



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:
Secretaría Técnica

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:
COT-011-2018 – 22 de marzo de 2018

Descripción del documento:

Versión pública de la Versión Estenográfica de la octava sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el veintidós de febrero de dos mil dieciocho.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:

Información confidencial

La información testada e identificada con la letra **B** es confidencial en términos de los artículos 113, fracción III, de la *Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública*, 116, último párrafo, de la *Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública*, así como Cuadragésimo de los *Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas*, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la *Ley Federal de Competencia Económica*, toda vez que fue presentada con ese carácter a este sujeto obligado teniendo derecho a ello, en virtud de que puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular ya que comprende hechos y actos de carácter económico y jurídico relativos a una persona moral.

Periodo de reserva: No aplica.

Páginas que contienen información clasificada:
2-5.


Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico


Karla Moctezuma Bautista.
Directora de Acuerdos.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

8ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA
EL VEINTIDÓS DE FEBRERO DE DOS MIL DIECIOCHO

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Alejandra Palacios Prieto (APP): ¡Muy buenos días!, hoy es veintidós de febrero del año dos mil dieciocho, celebramos la sesión ordinaria número ocho del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Antes de iniciar, debo señalar que esta sesión será pública con la versión estenográfica que se publique en el sitio de Internet de la Comisión, en términos del artículo 47 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica y demás disposiciones jurídicas aplicables.

El día de hoy estamos todos los Comisionados presentes, nos acompaña el Secretario Técnico, quien dará fe de todo lo que aquí se vote.

En la agenda del día de hoy el primer punto es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acta correspondiente a la sexta sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebrada el ocho de febrero de dos mil dieciocho.

El segundo punto [en el orden del día] es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre West Merger Sub, Inc. y Time Warner Inc. Asunto CNT-009-2018.

El tercer punto [en el orden del día] es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Troy Marítima, S.A. de C.V., Profinsa, S.A. de C.V., MMIF Controladora de Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., MMIF Controladora de Infraestructura 1, S.A.P.I. de C.V., Empresa Mexicana de Energía, S. de R.L. de C.V. y Generadora Eléctrica San Rafael, S.A.P.I. de C.V. Asunto CNT-022-2018.

Cuarto punto en el orden del día, presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre el procedimiento que corresponde a la investigación realizada dentro del expediente DC-002-2016, en el cual se determinó de forma preliminar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes del servicio de Interconexión en su modalidad de derecho de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga. Es el asunto DC-002-2016.

Quinto punto del [orden] día, Asuntos Generales es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación de la realización de un estudio sobre condiciones de competencia en el mercado de transporte foráneo de pasajeros.

¿Alguien tiene comentarios sobre la agenda?

Porque yo si tengo uno, yo quisiera pedirles que bajáramos la aprobación de la realización del estudio sobre condiciones de competencia en el mercado de transporte foráneo de pasajeros... no me parece que este es el momento indicado para lleva a cabo esta aprobación, tenemos otros temas en la agenda y le pediría a la Secretaría Técnica que se concentrará en el otro que está trabajando. No sé si están de acuerdo.

Bueno, pues ese punto lo bajamos de la agenda.

Si no hay más comentarios iniciamos el desahogo de la agenda.

El primer punto es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acta correspondiente a la sexta sesión ordinaria del pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebrada el ocho de febrero de dos mil dieciocho.

¿Alguien tiene comentarios? De engrose como los conocemos todos ¿alguien tiene otros comentarios?

Si no hay comentarios pregunto ¿Quién estaría a favor de su aprobación con los engroses incluidos?

Por unanimidad de votos Secretario Técnico.

Pasamos al segundo punto del orden del día presentación, discusión y; en su caso, resolución sobre la concentración entre West Merger Sub, Inc. y Time Warner Inc. Asunto CNT-009-2018.

Cedo la palabra al Comisionado ponente Alejandro Faya Rodríguez.

Alejandro Faya Rodríguez (AFR): Gracias Comisionada Presidente.

