

DOF: 21/03/2019

EXTRACTO del Dictamen Preliminar del Expediente DC-003-2018, emitido el doce de marzo de dos mil diecinueve.**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Expediente DC-003-2018.**

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE DC-003-2018, EMITIDO EL DOCE DE MARZO DE DOS MIL DIECINUEVE.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente DC-003-2018 (EXPEDIENTE) disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó la investigación en el mercado del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga (SPTFC) de productos químicos y/o petroquímicos (PRODUCTOS) en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz (MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA) y emitió el dictamen preliminar (DICTAMEN PRELIMINAR) del expediente número DC-003-2018 (EXPEDIENTE) con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CONSTITUCIÓN), así como en los artículos 1, 2, 3, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);(1) 1, 2 y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);(2) y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO)(3).

Derivado de las constancias que obran en el expediente DC-003-2018, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que no existen condiciones de competencia efectiva en 31 (treinta y un) mercados relevantes definidos de conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la LFCE (MERCADOS RELEVANTES). La dimensión servicio de cada uno de estos mercados corresponde a la prestación del SPTFC, en las RUTAS(4) del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) mostradas en la siguiente tabla, para los PRODUCTOS cloro (MERCADOS RELEVANTES CLORO), óxido de etileno (MERCADOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO), amoniaco anhidro (MERCADOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO) y sosa cáustica (MERCADOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA). Lo anterior, toda vez que los AGENTES ECONÓMICOS(5) que participan en los MERCADOS RELEVANTES tienen la capacidad para fijar precios e impedir el acceso a sus respectivas redes.

Tabla: MERCADOS RELEVANTES

PRODUCTO	Origen	Destino
Cloro	Ing. Agustín Lira	Acocotla
	Ing. Agustín Lira	Tochac
	Ing. Agustín Lira	Carmela
	Ing. Agustín Lira	Melchor Ocampo
	Ing. Agustín Lira	El Castillo
	Ing. Agustín Lira	Miramar
	Ing. Agustín Lira	Morelia
	Ing. Agustín Lira	Nuevo Laredo
	Ing. Agustín Lira y El Castillo	Rosita
Óxido de etileno	Ing. Agustín Lira	Coatzacoalcos
	Ing. Agustín Lira	Ecatepec
	Ing. Agustín Lira	Tochac
	Ing. Agustín Lira	Xalostoc
	Coatzacoalcos	La Junta
	Ing. Agustín Lira	La Junta
	Ing. Agustín Lira	Irapuato
	Ing. Agustín Lira	Doña Rosa
	Ing. Agustín Lira	Maclovio Herrera
Amoniaco anhidro	Guanomex	Univex
	Guanomex	Victoria
	Guanomex	Yevavito

	Guanomex	Ciudad Obregón
	Guanomex	Culiacán
	Guanomex y Piedras Negras	Torreón
	Guanomex	Tlacote
Sosa cáustica	Ing. Agustín Lira	Lechería
	Ing. Agustín Lira	Pantaco
	Ing. Agustín Lira	Tlalnepantla
	Ing. Agustín Lira	Xalostoc
	Ing. Agustín Lira	El Castillo
	Ing. Agustín Lira	San José Iturbide

El DICTAMEN PRELIMINAR describe inicialmente la cronología de la investigación (**sección II**), al igual que las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la investigación que obra en el EXPEDIENTE (**sección III**). Posteriormente, se realiza una descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, incluyendo su marco jurídico, los AGENTES ECONÓMICOS y las AUTORIDADES PÚBLICAS(6) relacionados (**sección IV**) y sus características económicas (**sección V**). Enseguida, se determinan los MERCADOS RELEVANTES conforme con el artículo 58 de la LFCE (**sección VI**) y las condiciones de competencia conforme con el artículo 59 de la LFCE (**sección VII**). Por último, se exponen los resolutivos (**sección VIII**). A continuación, se describen los elementos más relevantes de cada una de las secciones antes mencionadas.

Cronología de la investigación (sección II). Entre las principales actuaciones que se llevaron a cabo dentro del EXPEDIENTE se destacan:

- I. El diez de septiembre de dos mil dieciocho, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación, establecido en el artículo 96 de la LFCE, toda vez que identificó la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.
- II. El dieciocho de septiembre de dos mil dieciocho, se publicó el extracto del acuerdo de inicio referido en el Diario Oficial de la Federación (DOF), así como en la página de Internet de la COMISIÓN.(7)
- III. El dieciséis de noviembre de dos mil dieciocho, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA acordó ampliar el plazo de investigación del EXPEDIENTE por un periodo adicional de cuarenta y cinco días hábiles, de conformidad con el último párrafo del artículo 96 de la LFCE.(8)
- IV. El once de febrero de dos mil diecinueve, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA, una vez transcurrido el segundo periodo de investigación, concluyó la investigación del EXPEDIENTE, de conformidad con el artículo 63, primer párrafo, de las DISPOSICIONES.(9)
- V. El doce de marzo de dos mil diecinueve, el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el DICTAMEN PRELIMINAR, correspondiente a la investigación del EXPEDIENTE, de conformidad con el artículo 96, fracción V, de la LFCE.

En la **sección III** del DICTAMEN PRELIMINAR se describen las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la investigación. Al respecto, los artículos 36(10) y 47(11) de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF),(12) actualizan el supuesto establecido en el primer párrafo del artículo 96 de la LFCE.(13) De acuerdo con el artículo 96 de la LFCE, concluido el procedimiento de investigación, y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, la AUTORIDAD INVESTIGADORA, en términos del artículo 17, fracción XVI, del ESTATUTO, emitirá el dictamen preliminar a que se refiere la fracción V del artículo 96 de la LFCE. Lo anterior, a fin de que, una vez desahogado el procedimiento establecido en las fracciones VI a IX del artículo 96 de la LFCE, el Pleno de la COMISIÓN, en ejercicio de sus facultades, emita resolución u opinión para efectos de que, en su caso la autoridad coordinadora del sector pueda establecer la regulación y las medidas correspondientes, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

En la **sección IV: i)** se establece la definición del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA; **ii)** se describen los principales AGENTES ECONÓMICOS y grupos de interés económico (GIE)(14) que participan en el mercado referido, incluyendo USUARIOS,(15) concesionarios y asignatarios,(16) así como las funciones y facultades de las AUTORIDADES PÚBLICAS relacionadas -la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (AGENCIA)-; y, **iii)** se hace referencia al marco jurídico del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, incluyendo la LRSF, el RSF y los títulos de concesión y/o asignación (TÍTULOS), necesarios para la prestación del servicio público del servicio ferroviario.(17)

En la **sección V**, se analizan las características económicas del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN PRELIMINAR. Entre los principales elementos expuestos, destacan:

1. Las principales características de las industrias química y petroquímica, la relevancia del sur del estado de Veracruz en éstas y los principales puntos de consumo de los PRODUCTOS en el país:

§ El estado de Veracruz participó con el 57.1% (cincuenta y siete punto uno por ciento) de la producción total de la industria petroquímica nacional durante dos mil diecisiete. Además, en este estado se encuentran instalados 4

(cuatro) complejos petroquímicos de Petróleos Mexicanos (PEMEX).

