



## VERSIÓN PÚBLICA

**Unidad Administrativa que clasifica:**  
Secretaría Técnica

**Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:**  
COT-009-2020 -04 de marzo de 2020

**Descripción del documento:**

Versión pública de la Versión Estenográfica de la cuarta sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el veintitrés de enero de dos mil veinte.

**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:**  
3-7, 12, 16-17.

  
Fidel Gerardo Sierra Aranda  
Secretario Técnico

  
Karla Moctezuma Bautista  
Coordinadora General de Acuerdos

**COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA**

**4ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA  
EL VEINTITRÉS DE ENERO DE DOS MIL VEINTE**

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

---

**Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ):** Muy buenos días, el día de hoy celebramos la... veintitrés de enero [del año dos mil veinte], celebramos la cuarta sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

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

Estamos reunidos todos los Comisionados con excepción de la Comisionada Presidenta Alejandra Palacios Prieto, por tal motivo la sustituyo en sus funciones y me corresponde presidir esta sesión de Pleno, en términos del artículo 19 de la Ley Federal de Competencia Económica. También se encuentra presente el Secretario Técnico, Fidel Gerardo Sierra Aranda, quien dará fe de los que estamos presentes y lo que se discuta en esta reunión.

Para iniciar daré lectura al Orden del Día, para exponer los asuntos que se verán en la sesión del día de hoy con la propuesta de los asuntos que se sesionarían.

El primero es la presentación, discusión y, en su caso aprobación del acta correspondiente a la primera sesión ordinaria y la primera sesión excepcional del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, [ambas] celebradas el nueve de enero de dos mil veinte.

El segundo [punto], presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Scotiabank Inverlat, [S.A.], Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat; Crédito Familiar, S.A. de C.V., [SOFOM, E.R.,] Grupo Financiero... que este también forma parte del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat; Cardif México Seguros Generales, S.A. de C.V. y Cardif México Seguros de Vida, [S.A.] de C.V. [Asunto CNT-109-2019].

Tercer punto es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Cayenne Purchaseco LLC; Abertis Infraestructuras, S.A.; Epsom Investment [Pte.] Ltd.; Alghero (Ireland) Limited y otros. [Asunto CNT-125-2019].

El cuarto [punto] es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Pensiones Banorte, [S.A de C.V., Grupo Financiero Banorte] y Pensiones Sura. [Asunto CNT-135-2019].

Quinto [punto] la presentación discusión y en su caso, resolución sobre la concentración notificada por GGI INV SPV, S.A.P.I. de C.V. [Asunto CNT-146-2019].

El sexto [punto] la presentación, discusión y, en su caso, resolución de la declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva en los treinta y un mercados relevantes del servicio público de transporte ferroviario de carga de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la ciudad... en la zona sur del estado de Veracruz. [Asunto DC-003-2018].

El séptimo [punto] son Asuntos Generales de los cuales tenemos tres: [Primero.] presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Cuarto Informe Trimestral de Actividades 2019.

[Segundo.] La presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Programa Anual de Trabajo 2020.

Y el tercero, dentro de Asuntos Generales, la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acuerdo mediante el cual el Pleno autoriza las reglas y los resultados de la aplicación del Mecanismo de Evaluación del Desempeño por área [para el otorgamiento de un incentivo no monetario por concepto de estímulo al desempeño destacado para el personal de la Comisión Federal de Competencia Económica], correspondientes al ejercicio fiscal dos mil diecinueve.

Les propondría modificar la agenda, en primer término, dado que, la Comisionada Presidente [Alejandra Palacios Prieto] no se encuentra presente, pediría pasar el primer punto del Orden del Día a una sesión posterior que es la referente... el punto del día es la... lo referente a la aprobación del acta... de las dos actas mencionadas previamente.

También tenemos una... un punto que merece mayor discusión, que se refiere en el punto tercero [a] la concentración entre Cayenne PurchaseCo [LCC], Abertis Infraestructuras [S.A.], Epsom Investment [Pte. Ltd], Alghero (Ireland) Limited y otros, que también propondría, dada esta circunstancia, que se posponga para otra sesión.

Y, también del tercer punto de los Asuntos Generales, la aprobación del acuerdo mediante el cual el Pleno autoriza las reglas y los resultados de la aplicación del Mecanismo de Evaluación del Desempeño [por área para el otorgamiento de un incentivo no monetario por concepto de estímulo al desempeño destacado para el personal de la Comisión Federal de Competencia Económica, correspondientes al ejercicio fiscal dos mil diecinueve], también propondría que se viese en sesión posterior, dado que hay algunos comentarios importantes al respecto, que tienen que ser todavía considerados.