El dieciséis de enero de dos mil dieciocho, West Merger Sub, Inc. ("AT&T SPV") y Time Warner Inc. ("Time Warner"), notificaron una concentración que consiste en la adquisición indirecta por parte de AT&T Inc., a través de AT&T SPV, de todas las acciones de Time Warner y, por lo tanto, de todos los negocios y empresas subsidiarias de Time Warner en México.

La operación

B

Eliminado: 6 Palabras.

AT&T es una sociedad pública estadounidense que controla empresas que proveen servicios de comunicaciones a nivel global. En México, sus actividades comprenden la prestación de servicios móviles de telecomunicaciones de voz y datos, la prestación de servicios globales de telecomunicaciones a clientes multinacionales. Todas las actividades que realiza AT&T en México se llevan a cabo en los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión.

Por su parte, Time Warner es una sociedad pública estadounidense con actividades globales en medios y entretenimiento, que opera a través de tres divisiones de negocio: Turner Inc., Home Box Office Inc. ("HBO") y Warner Bros.

En México, Time Warner participa en actividades relacionadas con telecomunicaciones y radiodifusión a través del licenciamiento al mayoreo de canales y servicios de programación a concesionarios de telecomunicaciones. Por otro lado, participa en otros sectores distintos a telecomunicaciones y radiodifusión, mediante

B

De conformidad con lo anterior, la Comisión es competente para analizar la operación respecto de los productos y servicios que ofrece Time Warner en México, distintos de los sectores de telecomunicación y radiodifusión.

En este sentido, la Comisión se pronunciaría únicamente respecto de los efectos de la operación en estos, en esta materia si pronunciarse sobre el resto de las actividades que salen de nuestra esfera competencial.

De las actividades de las partes, su objeto de análisis no existe coincidencia entre AT&T y Time Warner, por lo que se considera que la operación tendría pocas probabilidades de afectar la competencia y libre concurrencia.

En este sentido se propone autorizar la operación y señalar en los resolutivos expresamente que esta determinación es independiente de aquella que deban de optar otras autoridades entre éstas, el Instituto Federal de Telecomunicaciones. Gracias.

APP: Gracias Comisionado.

Pregunto ¿Quién estaría a favor de autorizar esta concentración en los términos presentados por el ponente?

Por unanimidad de votos queda autorizada esta concentración.

Eliminado: 3 Renglones, 16 palabras.

Vamos al tercer punto del orden del día, presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Troy Marítima, S.A. de C.V., Profinsa, S.A. de C.V., MMIF Controladora de Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., MMIF Controladora de Infraestructura 1, S.A.P.I. de C.V., Empresa Mexicana de Energía, S. de R.L. de C.V. y Generadora Eléctrica San Rafael, S.A.P.I. de C.V. Es el asunto CNT-022-2018. Cedo la palabra al Comisionado ponente Benjamín Contreras Astiazarán.

Benjamín Contreras Astiazarán (BCA): Muchas gracias Comisionada Presidenta.

Como ya se indicó el expediente es el CNT-022-2018.

La operación notificada es la adquisición por parte de MMIF Controladora de Infraestructura 1, S.A.P.I. C.V. denominada como "MMIF 1" y MMIF Controladora de Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V. denominada como "MMIF 3", del [REDACTED] del capital social de Empresa Mexicana de Energía, S. de R.L. de C.V. denominada como "EME", [REDACTED]

Los notificantes informaron que como consecuencia de la operación [REDACTED]

La operación [REDACTED]

MMIF 1 y MMIF 3 son sociedades mexicanas [REDACTED]

[REDACTED] los cuales invierte en proyectos de infraestructura.

Macquarie es una sociedad pública australiana que cotiza en la bolsa de valores de Australia, que presta servicios bancarios, financieros, de consultoría e inversión y de administración de fondos de inversión a nivel mundial. En México administra y opera fondos de inversión de capital privado relacionados con proyectos para el desarrollo de infraestructura.

Troy es una sociedad mexicana [REDACTED]

Profinsa es una sociedad mexicana [REDACTED]

Eliminado: 8 Renglones, 47 palabras.