§ En dos mil diecisiete se registraron 156 (ciento cincuenta y seis) productores de la industria química instalados en el estado de Veracruz, los cuales representaron el 6.4% (seis punto cuatro por ciento) del total de productores dedicados a la industria química en el país.

§ Los principales puntos de destino de los PRODUCTOS con origen en el sur de Veracruz se encuentran en las regiones centro, occidente y norte del país.

2. Los modos de transporte de los PRODUCTOS, así como las ventajas y desventajas de cada uno de ellos:

§ Los PRODUCTOS pueden ser movilizados a través de diferentes modos de transporte, como el autotransporte, transporte marítimo, ductos, transporte ferroviario, transporte aéreo o una combinación de éstos, en atención a sus características y condiciones específicas de carga.

§ Entre los elementos de selección para la transportación de los PRODUCTOS se observan: i) las características propias de la ruta y del modo de transporte, por ejemplo: la distancia y tiempo de desplazamiento entre el origen y destino del flete, la disponibilidad de infraestructura necesaria entre el origen y destino, y los costos unitarios con respecto al volumen y distancia; y, ii) las características específicas de la carga a movilizar, tales como: el volumen y peso, el valor de la mercancía y la peligrosidad de los PRODUCTOS.

§ La AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el transporte de los PRODUCTOS por medio del SPTFC representa ventajas en términos de los volúmenes a transportar en largos recorridos, menor número de accidentes en comparación con el autotransporte, menor uso de personal y mayor eficiencia operativa.

3. Los principales PRODUCTOS movilizados durante el año dos mil diecisiete en el SPTFC con origen en el sur del estado de Veracruz fueron: polietileno, ácidos no especificados, ácido tereftálico, cloro, amoniaco anhidro, sosa cáustica, productos químicos industriales, óxido de etileno y tereftalato de polietileno.

4. Las características de peligrosidad de algunos PRODUCTOS:

§ Considerando lo dispuesto por el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (REGLAMENTO DE MATERIALES PELIGROSOS)(18) y la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT/2011,(19) se detectó que, entre otros, el amoniaco anhidro,(20) el óxido de etileno,(21) el cloro y la sosa cáustica(22) se encuentran identificados como sustancias y materiales peligrosos. Estos PRODUCTOS ameritan equipo especializado, procedimientos y/o cuidados específicos para su manejo y transporte seguro, el cual se realiza principalmente por medio del SPTFC.

§ De los PRODUCTOS peligrosos antes mencionados, existieron movimientos por SPTFC desde la zona sur del estado de Veracruz durante el periodo que comprende de octubre de dos mil dieciséis a septiembre de dos mil dieciocho.

Finalmente, en esta sección se establecieron las RUTAS y los PRODUCTOS objeto del análisis en el DICTAMEN PRELIMINAR,(23) correspondientes a las 31 (treinta y un) RUTAS con origen en el sur del estado de Veracruz, que son aquellas que corresponden a los PRODUCTOS peligrosos que se encuentran entre los principales PRODUCTOS movilizados durante el dos mil diecisiete, que tuvieron más de un CARROTANQUE(24) mensual promedio movilizado mediante el SPTFC en ese año, y que fueron desplazados durante el dos mil dieciocho.(25)

En la **sección VI**, la AUTORIDAD INVESTIGADORA se allegó de información, que obra en el EXPEDIENTE, que conforme al artículo 58 de la LFCE, le permitió determinar los 31 (treinta y un) MERCADOS RELEVANTES.

En relación con la fracción I del Artículo 58 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la sustitución por el lado de la oferta y la sustitución por el lado de la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES,(26) a continuación, se presenta un resumen de dicho análisis.

Sustitución por el lado de la demanda. Se determinó que el SPTFC no tiene sustitutos por el lado de la demanda en los SERVICIOS RELEVANTES, puesto que es la única alternativa técnica y económicamente factible para movilizar los PRODUCTOS cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica. A continuación, se resumen los principales elementos de dicho análisis:

Respecto del PRODUCTO cloro, la AUTORIDAD INVESTIGADORA tuvo conocimiento que, dadas sus características de peligrosidad, el transporte ferroviario es reconocido por los USUARIOS como el método más seguro para mover grandes cantidades en distancias largas. Lo anterior se confirma al observar, de la información que obra en el EXPEDIENTE, durante el periodo analizado, que el SPTFC fue el único medio que utilizaron los USUARIOS requeridos para movilizar dicho PRODUCTO.

Aunado a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que las tarifas del servicio público de autotransporte de carga (SPATC) del cloro en el tramo Ing. Agustín Lira Lechería resultan cinco veces más de lo cobrado por el SPTFC en los SERVICIOS RELEVANTES CLORO en las RUTAS Ing. Agustín Lira El Castillo, Ing. Agustín Lira Miramar, Ing. Agustín Lira Nuevo Laredo e Ing. Agustín Lira Rosita. Además, considerando que al incrementarse la distancia los costos del SPATC se incrementan en mayor medida que los del SPTFC, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que en las 6 (seis) RUTAS que tienen origen en la estación Ing. Agustín Lira y destinos en las estaciones: Miramar, Nuevo Laredo, Rosita, Morelia, Melchor Ocampo y El Castillo -cuyas distancias son mayores que la RUTA Ing. Agustín Lira-Lechería-, dados los volúmenes movilizados y distancias recorridas, el SPATC no es un sustituto económicamente factible desde el lado de la demanda debido a la diferencia tarifaria en comparación con la movilización por medio del SPTFC.

Respecto de la sustitución por el lado de la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO por medios distintos al SPATC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que:

- i) El modo de transporte vía marítima no es un sustituto factible de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO ya que: i) 7 (siete) de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO cuentan con puntos de destino que se ubican en lugares geográficamente distantes de un puerto (Acocotla, Carmela, Melchor Ocampo, Morelia, Nuevo Laredo, Rosita y Tochac); ii) el SERVICIO RELEVANTE CLORO en la RUTA Ing. Agustín Lira El Castillo cuenta con un puerto cercano al punto de destino que no tiene capacidad para recibir mercancías peligrosas (API Puerto Vallarta(27)); y, iii) el SERVICIO RELEVANTE CLORO en la RUTA Ing. Agustín Lira Miramar cuenta con una ubicación cercana a un puerto que no ha tenido movilización de cloro en el periodo comprendido entre los años dos mil trece y dos mil dieciséis (API Altamira(28)).
- ii) El transporte aéreo no se consideró un sustituto técnicamente factible del SPTFC debido a que las INSTRUCCIONES TÉCNICAS(29) establecen que el transporte de cloro está prohibido en aviones de pasajeros y de carga.
- iii) No existe evidencia en el EXPEDIENTE que haga referencia a la existencia de infraestructura de ductos que permita la movilización de cloro a través de éstos, entre el punto de origen en el sur de Veracruz y los puntos de destino.

Respecto del PRODUCTO óxido de etileno, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, dadas sus características, al ser un gas altamente inflamable, inestable y peligroso, el medio de transporte convencional para este tipo de PRODUCTO es el SPTFC. En relación con lo antes señalado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que para el transporte de este PRODUCTO por las vías generales de comunicación terrestre es necesario que la SCT otorgue un permiso(30) y que estos no han sido expedidos en los últimos 5 (cinco) años, por lo que no se considera este medio como un modo alternativo de transporte al SPTFC.

