vaya a tomar el regulador del sector? Puede ser que al final no motive la competencia y, en ese caso, ¿qué sucedería?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias, Edgar.

Efectivamente, como bien dices, lo que sigue es que el pleno analice este dictamen a la luz de los alegatos y las pruebas que presenten las partes, entonces, decida en definitiva sobre este asunto.

Tras esa resolución final, se le notifica a la agencia reguladora y ella debe de, en términos del 36, fracción III de su ley, el Sistema del Servicio Ferroviario, determinar qué regulación aplicar para efecto de generar los derechos de paso que se requiere y para que se dé este sistema de interconexión que se está decidiendo que debe de existir y que no existe actualmente.

La investigación que hoy comentamos, no recomienda acciones específicas, no es una investigación que vaya a recomendar acciones regulatorias determinadas, eso le corresponderá a la Agencia Reguladora del sector y ésta es una fotografía de falta de condiciones de competencia actualmente en un determinado mercado.

Pregunta: Perdón ¿Y se prevé que también puedan aplicar multas algunos de los agentes o que haya alguna nueva investigación para sentarse ya en prácticas monopólicas?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Si hubiera prácticas monopólicas, si hubiera indicios de algún tipo de violación adicional a la Ley de Competencia, habría que iniciar nuevas investigaciones y no dudaremos de hacerlo, se están analizando la información que se recopiló en esta investigación y si hubiera tal cosa, si hubiera indicios de prácticas monopólicas, iniciaremos más investigaciones, nuevos procedimientos para eventualmente sancionar ese tipo de conductas.

En este procedimiento no se sanciona con multas a ningún agente económico.

Pregunta: Carlos, Ivette Saldaña del Universal.

Me imagino que este tipo de investigaciones, termina nada más en, como decía el compañero, pero lo que quiero saber es, en el tipo de transporte ferroviario, es difícil que metas a otro competidor, ustedes no van a hablar entonces en ningún momento de que intervenga o que se incremente la competencia.

Y por otra parte, ya nos dijiste que se incrementan en 8.3 veces los costos en algunos tramos por estas condiciones en las que opera el mercado.

Ahora, ustedes luego sacan los impactos que esto tiene en el precio final al público, ¿tienen algún estimado de en cuánto se aumenta los precios de, por ejemplo, decías tú, automóviles, productos mineros o del cemento por esta situación?

Gracias.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias, Ivette.

En esta investigación, no se recomienda específicamente si debe de haber o no nuevos competidores, lo que estamos viendo es que no hay condiciones de competencia efectiva en lo que hoy existe en el mercado, en las condiciones que hoy tiene el mercado y esto se debe a la falta de la existencia de derechos del paso, a la falta de interconexión en el sistema y por eso se requiere una regulación en el sector y esa la deberá hacer la agencia reguladora.

Por eso también, por esa naturaleza de este procedimiento específico del 96 de la Ley de Competencia Económica, tampoco se requiere determinar un daño específico al consumidor o un daño total que se pueda calcular en base a esta información recabada en este expediente.

Lo que sí te puedo comentar es que, las manifestaciones de los usuarios en el expediente hacen ver que hay altos costos, que hay problemas en el servidor, que hay un problema de calidad en tiempos, varios problemas que se presentan para los usuarios y esto se refleja en que no hay condiciones de competencia efectiva.

Pregunta: Pero, ¿no hay así un precio?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: No tenemos un cálculo más allá de los que les comenté.

Pregunta: (Intervención fuera de micrófono)

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias.

Sí, efectivamente, empiezo por esa parte, el aumento se presenta porque al no haber derechos de paso, al no poder un tren seguir en la misma vía, la misma ruta, aunque sea de otro concesionario, lo que sucede es que tienen que utilizar otra forma de interconexión y utilizan otro tipo de contratos, otro tipo de arreglos, que puede ser derechos de arrastre o puede ser un mecanismo que se llame interlineal.

¿Eso qué genera? Que hay que bajarse, bajar la locomotora, bajar los vagones y entonces llega otra locomotora de la otra empresa para seguir el arrastre, para seguir esta ruta. Y lo que genera es que se dé una doble negociación de la tarifa, en la interlineal, ¿qué pasa? Que la empresa usuaria del sistema tiene que contratar a la que le dio la primera parte del servicio y a la que le dio la segunda y entonces ejercer este poder de negociación para extraer las rentas, para beneficiarse de esa doble negociación con el usuario, en lugar de que sean las empresas concesionarias, las empresas ferroviarias las que se pongan de acuerdo en una tarifa para utilizar los derechos de paso.