EME es una sociedad mexicana

B

Los notificantes informaron que

B

Por su parte, GESR es una sociedad mexicana

B

B

Del análisis realizado por mi ponencia, se considera que, de llevarse a cabo la operación notificada, tendría pocas posibilidades de afectar el proceso de libre competencia y competencia económica, y en este sentido, mi recomendación al Pleno, de lo que viene en el proyecto de resolución que puse a su disposición, es autorizar esta operación. Muchas gracias.

APP: A usted Comisionado, muchas gracias.

Pregunto ¿si alguien tiene comentarios?

Si no hay comentarios pregunto ¿quién estaría a favor de autorizar la concentración?

Por unanimidad de votos Secretario Técnico.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, es la presentación, discusión y, en su caso, resolución del procedimiento que corresponde a la investigación realizada dentro del expediente DC-002-2016, en el cual se determinó de forma preliminar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes del servicio de Interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga. Es el asunto DC-002-2016.

La Comisionada Hernández y mi persona estamos excusadas de este asunto, vamos a salir de la sala.

Le cedo la palabra al Comisionado Jesús Ignacio Navarro Zermeño, en primer lugar, porque es el ponente, pero asimismo como es el Comisionado de mayor edad quedará al frente de la sesión.

Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ): Sí, Secretario Técnico usted atestigua que ya dejaron la sala la Comisionada Presidente y la Comisionada Hernández, y me toca como ponente exponer el asunto DC-002-2016.

El treinta de agosto de dos mil dieciséis Línea Coahuila Durango, de aquí en adelante "LCD", solicitó el inicio de un procedimiento de investigación previsto en el artículo 96 de la Ley Federal de Competencia Económica, argumentando la existencia de elementos que hacían suponer la ausencia de condiciones de

Eliminado: 3 Renglones, 19 palabras.

competencia efectiva 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.

El dos de septiembre de dos mil dieciséis, la Autoridad Investigadora inició con el procedimiento señalado y se publicó en el Diario Oficial [de la Federación] el doce de septiembre del mismo año. Por lo cual la investigación abarcó del doce de septiembre [de dos mil quince] al dos de febrero de dos mil diecisiete.

El primero de marzo de dos mil diecisiete, la Autoridad Investigadora emitió el Dictamen Preliminar mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga que se denominó el "Servicio Relevante" en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de las redes de Kansas City Southern, Grupo México y Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., y Ferrosur, "Grupo Económico México" de aquí en adelante, así como Ferrocarril y Terminal del Valle de México, de aquí en adelante "Ferrovalle".

El siete de abril de dos mil diecisiete el Pleno determinó que era procedente la solicitud de excusa presentada por la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez, para conocer y resolver el procedimiento tramitado en el expediente.

Por otro lado, Kansas City en su escrito de manifestaciones solicitó, entre otras cosas, *"resolver de forma previa y especial a la emisión de cualquier resolución final sobre el fondo del procedimiento iniciado en este expediente porque existen causales de impedimento para que dos de los comisionados que integran el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica conozcan del presente asunto"*.

El cuatro de mayo del dos mil diecisiete, relacionado con lo que mencionó Kansas City, el Pleno de la Cofece, determinó que era procedente la solicitud de excusa presentada por la Comisionada Presidenta para conocer y resolver el procedimiento tramitado en el Expediente, y el quince de junio de dos mil diecisiete, el Pleno de la Cofece, determinó que era improcedente la solicitud de excusa presentada por un servidor para conocer de este asunto.

En cuanto al Dictamen Preliminar de la Autoridad Investigadora, ésta realizó una 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 territorio nacional.

Concluyó que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito en las redes de Kansas City, Ferromex, Ferrosur, y

Ferrovalle, porque dichos concesionarios tienen la capacidad para fijar precios, restringir el abasto e impedir el acceso a sus respectivas redes; lo que causa ineficiencias en el sistema de logística nacional, pues los usuarios del servicio reciben un servicio discontinuo, irregular y que les genera costos. Los usuarios del servicio final 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.