Respecto de la sustitución por el lado de la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO por medios distintos al SPATC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que:

- i) El transporte vía marítima no es un sustituto factible de los SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO ya que: i) 8 (ocho) SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO cuentan con puntos de destino que se ubican en lugares geográficamente distantes de los puertos (Doña Rosa, La Junta, Irapuato, Maclovio Herrera, Tochac, Xalostoc y Ecatepec); y, ii) el SERVICIO RELEVANTE ÓXIDO DE ETILENO Ing. Agustín Lira Coatzacoalcos tiene como puntos de origen y destino las mismas instalaciones portuarias de la zona de Coatzacoalcos; sin embargo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA no observó movimientos de óxido de etileno entre API Coatzacoalcos y alguna otra terminal portuaria del territorio nacional, por lo que no se considera un sustituto factible.
- ii) El transporte aéreo tampoco se consideró como un sustituto económicamente factible de los SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, puesto que las INSTRUCCIONES TÉCNICAS establecen que el transporte de óxido de etileno está prohibido en aviones de pasajeros y de carga.
- iii) El transporte por ductos no es un sustituto técnicamente factible desde el lado de la demanda en 8 (ocho) SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO que tienen destinos en las estaciones Doña Rosa, Irapuato, La Junta, Ecatepec, Maclovio Herrera, Tochac y Xalostoc, debido a que no existe infraestructura para el transporte de óxido de etileno por ductos que comunique a la estación de origen con las estaciones de destino mencionadas. En lo que respecta al SERVICIO RELEVANTE ÓXIDO DE ETILENO en la RUTA Ing. Agustín Lira Coatzacoalcos, la distancia terrestre entre estos puntos es de 7.0 (siete) kilómetros. Si bien la distancia es considerablemente menor que otros SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO y pudiera haber sustitución técnica entre el SPTFC y el transporte por medio de ductos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resalta la habitual movilización ferroviaria de óxido de etileno en dicho SERVICIO RELEVANTE ÓXIDO DE ETILENO, lo cual se puede explicar por la falta de disponibilidad de capacidad del modo de transporte más económico, como lo es el transporte por medio de ductos.

En lo que respecta al PRODUCTO amoniaco anhidro, la peligrosidad de éste depende de su concentración en una disolución acuosa, pues se trata de un gas tóxico cuando su concentración es mayor al 50% (cincuenta por ciento) y es una sustancia corrosiva cuando la disolución acuosa está entre 10% (diez por ciento) y 35% (treinta y cinco por ciento). Al respecto, la sustancia que se transporta en los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO es dicho elemento en concentraciones del 50% (cincuenta por ciento) o más. Asimismo, de información pública, se observó que el amoniaco anhidro es transportado a través de diferentes medios; sin embargo, el SPTFC es reconocido como un método seguro para movilizarlo en grandes cantidades a través de largas distancias.

Del análisis de la información, la AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que el SPATC no es un sustituto económicamente factible, desde el lado de la demanda, debido a la diferencia tarifaria en comparación con los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó que las tarifas del SPATC del amoniaco anhidro en los SERVICIOS RELEVANTES Guanomex Tlacote y Guanomex Univex fueron más del 100% (cien por ciento) superiores a los montos totales promedio cobrados por el SPTFC durante el dos mil diecisiete y que esta situación se mantendría en los demás SERVICIOS RELEVANTES. Asimismo, se observó que el SPATC no es un sustituto económicamente factible de los servicios regulares de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO desde el lado de la demanda, debido a que es utilizado en situaciones específicas cuando no es posible para los USUARIOS hacer uso de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y su participación en la movilización del producto por parte de los USUARIOS requeridos ascendió al 34.3% (treinta y cuatro punto tres por ciento) del total, mientras que el 65.7% (sesenta y cinco punto siete por ciento) restante fue transportado mediante el SPTFC.

Respecto de la sustitución por el lado de la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO por medios distintos al SPATC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que:

- i) El transporte vía marítima no se consideró un sustituto factible en los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO, ya que: i) 4 (cuatro) SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO cuentan con puntos de destino que se ubican en lugares geográficamente distantes de los puertos (Tlacote, Univex, Torreón y Yevavito); y, ii) aunque 3 (tres) SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO (Victoria, Ciudad Obregón y Culiacán) tienen puntos de destino con una distancia menor de 250 (doscientos cincuenta) kilómetros de distancia con

un puerto, no se observó movimiento de amoniaco anhidro hacia dichos puertos, durante el año dos mil dieciséis.

- ii) El transporte aéreo tampoco se consideró como un sustituto normativa ni económicamente factible de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO, puesto que las INSTRUCCIONES TÉCNICAS establecen que el transporte de dicho PRODUCTO está prohibido en aviones de pasajeros y de carga.
- iii) El transporte por ducto, según evidencia que obra en el EXPEDIENTE, no se consideró como un medio de transporte alternativo al SPTFC toda vez que no existe infraestructura que permita considerarlo preliminarmente como posible transporte sustituto de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO.

El PRODUCTO sosa cáustica es un producto identificado como peligroso en la normatividad que regula estos materiales. El SPATC no se consideró un sustituto económicamente viable, desde el lado de la demanda, debido a los riesgos que implica transportar volúmenes altos de sosa cáustica en carretera. Además, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA constató que el uso del SPATC se lleva a cabo por los USUARIOS en situaciones específicas cuando no es posible para éstos hacer uso de los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA y su participación en la movilización del producto por parte de los USUARIOS requeridos ascendió al 19.2% (diecinueve punto dos por ciento) del total, mientras que el 80.8% (ochenta punto ocho por ciento) restante fue transportado mediante el SPTFC. Asimismo, las características de peligrosidad de la sosa cáustica hacen que el movimiento mediante SPATC requiera contar con autotanques especializados para el movimiento por este medio de transporte. Aunado a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que el SPATC no es un sustituto económicamente factible, desde el lado de la demanda, debido a la diferencia tarifaria en comparación con los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó que las tarifas del SPATC de la sosa cáustica en los SERVICIOS RELEVANTES Ing. Agustín Lira Lechería e Ing. Agustín Lira Xalostoc fueron más del 38% (treinta y ocho por ciento) superiores a los montos totales promedio cobrados por el SPTFC durante el dos mil diecisiete y que esta situación se mantiene en los demás SERVICIOS RELEVANTES SOSA CAUSTICA.

Respecto de la sustitución por el lado de la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA por medios distintos al SPATC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que:

- i) El transporte vía marítima tampoco se consideró un sustituto factible en los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA, ya que los puntos de destino se ubican en lugares geográficamente distantes de los puertos.
- ii) El transporte por vía aérea no se considera factible para la movilización de la sosa cáustica debido a restricciones en los volúmenes de carga de máximo 30 (treinta) litros, establecidas en la hoja de datos de seguridad(31) de la sosa cáustica.
- iii) El transporte por ductos no se considera un sustituto técnica ni económicamente viable, pues la AUTORIDAD INVESTIGADORA no observa la emisión de permisos ni infraestructura para llevar este PRODUCTO desde los puntos de origen hasta los puntos de destino de los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA.

Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se tiene que los USUARIOS de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO, SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA, han realizado inversiones en infraestructura, equipo ferroviario especializado en la movilización de mercancías peligrosas, entre otros, para la utilización del SPTFC, limitando así la sustitución por otros modos de transporte.

Sustitución por el lado de la oferta. En todas las RUTAS del SPTFC y PRODUCTOS analizados se observa que: i) mientras no fenezca la exclusividad para la prestación del SPTFC, la posibilidad de sustituir la oferta del SPTFC de los actuales prestadores del servicio es nula; ii) en la prestación del SPTFC que involucra la participación de más de un concesionario, existe la posibilidad del otorgamiento de derechos de paso obligatorios, sin embargo, del análisis realizado, no se observó el uso de estos por parte de los AGENTES ECONÓMICOS que prestan el SPTFC en los servicios relevantes analizados; y, iii) la posibilidad de entrada de un AGENTE ECONÓMICO se ve limitada en el corto plazo debido a los elevados montos de inversión, las restricciones temporales para la construcción de redes alternativas y/o la necesidad de obtención de permisos para el despliegue de las mismas.

Respecto de la sustitución por el lado de la oferta de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO por medios distintos al SPTFC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que las posibilidades de sustituir estos servicios varían en función del volumen que se requiere transportar, así como la infraestructura y el equipo indispensable. Según manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, la sustitución no es técnicamente factible cuando se transporta un promedio por carro superior a las 80 (ochenta) toneladas.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó el número de viajes en AUTOTANQUE(32) necesarios para realizar la sustitución de los movimientos promedio mensuales que se realizaron mediante el SPTFC para dicho PRODUCTO durante el dos mil diecisiete y obtuvo que se habrían tenido que utilizar 756 (setecientos cincuenta y seis) viajes mensuales por carretera(33) para transportar el volumen que se movilizó mensualmente mediante el SPTFC en 155 (ciento cincuenta y cinco) CARROTANQUES. Además, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó restricciones normativas y altos costos hundidos para realizar dicha sustitución.

Además, en el EXPEDIENTE obran manifestaciones que indican la inexistencia de líneas transportistas especializadas para dar abasto al movimiento de cloro por medio del SPATC; de la necesidad de características óptimas de transporte y la necesidad de permisos y/o el otorgamiento de autorizaciones por parte de la SCT. Por lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que, dados los elementos expuestos, no se considera que un nuevo oferente del SPATC pudiera ingresar al mercado de forma oportuna.

Respecto de la sustitución por el lado de la oferta de los SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO por medios distintos al SPTFC la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que los USUARIOS podrían sustituir técnicamente el SERVICIO RELEVANTE ÓXIDO DE ETILENO en la RUTA Ing. Agustín Lira Coatzacoalcos por medio del transporte por ductos. No obstante, de información que obra en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que, dado que no se observa la existencia de ductos en los destinos de las RUTAS identificadas, no existe actualmente un oferente que pudiera redirigir la oferta de transporte para este PRODUCTO en el corto plazo y sin incurrir en costos significativos. Asimismo, se observó que los ductos tienen un punto de origen y un punto de destino que no pueden moverse sin realizar rediseños e inversiones y solicitar los permisos necesarios.

Con base en lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que la sustitución del SPTFC por los proveedores del transporte por medio de ductos para el SERVICIO RELEVANTE ÓXIDO DE ETILENO en la RUTA Ing. Agustín Lira Coatzacoalcos, no podría ser realizada de forma oportuna y suficiente, ni tampoco en un tiempo razonable, por parte de un nuevo oferente del servicio de transporte de óxido de etileno por medio de ductos.

Respecto de la sustitución por el lado de la oferta de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO por medios distintos al SPTFC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que:

- i) No obstante que es técnicamente factible utilizar el SPATC para la movilización de amoniaco anhidro en RUTAS con los mismos orígenes y destinos de los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO, esto se ha llevado a cabo cuando existieron condiciones particulares que dificultaron a los USUARIOS utilizar del SPTFC. No obstante, para considerar la posibilidad de expansión de la oferta a través de cambios de capacidad o el reposicionamiento de los oferentes del SPATC ya existentes en el mercado para proveer el servicio de transporte, es necesario considerar la necesidad de transporte especializado para el movimiento de este PRODUCTO.

Del ejercicio que realizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA respecto al número de viajes en AUTOTANQUE necesarios para realizar la sustitución de los traslados que se realizaron durante dos mil diecisiete mediante el SPTFC para dicho PRODUCTO, se obtuvo que los 171 (ciento setenta y un) CARROTANQUES mensuales de ferrocarril, habrían tenido que ser sustituidos, cuando menos por 495 (cuatrocientos noventa y cinco) viajes mensuales en AUTOTANQUE de 24 (veinticuatro) toneladas y 264 (doscientos sesenta y cuatro) viajes mensuales en AUTOTANQUE de 45 (cuarenta y cinco) toneladas por carretera. Aunado a esto, las fuertes inversiones en capital para adquirir equipo especializado, así como la obtención de permisos por parte de la SCT, vuelven improbable que nuevos competidores del SPATC puedan ingresar rápidamente al mercado para sustituir a los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO.

Además, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que un nuevo oferente del SPATC para atender los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO requeriría realizar inversiones para iniciar la prestación del servicio y obtener los permisos correspondientes, lo cual es inviable de forma suficiente y oportuna en el corto plazo.

- ii) No obstante que se observó que los USUARIOS podrían sustituir técnicamente los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO por medio del transporte por ductos si existiera una oferta de este servicio, la AUTORIDAD INVESTIGADORA nota que no existen ductos en los destinos de las RUTAS identificadas, por lo que no existe actualmente un proveedor que pudiera redirigir su producción en un plazo corto y sin incurrir en costos significativos. Además, la construcción de ductos para sustituir los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO requiere de inversiones que constituyen un costo hundido elevado.

Respecto de la sustitución por el lado de la oferta de los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA por medios distintos al SPTFC, no obstante que la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que es técnicamente factible utilizar el SPATC para movilizar sosa cáustica en pequeños volúmenes y de forma eventual cuando existen condiciones particulares que dificultan a los USUARIOS utilizar los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA, se identificó que solamente en circunstancias excepcionales este tipo de PRODUCTO puede transportarse por SPATC debido a los riesgos que implica movilizar grandes volúmenes de sosa cáustica en carretera. Asimismo, se advirtió que, para transportar dicho PRODUCTO a través del SPATC, se necesita equipo especializado.

Del ejercicio que realizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA respecto al número de viajes en AUTOTANQUE necesarios para realizar la sustitución de los movimientos que se realizaron durante dos mil diecisiete mediante el SPTFC para dicho PRODUCTO, se obtuvo que los 163 (ciento sesenta y tres) CARROTANQUES utilizados mensualmente, equivaldrían a 367 (trescientos sesenta y siete) viajes mensuales por carretera, en caso de haber tenido que utilizar el SPATC.(34) Sin embargo, de manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA da cuenta que no existen suficientes líneas transportistas especializadas para dar abasto; además de los permisos que es necesario tramitar ante la SCT.

De lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la sustitución de los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA por el SPATC de manera generalizada, de forma que discipline al servicio relevante, está limitada por restricciones en la oferta de AUTOTANQUES y unidades de arrastre especializadas de carga con las especificaciones para transportar sosa cáustica.