Les propondría esta Orden del Día modificada y, por favor, díganme si están de acuerdo al respecto.

Todos de acuerdo.

Entonces pasamos directamente al segundo punto del Orden del Día, que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Scotiabank Inverlat, [S.A.], Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat; Crédito Familiar, S.A. de C.V., [SOFOM, E.R.] del mismo Grupo [Financiero Scotiabank Inverlat]; Cardif México Seguros Generales [S.A. de C.V.] y Cardif México Seguros de Vida [S.A. de C.V.]. Y, corresponde su desa... me

corresponde su desahogo, por lo cual, procederé a hacerlo. El expediente es el CNT-109-2019.

Como mencionaba, Scotiabank Inverlat [S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat ("Scotiabank")], Crédito Familiar [S.A. de C.V., SOFOM, E.R. ("Crédito Familiar" y conjuntamente con Scotiabank; "Scotiabank México")] que también forma parte del mismo grupo económico [Grupo Financiero Scotiabank Inverlat], así como Cardif México Seguros Generales [S.A. de C.V. ("Cardif Seguros Generales")] y Cardif México Seguros de Vida [S.A. de C.V. ("Cardif Seguros de Vida" y conjuntamente con Cardif Seguros Generales, "Cardif México)], notificaron a esta Comisión su intención de realizar una concentración que consiste en la realización de una alianza entre Scotiabank México y Cardif México, a través de la celebración de un contrato de distribución, por medio del cual Scotiabank México comercializará, venderá y distribuirá de manera exclusiva los

otorgados por Cardif México, a través de operados por Scotiabank México, por un periodo inicial de quince (15) años.

La operación notificada no actualiza ninguno de los umbrales establecidos en el artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Las partes son: BNP Paribas [S.A. ("BNP")], un banco francés que tiene presencia en setenta y siete (77) países, que tiene las siguientes subsidiarias:

- a) Cardif Seguros Generales, una sociedad mexicana que ofrece seguros... todos los seguros que no sean de vida. Actualmente ofrece el seguro de daño hipotecario, protección de bienes personales o equipos electrónicos, desempleo, robo de autopartes y fraude para tarjetas de crédito, débito y cuenta de cheques y;
- b) Cardif Seguros de Vida... Seguros Vida, que ofrece precisamente el complemento de la otra empresa, que es ofrecer seguros de vida, accidentes y/o enfermedades.
- c) También entra CETELEM, una subsidiaria de BNP, que se dedica a otorgar créditos comerciales y automotrices, así como a la captación de recursos provenientes de la colocación de instrumentos financieros inscrito en el Registro Nacional de Valores y de entidades financieras mexicanas y extranjeras.

El Distribuidor es el Banco de Nueva Escocia ("BNS") es un banco canadiense que tiene presencia en cincuenta y cinco (55) países, que ofrece diversos productos financieros.

Grupo Financiero Scotiabank Inverlat [S.A. de C.V.] es la entidad a través de la cual BNS lleva a cabo sus actividades en México una sociedad autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para llevar a cabo actividades de banca múltiple. Dentro de los productos que ofrece se encuentran créditos para particulares, automotrices, tarjetas de crédito, así como créditos para individuos y sociedades con actividades

Eliminado: 1 Renglón y 34 palabras.

comerciales. También cuenta con una subsidiaria que es Crédito Familiar, que se dedica a otorgar créditos quirografarios por cuenta propia.

Scotiabank, en lo particular, comercializa seguros de vida, automóviles, daños y salud.

B

En mi proyecto incluí una serie de números que indican las participaciones de mercado, <sup>B</sup> por lo cual, se considera que no existe problema de competencia.

B

B

Por lo cual, en conjunto, se recomienda autorizar esta transacción.

De esta manera propondría... preguntaría ¿si hubiese algún comentario al respecto?

No existe comentario, preguntaría ¿si dejó la Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] su voto por escrito?

**Fidel Gerardo Sierra Aranda (FGSA):** Sí Comisionado, en el sentido de autorizar en los términos del proyecto de resolución.

**JINZ:** Muchas gracias.

Entonces se da por aprobada por unanimidad [de votos] esta concentración.