Los principales agentes económicos que participan en este mercado son como ya se mencionó Grupo Económico México que tiene dos subsidiarias en esta actividad que es Ferromex y Ferrosur; Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, "FIT"; Línea Coahuila Durango, "LCD"; Kansas City Southern de México; Ferrovalle. Y también tenemos que las autoridades que están involucradas en la regulación de este servicio es la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.

La Autoridad Investigadora concluyo que existen cinco mercados relevantes identificados como el mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el servicio final en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la Red de Kansas City, por un lugar, una definición muy parecida pero ahora a través de la red de Grupo Económico México; una tercera que es a través de la red de LCD; a través de la Red de FIT; y a través de la Red de FIT.

En términos de las condiciones de competencia en esos mercados, la Autoridad Investigadora concluyó lo siguiente:

- Cada uno de los Agentes Económicos tiene el cien por ciento (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 servicio 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.

- La necesidad de contar con un título de concesión o de asignación para operar las redes que componen cada uno de los mercados relevantes, configuran la barrera total a la entrada de cualquier posible nuevo entrante en dichos mercados.
- Adicionalmente, se observa que la estructura accionaria de Ferrovale ha alterado la operación y administración del acceso mediante el servicio relevante a esa Red, de manera que la operación y explotación de las vías férreas de Ferrovale responde a los intereses de Kansas City y Grupo Económico México, que son sus accionistas.

Todo lo anterior, representa un elemento que dificulta el acceso de cualquier agente económico al mercado en condiciones de competencia, pues, en caso de que se llegue a dar dicho acceso, la administración de la Red obedece a los intereses de estos dos grupos económicos.

En el caso de FIT, la capacidad para restringir el abasto se encuentra limitada toda vez que este Agente Económico que participa en este mercado no cuenta con la exclusividad para prestar el servicio, y lo mismo sucede en el caso de LCD, por un lado y, por otro lado, la capacidad para fijar precios se encuentra limitada toda vez que, por un lado, la exclusividad ya feneció, por otro lado las rutas las cuales ya tienen los otros grupos económicos derechos de paso tienen esos precios.

Entonces de conformidad con el artículo 96 [de la Ley Federal de Competencia Económica], el Dictamen Preliminar resolvió que no existen condiciones de competencia efectiva en tres mercados:

- i) El mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el servicio final en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la Red de Kansas.
- ii) El segundo mercado es el mismo servicio de interconexión, pero ahora en la red de Grupo Económico México.
- iii) Y el tercero es el mercado de los servicios de interconexión en la red de Ferrovale.

Los usuarios del servicio manifestaron algunas problemáticas ya que requieren movilizar su carga en las rutas que demanda su modalidad de negocio, ya sea a través de uno o más Concesionarios. La Autoridad Investigadora requirió información de algunos de los usuarios representativos del volumen de carga movilizado mediante el servicio, y conforme a dicha información, la escasa interconexión entre redes y la falta de coordinación entre los concesionarios ha derivado en rutas subutilizadas por los usuarios, altos tiempos de entrega, así como, altas tarifas y servicio discontinuo e ineficiente.

En términos de las manifestaciones que los agentes, realizaron al Dictamen Preliminar Kansas City señaló con relación a la naturaleza del servicio relevante, que: *"hay una indebida conceptualización de los derechos de paso. La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y el título de concesión conceptualizan a los derechos de paso como bienes no fungibles, pues cada uno está focalizado a una ruta específica, tomando en consideración un producto específico. Mediante la prueba pericial ofrecida se demuestra que los derechos de paso son bienes heterogéneos y por ello, sus implicaciones y conveniencia deben analizarse caso por caso, tomando como referencia la ruta específica y el producto."*