Dimensión geográfica. La dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES del artículo 58, fracciones II y III de la LFCE, fue identificada por la AUTORIDAD INVESTIGADORA como regional y corresponde a cada uno de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO, SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA, dado que éste es un servicio que se consume donde se presta y la posibilidad de sustitución desde otras regiones y del extranjero es nula.

En relación con la fracción III del artículo 58 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que la demanda de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO, los SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, los SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y los SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA es una demanda derivada para dichos PRODUCTOS en los puntos de destino de cada una de las RUTAS del SPTFC. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA advirtió que los USUARIOS, al demandar los distintos SPTFC por PRODUCTO, tienen la posibilidad de sustituir su demanda desde otros orígenes del SPTFC distintos al sur de Veracruz, hacia los puntos de destino correspondientes a cada uno de ellos, siempre y cuando haya disponibilidad del PRODUCTO en otras regiones en los volúmenes necesarios y con costos comparativos al sur de Veracruz.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las RUTAS de los SERVICIOS RELEVANTES CLORO, SERVICIOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, SERVICIOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y SERVICIOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA con los mismos destinos en el SPTFC, pero con orígenes del SPTFC distintos al sur de Veracruz toda vez que las alternativas geográficas de suministro a través del SPTFC pudieran representar una restricción competitiva al SPTFC que proviene del sur de Veracruz. De lo anterior concluyó que: i) el SERVICIO RELEVANTE CLORO en la RUTA Ing. Agustín Lira Rosita puede ser sustituido a través del SPTFC del cloro El Castillo Rosita, al respecto, durante el dos mil diecisiete el 66.4% (sesenta y seis punto cuatro por ciento) del cloro con destino a Rosita provino de Ing. Agustín Lira, y el 33.4% (treinta y tres punto cuatro por ciento) restante provino de El Castillo; y, ii) el SERVICIO RELEVANTE AMONIACO ANHIDRO en la RUTA Guanomex Torreón puede ser sustituido a través del SPTFC del amoniaco anhidro Piedras Negras

Torreón, al respecto, durante el dos mil diecisiete el 76.2% (setenta y seis punto dos por ciento) del amoniaco anhidro con destino a Torreón provino de Guanomex, y el 23.8% (veintitrés punto ocho por ciento) restante provino de Piedras Negras.

Restricciones normativas. Respecto de las restricciones normativas, fracción IV del artículo 58 de la LFCE, en el DICTAMEN PRELIMINAR se indicó que para poder prestar el SPTFC en una red ferroviaria, es necesario obtener un TÍTULO, otorgado por la SCT y que las únicas excepciones a la exclusividad señalada en TÍTULOS es a través del ejercicio de los derechos de paso.(35) Asimismo, que el REGLAMENTO DE MATERIALES PELIGROSOS refiere obligaciones especiales para los autotransportistas(36) y empresas ferroviarias para prestar el servicio referido.(37) Las Normas Oficiales Mexicanas regulan diversos aspectos del transporte de sustancias peligrosas. Del análisis de la normatividad, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que no existe alguna disposición que establezca la prohibición para transportar materiales o residuos peligrosos en ciertas unidades de transporte, sino que estos materiales o residuos peligrosos pueden ser transportados tanto por ferrocarril como por autotransporte, siempre y cuando se cumpla con las

especificaciones de la regulación correspondiente.

Finalmente, respecto de la fracción V del artículo 58 de la LFCE, la 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.

En la **sección VII** del DICTAMEN PRELIMINAR, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las condiciones de competencia prevaletentes para los 31 (treinta y un) MERCADOS RELEVANTES y determinó, con base en información contenida en el EXPEDIENTE, que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES CLORO, los MERCADOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, los MERCADOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO y los MERCADOS RELEVANTES SOSA CÁUSTICA. Para esto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó el artículo 59 de la LFCE conforme a los elementos que, entre otros, se resumen a continuación.

Participación de mercado y capacidad de restringir abasto. Respecto de la fracción I del artículo 59 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el GIE GRUPO MÉXICO(38) Ferrosur, S.A. de C.V. (FERROSUR) y Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX) tiene participación del 100% (cien por ciento) en los MERCADOS RELEVANTES que fueron atendidos mediante la modalidad SPTFC LOCAL.(39) Asimismo, en los MERCADOS RELEVANTES que fueron atendidos mediante la modalidad SPTFC INTERLINEAL, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el GIE GRUPO MÉXICO y Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM) tienen participaciones que varían en cada uno de éstos, en términos de distancia e ingresos generados.(40) No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no deja de notar que las RUTAS de los MERCADOS RELEVANTES que fueron atendidos mediante la modalidad SPTFC INTERLINEAL se componen de tramos concesionados a dos AGENTES ECONÓMICOS, GRUPO MÉXICO y KCSM, que tienen exclusividad sobre ellos,(41) por lo que cada uno tiene participación del 100% (cien por ciento) sobre los tramos correspondientes a las VÍAS FÉRREAS que les fueron concesionadas, y que son indispensables para prestar el SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES. Asimismo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que estos AGENTES ECONÓMICOS tienen la capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, con base, entre otras, en las siguientes consideraciones:

- i) No existe evidencia en el EXPEDIENTE de la utilización de los derechos de paso entre los concesionarios del SPTFC que permitieran materializar la excepción a la exclusividad en la prestación del SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES desde dos mil trece, por lo que cada concesionario es el único que prestó el SPTFC en sus VÍAS FÉRREAS en aquellas RUTAS, tramos o segmentos en los MERCADOS RELEVANTES.
 - ii) GIE GRUPO MÉXICO participa con el 100% (cien por ciento) en los MERCADOS RELEVANTES mediante el SPTFC LOCAL.(42) Además, aunque el GIE GRUPO MÉXICO y KCSM tienen participaciones, en términos de distancia e ingresos generados, que varían entre los MERCADOS RELEVANTES mediante el SPTFC INTERLINEAL, participan con el 100% (cien por ciento) en los tramos correspondientes a sus respectivas VÍAS FÉRREAS;(43)
 - iii) Los ordenamientos jurídicos del SFM a los que están sujetos GIE GRUPO MÉXICO y KCSM limitan la restricción del abasto en los MERCADOS RELEVANTES al establecer como obligación la operación continua de una ruta de comunicación. La desatención de la obligación referida es causal de revocación del título de concesión;
 - iv) Los USUARIOS no cuentan con poder de negociación en la determinación de las tarifas efectivas(44) ante los AGENTES ECONÓMICOS que les proveen el SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES, pues: i) de la investigación no se advierte que los concesionarios tengan un criterio para la determinación de tarifas basado en costos o en la comparativa de otros modos de transporte, presumiblemente, por tratarse de productos cautivos al SPTFC; ii) la participación de los USUARIOS se limita a aceptar el incremento tarifario propuesto con base en la inflación del periodo; iii) en estas negociaciones no se consideran factores adicionales, como el volumen movilizado, el aporte de CARROTANQUES por parte de los USUARIOS o las características ofrecidas del SPTFC; y, iv) las tarifas de los MERCADOS RELEVANTES mediante SPTFC INTERLINEAL no distinguen los montos del SPTFC que le corresponden a cada concesionario;
- v) Los concesionarios tienen capacidad para fijar unilateralmente incrementos a las tarifas efectivas por concepto de *fuel surcharge*(45) que deben pagar los USUARIOS. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que estos incrementos representaron en el dos mil diecisiete hasta el 10.4% (diez punto cuatro por ciento) de las tarifas del SPTFC;(46)
- vi) Los concesionarios gozan de márgenes promedio amplios entre las tarifas del SPTFC y las TUCE que, aunado a la imposibilidad de los USUARIOS para negociar los términos de los contratos y la ausencia de otras opciones de transporte, otorgan a los concesionarios la capacidad para fijar las tarifas por la prestación del SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el promedio de los márgenes entre los MERCADOS RELEVANTES es del 43.4% (cuarenta y tres punto cuatro por ciento) de las TUCE promedio durante el dos mil diecisiete;
 - vii) Los montos totales(47) que pagan los USUARIOS para hacer uso del SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES se incrementan mediante el cobro por servicios adicionales a los USUARIOS, tales como el cobro por el servicio de custodia especial,(48) y servicios auxiliares por concepto de arrastre y paso de puente. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que estos cobros adicionales fueron en el dos mil diecisiete, en promedio entre los MERCADOS RELEVANTES, el 3.7% (tres punto siete por ciento) de los montos totales; y,