Ese es el problema que se presenta y por eso se da este incremento de hasta 8.3 veces las tarifas que podrían verse en competencia.

Hay varios casos, ese es el promedio que vimos. Hay más y menos.

Sobre el tema de si hay que modificar o no las concesiones, este tema es un tema de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, donde se establecen estas tres posibilidades para que existan derechos de paso.

Una es que vengan en los títulos de concesión y ahí hay varios derechos de paso establecidos ya en los títulos de concesión. Otra es que se pongan de acuerdo las empresas entre ellas y esto solamente, como les decía, solamente ha sucedido una sola vez desde 1995. Y la tercera es que se establezcan como una medida regulatoria, porque falte condiciones de competencia en el mercado; y ese es el procedimiento que estamos activando con esta decisión preliminar.

Pregunta: Buenos días.

José de Jesús Guadarrama, de Grupo Imagen, periódico Excélsior.

Mi pregunta, ¿es posible conocer si la denuncia interpuesta fue por un concesionario o por un usuario del servicio?

Y la segunda es, en caso de que resuelva la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, está recomendación que están ustedes haciendo, ¿es vinculante? La respuesta de la resolución de la agencia debe ser a satisfacción de la COFEC, ¿qué sigue e caso de que no fuera satisfactorio?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Gracias, José.

Sobre el primer tema, es una solicitud, en términos de la Ley de Parte, afectada, la ley permite que cualquier persona que se vea afectada por una falta de condiciones de competencia, solicite la intervención de la autoridad y si esa solicitud otorga indicios de que hay falta de condiciones de competencia, la autoridad entonces inicia esta investigación para determinarla. Esa es la información que te puedo dar sobre cómo se solicitó, cómo se inicia este procedimiento.

¿Qué va a hacer la agencia? Pues yo creo que habría que preguntarle a la agencia, pero lo que es importante decir es que el Artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, prevé que una vez que nosotros como autoridad de competencia determinamos que no hay condiciones de competencia efectiva, entonces se debe de hacer esta regulación, debe de actuar la Agencia Reguladora para resolver ese problema de falta de competencia.

Porque lo que estamos diciendo en esta investigación es: el sistema no está funcionando de manera eficiente, no hay condiciones de competencia y se debe de regular para que funcione; y entonces en ese sentido el mandato del regulador del sector es intervenir y regular.

Pregunta: Hola.

Jairo Ibarra, de INFOCEL.

Una pregunta, mencionaron sobre los derechos de arrastre, hace un momento, podrías explicar un poco más en qué consisten esos derechos y a cuánto podría ascender el pago de, por ejemplo, una cuota.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Hay dos posibilidades básicas de interconexión, una son los derechos de paso, que básicamente es que dejen pasar a los trenes que vienen de una red de un competidor, sobre la vía del otro concesionario, eso genera fluidez, genera un paso franco sobre una ruta y entonces hace que la conexión funcione de manera fluida.

La otra posibilidad de interconexión es con derechos de arrastre, ¿eso qué implica? Que se frene en una frontera entre una red y otra al tren, se cambie locomotora, se cambie incluso personal que está operando el ferrocarril y entonces sea otro operador de la otra red el que tome esos vagones y los lleve hasta su destino.

¿Qué hemos observado en esta investigación que sucede? Que cuando opera los derechos de arrastre, sobre todo cuando se dan una interconexión que se llama interlineal, lo que pasa es que se queda en algunos casos observamos hasta una semana detenida la mercancía, porque no hay quien la recoja y quien la lleve hasta su destino final.

Entonces, ese sistema consideramos que hace ineficiente el funcionamiento de la red nacional ferroviaria.

El impartido, perdón Jairo y me faltó comentar sobre eso, el impacto de la tarifa es importante, sobre todo en la parte cuando se hace interlineal, porque lo que implica eso es que no se pongan de acuerdo las empresas concesionarias sobre las tarifas, sobre lo que se cobran por interconectarse, sino que solas negocian cada una con el usuario y entonces el usuario le cobra una tarifa, a una empresa concesionaria y le cobra la otra tarifa por el otro tramo, a la otra empresa concesionaria y esto genera ineficiencias y obviamente da mayor poder de negociación a las empresas que operan el ferrocarril, en lugar de que fuera un poder de negociación similar, si fuera entre concesionarios.