Kansas City agrega que: *"Es indebido pretender -como se hace en violación de la garantía de legalidad de Kansas - que hay un único MERCADO RELEVANTE constituido por derechos de paso en las vías concesionadas a cada uno de los concesionarios mencionados en el dictamen preliminar. La Autoridad Investigadora sobre-simplifica su análisis y realiza un análisis incongruente con la naturaleza jurídica y económica de los derechos de paso. Los derechos de paso y los servicios interlineales permiten la interconexión de distintos concesionarios, para el usuario es indiferente cómo acceda su mercancía de una red a otra, a otro concesionario, mientras ambos métodos sean comparables en precio y calidad. Continúa Kansas: En ambos tipos de interconexión, la oferta depende de la coordinación de dos agentes distintos, por lo que es falso que en los derechos de paso el servicio se preste de manera integral, sin depender de otro agente económico. Ambos servicios ofrecen un servicio integral con sus ventajas y desventajas. Dependiendo la situación, el solicitante elegirá el servicio que más se asemeje a sus necesidades."*

Por otro lado, Grupo México señaló: *"En la investigación, se acreditó que los derechos de paso solamente se justifican en la medida que exista suficiente densidad para hacer económicamente viable su uso, puesto que el ferrocarril que lo otorga tiene que fijar la contraprestación por éste atendiendo al costo del uso de su infraestructura, que implica también el costo de oportunidad por la obstrucción de la vía. En este sentido, un derecho de paso típicamente requerirá de la existencia de un tráfico que permita armar un tren de setenta y cinco a ciento veinte carros con destino a un mismo usuario (no se permiten derechos de paso para hacer "cabotaje"), pues el costo de la obstrucción de la vía es el mismo si transita un tren de un carro que uno de ciento veinte. Así pues, para alcanzar las economías de escala necesarias, se requiere un tráfico con la densidad apuntada; de lo contrario, la tarifa por carro kilómetro aumentaría de tal forma que sería mucho más viable recurrir al tráfico interlineal, en el que el ferrocarril conectante sí puede aprovechar sus propias economías de escala y ofrecer una tarifa más competitiva."*

Así pues, es falso que los derechos de paso sean comparables con el tráfico interlineal en todos los casos. Más bien, el tráfico interlineal es la regla general, pues permite el aprovechamiento máximo de las economías de escala del servicio ferroviario como un todo, mientras que el derecho de paso es la excepción en la

medida que se cuente con la densidad suficiente que genere dichas economías de escala.

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

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

Los argumentos en estudio se consideran parcialmente fundados y suficientes para efectos de resolver que, con la información proporcionada en el dictamen preliminar, en el presente expediente, no se cuenta con los elementos suficientes para determinar una definición de los mercados relevantes o pronunciarse respecto a las condiciones de competencia persistentes en los mismos.

Mi propuesta es que este Pleno considere que los argumentos mencionados son suficientes para decretar el cierre del presente expediente.

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

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

El artículo 96 de la Ley [Federal de Competencia Económica] y el artículo 58 de las Disposiciones Regulatorias [de la Ley Federal de Competencia Económica], contemplan los elementos de estudio que la autoridad de competencia debe considerar para definir el mercado relevante entre los que destaca la sustitución de un bien o servicio. Dicho análisis debe incluir, las características de los bienes o servicios que podrían considerarse como sustitutos, en atención a la percepción que el consumidor puede tener de ellos.

El Dictamen Preliminar propone un análisis de sustitución de las dos modalidades de servicios de interconexión, es decir, derechos de paso y el tráfico interlineal.

La Autoridad [Investigadora] consideró como elementos diferenciadores entre estos dos servicios, la cantidad de maniobras y servicios que requiere el servicio interlineal frente al derecho de paso y la necesidad de demanda necesaria para que la prestación del derecho de paso resulte económicamente viable frente al servicio Interlineal. Consideró también el comparativo de las distancias bajo las cuales actualmente es demandado el servicio Interlineal frente a los derechos de paso, y la imposibilidad de que nuevos competidores pudieran abastecer el mercado.

Si bien, tales elementos pudieran apuntar a la existencia de un mercado de derechos de paso independiente al servicio Interlineal, a la luz de las manifestaciones realizadas por los agentes económicos señalados, así como de la información que obra en el expediente, se observa que no existen suficientes elementos para permitir definir los mercados relevantes como se realizaron en el Dictamen Preliminar. Como en el mismo Dictamen reconoce, solamente... por otro lado, ¡perdón! como el mismo Dictamen reconoce, solamente existen derechos de paso en el ochenta... ocho punto cincuenta y dos por ciento (8.52%) de la red, por lo que, en un comparativo que parta de rutas sobre todo el servicio, se omitió considerar que se está analizando un número de rutas en las que no se presta el servicio relevante.