- viii) La AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el cobro por el servicio de custodia especial no es un cobro común en los movimientos de PRODUCTOS mediante SPTFC y aplica únicamente para los MERCADOS RELEVANTES CLORO, MERCADOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO y MERCADOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO.

Existencia de barreras a la entrada. Respecto de la fracción II del artículo 59 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó la necesidad de contar con un título de concesión para prestar el SPTFC y los derechos de exclusividad que se incorporaron en los TÍTULOS constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa para que un nuevo prestador del SPTFC entre en los MERCADOS RELEVANTES.

Adicionalmente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que existen barreras económicas para que un nuevo AGENTE ECONÓMICO preste el SPTFC en los MERCADOS RELEVANTES, relacionadas con altos costos para el desarrollo de canales alternativos, que son indivisibles. Lo anterior, con base en las siguientes consideraciones:

- i) No es económica y financieramente viable el despliegue de una nueva red ferroviaria que permita ingresar a un AGENTE ECONÓMICO a alguno de los MERCADOS RELEVANTES, debido a los altos costos de capital iniciales de la red y el ferrocarril;
- ii) Suponiendo que ocurra el otorgamiento de un nuevo título de concesión similar al que poseen los concesionarios, ello implicaría el despliegue de una red ferroviaria nueva, toda vez que actualmente no existen más redes ferroviarias disponibles para ser concesionadas o asignadas para atender a los MERCADOS RELEVANTES.(49) Adicionalmente, la inversión derivada del despliegue de una nueva VÍA FÉRREA(50) es una barrera a la entrada que sólo enfrentarían los nuevos entrantes. Esto, en razón de que los AGENTES ECONÓMICOS existentes obtuvieron en concesión la infraestructura ferroviaria para prestar el SPTFC. Así, el monto de inversión constituye una barrera a la entrada significativamente elevada.

Si bien no es posible calcular el monto que implicaría desplegar una red ferroviaria nueva con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, sirve de referencia el monto de inversión para transformar la calidad de las vías Chiapas-Mayab, la cual ascendía a \$9,153.09 millones (nueve mil ciento cincuenta y tres punto cero nueve millones de pesos M.N.), conforme al cálculo realizado por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal(51) de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.(52) Lo anterior, sin considerar la barrera que significaría el tiempo requerido para la transformación de dichas vías, lo cual implica que su construcción sea inviable en el corto plazo.

- iii) La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, dado que la demanda por el SPTFC es una demanda derivada para atender un mercado de un producto final, por lo tanto la inversión en publicidad no representa una barrera económica a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES y que no resulta aplicable el análisis de limitaciones a la competencia en los mercados internacionales como una barrera económica a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES.

Existencia y poder de los competidores. Respecto de la fracción III del artículo 59 de la LFCE, en el DICTAMEN PRELIMINAR se señaló que existe una participación de mercado del 100% (cien por ciento) del GIE GRUPO MÉXICO en los MERCADOS RELEVANTES que se atienden mediante la modalidad del SPTFC LOCAL y la imposibilidad de que otro concesionario atienda a estas RUTAS al no observarse el uso de derechos de paso. En los MERCADOS RELEVANTES atendidos mediante la modalidad del SPTFC INTERLINEAL, la AUTORIDAD INVESTIGADORA indicó que en ellos participan los concesionarios del GIE GRUPO MÉXICO y KCSM en diferentes proporciones. No obstante, cada concesionario participa con el 100% (cien por ciento) en la provisión del

SPTFC en las VÍAS FÉRREAS que le fueron concesionadas en aquellas RUTAS, tramos o segmentos de los MERCADOS RELEVANTES y que éstos son complementos indispensables para la provisión del SPTFC en dichos MERCADOS RELEVANTES. En estos mercados no se observó el otorgamiento y/o uso de derechos de paso entre los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SPTFC, por lo que el acceso al insumo que representa la VÍA FÉRREA y demás infraestructura ferroviaria(53) concesionada se encuentra delimitada por la exclusividad contenida en los TÍTULOS, con la excepción del otorgamiento de derechos de paso.

Lo anterior limita la posibilidad de acceso de AGENTES ECONÓMICOS distintos a aquellos a los que se otorgaron los TÍTULOS a las fuentes de insumos y/o provisión del SPTFC durante la vigencia de la exclusividad establecida en éstos, como se analiza en el DICTAMEN PRELIMINAR en la fracción IV del artículo 59 de la LFCE.

Comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS. Respecto de la fracción V del artículo 59 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que entre el dieciocho de agosto de dos mil diecisiete y el dos de septiembre del mismo año se registró una interrupción parcial y temporal del SPTFC que impactó en los MERCADOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO, MERCADOS RELEVANTES CLORO y MERCADOS RELEVANTES AMONIACO ANHIDRO. Esta interrupción fue calificada por la AGENCIA y diversos USUARIOS como una decisión unilateral de interrumpir el SPTFC por parte del concesionario, por lo que este concesionario fue acreedor de una multa el quince de octubre de dos mil dieciocho.

Varios USUARIOS del SPTFC manifestaron afectaciones económicas derivadas de la suspensión unilateral del servicio, relacionadas con: **i)** costos de los PRODUCTOS que no pudieron movilizarse; **ii)** paros de las plantas productivas; **iii)** costos adicionales por utilizar el SPATC para los PRODUCTOS que se pueden movilizar por dicho modo de transporte, así como las disminuciones en la capacidad de descarga que esto genera; y, **iv)** las afectaciones a las cadenas logísticas de los PRODUCTOS, que afectan a otros mercados y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con éstos.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA, en la "**sección VIII. Resolutivos**" del DICTAMEN PRELIMINAR determinó:

PRIMERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 9 (nueve) MERCADOS RELEVANTES CLORO siguientes: primero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Miramar; segundo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Acocotla; tercero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Tochac; cuarto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Nuevo Laredo; quinto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Carmela; sexto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira o El Castillo y destino Rosita; séptimo, en la RUTA con origen Ing.

Agustín Lira y destino Morelia; octavo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Melchor Ocampo; y, noveno, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo.