Pregunta: Perdón una duda técnica, nos comentan que para determinar si hay prácticas monopólicas se debería de llevar a cabo otro proceso, mi duda va en el sentido, sabemos que estas empresas están controlando más del 70 por ciento de las vías férreas y que no hay condiciones para la competencia.

Yo no puedo mencionar que estas empresas están empleando prácticas monopólicas, es lo que la lógica me dice.

(Fuera de micrófono)

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Sí, para este procedimiento es básicamente para hacer un análisis completo del mercado, como está funcionando el mercado y si hay condiciones de competencia efectiva o no, decimos, no hay condiciones de competencia efectiva, no prejuzga sobre si hay o no otro tipo de prácticas, al faltar competencia pues es probable que haya otro tipo de cuestiones que estén afectando la competencia y si hubiera prácticas monopólicas, indicios de prácticas monopólicas o por ejemplo, algunos otros indicios de barreras a la competencia o temas de insumos esenciales que son nuevas facultades que también tenemos bajo la ley de competencia.

Si encontramos indicios de ello, sin duda investigaremos y ahí sancionaremos a quien haya violado la legislación de competencia.

(Fuera de micrófono)

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Con esta investigación, al día de hoy no podemos decir eso.

Pregunta: Si, como resultado de la investigación la COFECE podría.

(Fuera de micrófono)

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Lo que te diría es que esta reforma otorga éstas nuevas posibilidades para que la Agencia Reguladora establezca, por regulación,

derechos de paso y para hacer efectiva la reforma y los objetivos de esa reforma, pues este procedimiento es básico, es fundamental para que esa agencia pueda actuar y pueda establecer esa regulación y pueda generar condiciones de interconexión y de competencia.

Entonces, este mecanismo del Artículo 36, creo que es un mecanismo muy importante para generar condiciones de competencia efectiva, a través de regular los derechos de paso.

Pregunta: Hola, qué tal.

No sé si podemos aterrizar un poco, a cuáles son los efectos para los consumidores. Si se está incrementando el precio para los usuarios en el transporte de mercancías, para el consumidor final, ¿de qué tamaño es la afectación?

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Sí, se está generando varios efectos, varios problemas para los usuarios y, con esto, para el consumidor final de bienes y servicios.

Un primer problema es la baja conectividad que tiene que ver, al final, con un problema de tiempos de entrega, con un problema de logística al final del camino.

El que un gran cúmulo de productos se quede en una semana varados, esperando a que los recoja el otro concesionario, pues es un gran problema, desde el punto de vista de la logística del país.

También altas tarifas, me parece que se demuestra en esta investigación, que las tarifas son altas y que muchas veces no están ligadas a costos reales y eso genera grandes problemas, incluso, en esta investigación y a raíz de lo manifestado por usuarios, pues se detectaron varios incumplimientos en términos contractuales, con relación a los pactados con los usuarios.

Entonces, pues creemos que todo esto sí inhibe el crecimiento económico, el desarrollo en el país e incluso, está afectando de manera importante, a regiones que requieren más el desarrollo, que requieren más el crecimiento económico que otras.

Sí lo vemos como un problema importante. Como les decía, no hicimos un cálculo del daño total en esta ocasión, pero sí detectamos estas particularidades y estos problemas específicos que se están presentando para muchos usuarios.

Moderadora: Una pregunta más y damos por terminada la sesión, ¿están de acuerdo?

Pregunta: Carlos, es más bien como precisión, a ver si me explicas.

Va un tren con carga y resulta que llega a una interconexión, entonces, ahí no puede o no lo deja Kansas o Grupo México, no lo deja que use sus líneas ferroviarias y entonces, ¿tiene quedarse el producto en los contenedores de la otra compañía y esperar a que los enganche el otro tren de la otra compañía, o sea, de los dueños de las líneas? O, sí los dejan pasar, nada más que los ponen a formarse hasta que se les dé la gana a los otros, dejarlos pasar.

Si me explicas eso.

Alejandra, y una cuestión, ¿cómo van con las investigaciones de huevo, AFORE y todas las que teníamos pendientes y que ya están listas por vencerse.

Gracias.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Muchas gracias, Ivette.

Sobre el primer tema, efectivamente, si hubiera derechos de paso que funcionaran adecuadamente, lo que sucedería es que, el tren seguiría su camino e, independientemente de quien sea el operador de la red, podría seguir y esto operaría de forma fluida, daría los recorridos que requiere la red para cada forma continua dar el servicio.