Esto resulta importante debido a que, cuando las condiciones a las que se prestan los servicios intermedios entre los concesionarios impactan en las condiciones de competencia; puede ser el caso... ¡perdón! Me regreso un poquito porque me perdí en este caso, y entonces... ¡perdón! Si bien es posible extrapolar el estado que guarda un segmento del mercado respecto de otro, esto debe soportarse en evidencia que apunte a que las características que generan la ausencia de condiciones de competencia en un subconjunto, estén presentes o se repliquen para todo el conjunto, por un lado, o al revés, porque la optimización de la red por parte del operador tiene como consecuencia o tendría como consecuencia que éste aplique políticas generales a todas las rutas, independiente de las características específicas particulares a alguna localidad. Supuestos que no se analizaron en el Dictamen Preliminar.

El Dictamen Preliminar reconoció la existencia de rutas en cada una de las redes de los concesionarios; sin embargo, no realizó un análisis que permita identificar las mismas o, al menos, algunas de ellas que resultaran representativas de la totalidad de las rutas para afirmar que no existen condiciones de competitivas (sic) [competencia efectiva] en todo el conjunto.

En consecuencia, no se cuenta con información suficiente que permita analizar los mercados relevantes y sus componentes para demostrar que en aquellas rutas en donde existan derechos de paso, éstos no puedan ser sustitutos (sic) [sustituidos] por el servicio Interlineal.

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

En este orden, el Dictamen no realizó un comparativo de las características técnicas, preferencias de estos consumidores o posibles alternativas a las que se encontraría sujeta el servicio interlineal y los derechos de pasos en un territorio, en un ámbito territorial determinado, para permitir llegar a una conclusión general.

En consecuencia, propongo que este Pleno se pronuncie en el sentido de que no se encuentra en posibilidad de verificar las conclusiones del Dictamen Preliminar, en cuanto a la definición de los mercados relevantes y, por lo tanto, de la ausencia de condiciones de competencia efectiva en las rutas y trayectos que señala. En virtud de lo anterior, también propongo que se establezca en esta resolución que no se considera necesario dado que los argumentos anteriores resultan fundados, no se considera necesario entrar en el estudio del análisis y valoración del resto de las manifestaciones que hicieron los Agentes Económicos, ni de las pruebas que se recabaron en la investigación y la adquiridas durante la dilación probatoria, pues esto resultaría ocioso al no traer ningún elemento que modifique las conclusiones antes apuntadas. Por lo tanto, se considera que no existen elementos suficientes para realizar el análisis de competencia en los mercados relevantes, y mi sugerencia es proceder a decretar el cierre del expediente en términos del artículo 96, fracción X, de la Ley Federal de Competencia Económica.

Todo lo anterior no constituye tampoco un prejuzgamiento con relación a futuras investigaciones que pudieran iniciarse por parte de la Autoridad Investigadora en términos de sus atribuciones sobre cualquiera de los mercados relacionados con el sector ferroviario.

Esa sería toda mi exposición, les hice llegar un proyecto de resolución que básicamente menciona estos mismos elementos y no sé si alguien tendría algún comentario al respecto de la Ponencia.

Pues sin existieran comentarios se pone a consideración el proyecto de resolución ¿Quién estaría de acuerdo con el proyecto de resolución en los términos que los plantee?

Secretario Técnico por unanimidad de votos de los presentes se aprueba el proyecto de resolución en el cual se decreta el cierre de este expediente. Muchas gracias.

Vamos a solicitar a la Comisionada Presidenta y a la Comisionada Hernández que regresen a la sala para continuar con la sesión.

APP: Ya estamos de regreso la Comisionada Hernández y mi persona, ya no hay más asuntos en el Pleno que discutir, salvo que aquí haya algún otro comentario.

Si no hay más comentarios, entonces damos por terminada la sesión.

Muy buenos días a todos.

Muchas gracias.