SEGUNDO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 9 (nueve) MERCADOS RELEVANTES ÓXIDO DE ETILENO siguientes: primero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Doña Rosa; segundo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino La Junta; tercero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Irapuato; cuarto, en la RUTA con origen Coatzacoalcos y destino La Junta; quinto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Coatzacoalcos; sexto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Tohac; séptimo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Maclovio Herrera; octavo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Xalostoc; y, noveno, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Ecatepec.

TERCERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES AMONÍACO ANHÍDRICO siguientes: primero, en la RUTA con origen Guanomex destino Tlacote; segundo, en la RUTA con origen Guanomex y destino Univex; tercero, en la RUTA con origen Guanomex o Piedras Negras y destino Torreón; cuarto, en la RUTA con origen Guanomex y destino Victoria; quinto, en la RUTA con origen Guanomex y destino Ciudad Obregón; sexto, en la RUTA con origen Guanomex y destino Yevavito; y, séptimo, en la RUTA con origen Guanomex y destino Culiacán.

CUARTO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 6 (seis) MERCADOS

RELEVANTES SOSA CÁUSTICA siguientes: primero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Lechería; segundo, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Xalostoc; tercero, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Pantaco; cuarto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino San José Iturbide; quinto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino Tlalneantla; y, sexto, en la RUTA con origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo.

QUINTO. Notifíquese personalmente a Grupo México, S.A.B. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

SEXTO. Notifíquese personalmente a Ferrosur, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

SÉPTIMO. Notifíquese personalmente a Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

OCTAVO. Notifíquese personalmente a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

NOVENO. Notifíquese personalmente a Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO. Notifíquese mediante oficio a la AGENCIA el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES señalados en los resolutivos **PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO** y **CUARTO** de este DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior de conformidad con el artículo 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

Se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR de conformidad con los artículos 36 y 47 de la LRSF y correlativos del RSF, para los efectos a que haya lugar en el ámbito de competencia de la AGENCIA.

DÉCIMO PRIMERO. Notifíquese, mediante la publicación en el DOF, los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR 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, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO SEGUNDO. Publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de Internet de la COMISIÓN, conforme a la fracción V del artículo 96 de la LFCE y a la fracción V del artículo 163 de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO TERCERO. Remítase a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN el EXPEDIENTE a fin de que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 96 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

Ciudad de México, a doce de marzo de dos mil diecinueve.- Así lo acordó y firma el Titular de la Autoridad Investigadora, **Sergio López Rodríguez**.- Rúbrica.

1 Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

2 Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el catorce de febrero de dos mil dieciocho.

3 Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

4 Trayecto determinado por el que transita un tren entre su punto de origen y destino, de conformidad con el artículo 2, fracción XXIV, del Reglamento del Servicio Ferroviario (RSF), publicado en el DOF el treinta de septiembre de mil novecientos noventa y seis, cuya última reforma fue publicada en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.

5 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, de conformidad con el artículo 3, fracción I, de la LFCE.

6 Toda autoridad de la Federación, de los Estados, de la Ciudad de México y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público, de conformidad con el artículo 3, fracción III, de la LFCE.

7 Disponible para consulta en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/09/DC_003_2018_ExtractoDeAcuerdoDelInicio.pdf.

8 El extracto del acuerdo de ampliación del plazo de la investigación radicada en el Expediente se publicó el veintiuno de noviembre de dos mil dieciocho en la página de internet de la Comisión. Disponible para consulta en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/11/DC_003_2018_1_AcuerdoDeAmpliacion.pdf.

9 El extracto del acuerdo de conclusión de la investigación radicada en el Expediente fue publicado el día de su emisión en la página de internet de la Comisión. Disponible para consulta en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/02/DC_003_2018_AcuerdoDeConclusion.pdf.

10 Dicho artículo establece, en su párrafo primero, que: Artículo 36. 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]

11 Dicho artículo establece que: Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva. [Énfasis añadido]

12 Publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinticuatro de abril de dos mil dieciocho.

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

14 Atendiendo al criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación referente al concepto y elementos que integran a dichos grupos.

15 Agente Económico que demanda el SPTFC.

16 Durante la investigación fueron requeridos ocho Usuarios, tres concesionarios y un asignatario.

17 De conformidad con el artículo 7 de la LRSF.

18 Publicado en el DOF el siete de abril de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintiocho de noviembre de dos mil seis.

19 Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT/2011, Listado de las sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados, publicada en el DOF el veintisiete de enero de dos mil doce.

20 Se trata de un gas incoloro e irritante, que se licúa fácilmente por presión y es combustible. Se utiliza como materia prima para la fabricación de fertilizantes sólidos, abonos, productos de limpieza o de refrigeración. En México solo se elabora en el complejo petroquímico de Cosoleacaque, al sur del estado de Veracruz.

21 Se trata de un gas asfixiante y oxidante que puede provocar la muerte por inhalación, ingesta o absorción en la piel; su fuego produce gases irritantes, corrosivos y/o tóxicos; el contacto con gas o gas licuado puede causar quemaduras;

y, las fugas resultantes del control de incendios pueden causar contaminación. Se elabora a partir del etano, gas natural y propileno; tiene como usos principales la elaboración de materiales plásticos como bolsas y empaques, así como etoxilados para uso industrial. Pemex es el único productor de óxido de etileno a nivel nacional, con plantas en los complejos petroquímicos La Cangrejera y Morelos, ambas ubicadas en Coatzacoalcos, Veracruz.

22 El cloro se trata de un gas tóxico que puede provocar la muerte por inhalación, ingesta o absorción en la piel; su fuego produce gases irritantes, corrosivos y/o tóxicos; el contacto con gas o gas licuado puede causar quemaduras; y, las fugas resultantes del control de incendios pueden causar contaminación. La sosa es un corrosivo que puede causar lesiones severas por inhalación, ingesta o contacto con la piel; quemaduras de piel y ojos al contacto; su fuego produce gases irritantes, corrosivos y/o tóxicos; y, las fugas resultantes del control de incendios o la dilución con agua pueden ser corrosivas y/o tóxicas y causar contaminación. El cloro y la sosa cáustica se producen simultáneamente a través del proceso denominado electrólisis. El cloro se produce a partir de la materia prima conocida como salmuera y, en dicho proceso, un subproducto es la sal, que es la salmuera que no logra convertirse en cloro. A su vez, la reacción del cloro y la sosa cáustica producen hipoclorito de sodio; el

cloro sirve también para producir monómero de cloruro de vinilo, para después fabricar cloruro de polivinilo, que se usa para fabricar productos plásticos.

23 Del análisis mencionado se establecieron 31 (treinta y un) Servicios Relevantes, correspondientes a: 9 (nueve) principales Rutas del SPTFC con destino en 6 (seis) diferentes estados para el movimiento de cloro (Servicios Relevantes cloro); 7 (siete) principales Rutas del SPTFC con destino en 6 (seis) diferentes estados para el movimiento de amoniaco anhidro (Servicios Relevantes amoniaco anhidro); 6 (seis) principales Rutas del SPTFC con destino en 4 (cuatro) diferentes estados para el movimiento de sosa cáustica (Servicios Relevantes sosa cáustica); y, 9 (nueve) principales Rutas del SPTFC con destino en 5 (cinco) diferentes estados para el movimiento de óxido de etileno (Servicios Relevantes óxido de etileno).