Lo que sucede a falta de derechos de paso, es que se tienen que utilizar otras figuras para la interconexión y esas otras figuras en algunos casos generan ineficiencia que son estas figuras de derechos de arrastre y los modelos de interlineal donde lo que sucede es justamente que se frena en una frontera entre una red y otra, el tren, se cambia la locomotora, se cambia el personal que opera ese tren y se pueden quedar ahí los vagones esperando que llegue otro concesionario para que sea el que jale esos vagones.

Eso genera, tú lo identificas bien, puede ser que te formes en una larga fila a ver cuándo llegan los concesionarios, puede ser que sea algo que tome mucho tiempo, incluso semanas como vimos en la investigación.

Entonces, todo eso es justamente lo que identificamos que se da por falta de condiciones de competencia en estos mercados y que está generando todas estas ineficiencias en tiempos, en costos, en operación, incluso con la posibilidad de que haya y esto pues no lo hemos comprobado, pero sí es algo que vamos a revisar, si hay preferencias para algún tipo de carga o algún tipo de empresas y esto puede estar afectando pues toda la logística del país.

Comisionada Presidenta Alejandra Palacios: Muchas gracias.

Una vez que se ha presentado esta investigación, como mencionaba el titular de la autoridad investigadora, le corresponde al pleno de la Comisión a emitir una resolución final sobre este asunto.

Sobre los tiempos, todos aquellos que tengan interés en el asunto, podrán manifestar lo que a su derecho convenga y los elementos que tienen pertinentes para que el pleno de la Comisión tome una determinación final y esto lo tienen que hacer dentro de los 20 días siguientes al de la publicación de los datos relevantes en el Diario Oficial de la Federación, esta investigación que comenta Carlos, se publicó un estrato en el Diario Oficial de la Federación, esta mañana, también en la página de internet de la Comisión, es decir, empiezan a correr los 20 días.

Vencido este plazo, y una vez, digamos, vencido este plazo de los 20 días en donde recibiremos los alegatos que usuarios y concesionarios consideren pertinentes, se acordarán y digamos, la Comisión tendrá 10 días para desechar o admitir las medidas de prueba y fijará lugar, hora y día para su desahogo.

El desahogo de pruebas las tendrá que hacer la Comisión en un plazo no mayor a los 20 días contados a partir de que se admiten o se deseche estas pruebas; pasado este período, el expediente se entenderá como integrado y entonces, el pleno de la Comisión tendrá hasta 30 días para tomar una decisión final.

La Comisión, podrá prorrogar algunos de estos plazos hasta por una vez y en los mismos términos. Entonces, son 20 días, 10 días, otros 20 días y 30 días y se pueden postergar solamente un período adicional, es decir, la resolución final de este expediente confirmando o desechando la investigación que se nos acaba de dar a conocer la tendremos en un tiempo relativamente pronto porque los tiempos de ley son apretados.

Invitamos a todos quienes sean usuarios, concesionarios y demuestren tener interés en este expediente a que presenten todas las pruebas y alegatos que a su derecho convengan.

Sobre el tema de AFORE, como ustedes saben, la autoridad investigadora también emplazó a varias empresas que se dedican a este negocio y las declaró probables culpables de una práctica monopólica absoluta que, una práctica monopólica absoluta como todos sabemos es Comisión, competidores que en vez de competir, se ponen de acuerdo para manipular precios y/o segmentar mercados y/o intercambiar información con el efecto o propósito de que esto suceda.

El trámite está en su segunda fase, que es la seguida en forma de juicio, en donde las AFORE ya han presentado los alegatos que estiman pertinentes, esos alegatos se están analizando y la decisión final no debe de salir más tarde que abril.

Y sobre la investigación del huevo, le cedo la palabra al titular de la Autoridad Investigadora, porque no está en fase de procedimientos, sino en forma de juicio, entonces no tengo conocimiento sobre ese expediente.

Mtro. Carlos Mena Labarthe: Sí, sobre la investigación de huevos, sigue en etapa de investigación justamente y estamos haciendo uso de todas las facultades que nos da la ley para llegarnos de evidencias en ese asunto, al igual que otros en este sector que es tan importante para nosotros, que es el alimentario y estamos trabajando en esas investigaciones, tanto huevo, tortilla, de manera prioritaria.

Fin de la Conferencia.