24 Unidad ferroviaria usada para el transporte de líquidos, gases licuados o gases comprimidos y sólidos que se licuan antes de descargarse.

25 Carrotaques promedio mensuales por ruta para cada uno de los Productos.

26 Rutas del SPTFC con origen en el sur de Veracruz para los Productos.

27 Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

28 Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.

29 Doc. 9284 AN/905, denominado: "Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea", emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que México forma parte, en los términos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en el DOF el doce de septiembre mil novecientos cuarenta y seis.

30 De conformidad con el artículo 5 del Reglamento de Materiales Peligrosos.

31 Información sobre las características intrínsecas y propiedades de las sustancias químicas o mezclas, así como de las condiciones de seguridad e higiene necesarias, que sirve como base para el desarrollo de programas de comunicación de peligros y riesgos en los centros de trabajo.

32 Unidad de autotransporte usada para el transporte de líquidos, gases licuados o gases comprimidos y sólidos.

33 Dicho cálculo se realizó considerando un Autotanque de 16 toneladas.

34 Considerando que cada uno de los viajes se realiza a la capacidad máxima de 40 (cuarenta) toneladas de sosa cáustica.

35 Artículo 7 de la LRSF.

36 Artículo 119 del Reglamento de Materiales Peligrosos.

37 Artículo 121 del Reglamento de Materiales Peligrosos.

38 GIE conformado por Grupo México y sus subsidiarias, incluyendo a los concesionarios Ferromex y Ferrosur.

39 Para efectos del Dictamen Preliminar, se considera SPTFC Local el SPTFC atendido por un mismo Agente Económico y, dado que, de acuerdo con el análisis realizado en el Dictamen Preliminar, Ferromex y Ferrosur pertenecen a un mismo GIE, esta Autoridad Investigadora considera que el SPTFC que ofrecen ambos concesionarios del GIE Grupo México es definido como SPTFC Local; y es definido como SPTFC Interlineal al servicio ofrecido por más de un Agente Económico. Los Mercados Relevantes que la Autoridad Investigadora identifica como SPTFC Local son: Mercados Relevantes cloro en las Rutas Ing. Agustín Lira Acocotla, Ing. Agustín Lira Tochac, Ing. Agustín Lira Carmela, Ing. Agustín Lira Melchor Ocampo e Ing. Agustín Lira El Castillo; Mercados Relevantes óxido de etileno en las Rutas Coatzacoalcos La Junta, Ing. Agustín Lira Coatzacoalcos, Ing. Agustín Lira Ecatepec, Ing. Agustín Lira Irapuato, Ing. Agustín Lira La Junta, Ing. Agustín Lira Tochac e Ing. Agustín Lira Xalostoc; Mercados Relevantes amoniaco anhidro en las Rutas Guanomex Univex, Guanomex Victoria, Guanomex Yevatito, Guanomex Ciudad Obregón y Guanomex

Culiacán y Mercado Relevante amoniaco anhidro destino Torreón (Rutas Guanomex Torreón y Piedras Negras Torreón); y, Mercados Relevantes sosa cáustica en las Rutas Ing. Agustín Lira Lechería, Ing. Agustín Lira Pantaco, Ing. Agustín Lira Tlalnepantla, Ing. Agustín Lira Xalostoc e Ing. Agustín Lira El Castillo.

40 Los Mercados Relevantes que la Autoridad Investigadora identifica como SPTFC Interlineal son: Mercados Relevantes cloro en las Rutas Ing. Agustín Lira Miramar, Ing. Agustín Lira Morelia e Ing. Agustín Lira Nuevo Laredo, y Mercado Relevante cloro destino Rosita (Rutas Ing. Agustín Lira Rosita y El Castillo Rosita); Mercados Relevantes óxido de etileno en las Rutas Ing. Agustín Lira Doña Rosa e Ing. Agustín Lira Maclovio Herrera; Mercado Relevante Amoniaco Anhidro en la Ruta Guanomex Tlacote; y, Mercado Relevante Sosa Cáustica Ing. Agustín Lira San José Iturbide.

41 La Autoridad Investigadora no observó el uso o solicitud de derechos de paso entre los Agentes Económicos prestadores del SPTFC en los Mercados Relevantes. Ferrovial no se consideró, en el Dictamen Preliminar, como prestador del SPTFC porque únicamente presta servicios de interconexión que denomina servicios de última milla y tiene contratos con los demás concesionarios para que ellos presten el SPTFC; y, que los concesionarios cuentan con exclusividad en sus Vías Férreas para la prestación del SPTFC.

42 Para efectos del análisis de participaciones de mercado, la Autoridad Investigadora considera en el Dictamen Preliminar que el SPTFC ofrecido por Ferrosur y Ferromex, concesionarios que forman parte del GIE Grupo México, es un SPTFC Local. Asimismo, es definido como SPTFC Interlineal al servicio ofrecido entre concesionarios o Agentes Económicos que no forman parte del GIE Grupo México.

43 En aquellos Mercados Relevantes que tienen dos orígenes geográficos distintos y mismo destino, esta Autoridad Investigadora observa que son los mismos concesionarios los que proveen el SPTFC en ambos orígenes por lo que mantienen su nivel de participación. Este es el caso de Mercado Relevante cloro Ing. Agustín Lira y El Castillo a Rosita, así como Mercado Relevante amoniaco anhidro Guanomex y Piedras Negras a Torreón.

44 Las tarifas efectivas son las tarifas base del SPTFC que normalmente se pactan anualmente entre los Usuarios de cada Mercado Relevante y corresponden a descuentos sobre las tarifas máximas registradas ante la Agencia, conocidas como Tarifa Única de Carga y Express (TUCE).

45 El fuel surcharge es una reducción del descuento sobre la TUCE que aplican los concesionarios del SPTFC en función de la variación del precio del combustible.

46 La tarifa del SPTFC es la suma entre las tarifas efectivas negociadas entre los Usuarios y los concesionarios y el fuel surcharge aplicable a cada flete.

47 Los montos totales que pagan los Usuarios en los Mercados Relevantes corresponden a la suma entre las tarifas del SPTFC y los montos cobrados por servicios diversos y servicios auxiliares.

48 El servicio de custodia especial hace referencia a un cobro por personal de seguridad que se coloca en los trenes que transportan algunos Productos, entre los cuales se encuentran el cloro, el amoniaco anhidro y la sosa cáustica.

49 Cabe aclarar que las vías Chiapas y Mayab no se encuentran dentro de alguna de las Rutas de los Mercados Relevantes de esta investigación.

50 Una vía férrea son 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, de conformidad con el artículo 2, fracción XIII, de la LSRF.

51 Actualmente, Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.

52 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.

53 De acuerdo con la LRSF y el RSF, la infraestructura de las vías generales de comunicación ferroviaria está conformada por las vías troncales (fracción XXVIII del artículo 2 del RSF), vías ramales (fracción XXIII del artículo 2 del RSF), patios (fracción XIX del artículo 2 del RSF), terminales (fracción XII del artículo 2 de la LRSF), espuelas (fracción XII del artículo 2 del RSF), escapes o laderos (fracción XI del artículo 2 del RSF), entre otros.