¡Perdón!

Estaba implícito, no... preguntaría entonces a los Comisionados ¿si... cuál es el sentido de su voto en esta concentración?

Se pronuncian por autorizar, entonces junto con la... el voto de la Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] se conforma unanimidad [de votos] en esta concentración.

Pasamos... dado que el tercero se... punto del orden del día se pospuso, al cuarto punto que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Pensiones Banorte, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte y

Eliminado: 3 Párrafos y 5 palabras.

Pensiones Sura, S.A. de C.V. El expediente está radicado en el CNT-135-2019, que corresponde su desahogo al Comisionado [Eduardo] Martínez Chombo.

¡Disculpen! a Eduardo Martínez... [José Eduardo] Mendoza Contreras ¡perdón!

**José Eduardo Mendoza Contreras (JEMC):** Gracias, Comisionado [Jesús Ignacio] Navarro [Zermeño].

La operación notificada consiste en la cesión onerosa, por parte de Pensiones Sura, S.A. de C.V. ("Pensiones Sura"), del cien por ciento (100%) de su cartera de seguros de pensiones y de los contratos vigentes de préstamos ligados a las pólizas de seguros celebrados con una parte de los pensionados titulares de dichas pólizas, a favor de [Pensiones Banorte, S.A. de C.V.], Grupo Financiero Banorte ("Pensiones Banorte").

La operación actualiza la fracción III del artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica.

No cuenta con cláusula de no competencia y no modifica la estructura del mercado.

Pensiones Banorte cuenta con una autorización para ofrecer seguros de pensiones; ofrece seguros por: (i) invalidez [y] vida, (ii) riesgo [de] trabajo, (iii) retiro y cesantía.

Pensiones Sura, es una sociedad mexicana

[REDACTED] B

El Objeto de la transacción son los contratos vigentes de seguros de pensiones o supervivencia y de préstamos ligados a las pólizas de seguros otorgados a los pensionados respectivos.

Como resultado de la operación,

[REDACTED] B

De conformidad con la[s] Ley[es] de Seguridad Social, existen los siguientes tipos de seguros: (i) riesgo [de trabajo], (ii) invalidez [y] vida, (iii) [retiro], cesantía avanzada y vejez.

Actualmente, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, a través del Sistema Administrador de Ofertas y Resoluciones, realiza semanalmente una subasta en la cual las instituciones de seguros compiten por nuevas pólizas de seguros de pensiones, mediante ofertas de tasa de descuento para cada prospecto de pensión (el acreedor de una pensión).

[REDACTED] B

[REDACTED] B

Eliminado: 1 Párrafo, 11 renglones y 18 palabras.

B

B

B

Por lo tanto, se recomienda autorizar la operación.

**JINZ:** Muchas gracias, Comisionado [José Eduardo] Mendoza [Contreras].

Preguntaría ¿si alguien tiene algún comentario?

No hay comentarios, preguntaría ¿si están... quién estaría de acuerdo con el sentido del voto que propone el Comisionado [José Eduardo] Mendoza [Contreras]?

Tenemos unanimidad de los presentes.

Y, preguntaría ¿si dejó voto por escrito la Comisionada Presidente [Alejandra Palacios Prieto]?

**FGSA:** Sí Comisionado, en el sentido de autorizar en los términos del proyecto de resolución.

**JINZ:** Gracias.

Entonces se autoriza esta concentración por unanimidad [de votos].

El quinto punto del orden del día es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración notificada por GGI INV SPV, S.A.P.I. de C.V., radicada en el expediente CNT-146-2019.

Y le cedo la palabra al Comisionado Ponente Eduardo Martínez Chombo.

**Eduardo Martínez Chombo (EMC):** Gracias.

La operación notificada consiste en la fusión entre Rassini, S.A.P.I. de C.V. (en adelante, "Rassini"), como sociedad fusionada y GGI INV SPV, S.A.P.I. de C.V. (en adelante, "GGI") como sociedad fusionante.

B

B

B

La operación notificada no incluye cláusula de no competencia.

La operación fue notificada por actualizar la fracción II del artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica.

En la parte de los agentes involucrados, GGI es una sociedad mexicana cuya única actividad es tener participación accionaria en Rassini.

B

B

B

Por parte... también se encuentra Rassini que es una sociedad mexicana dedicada al diseño y producción de componentes para suspensión de vehículos comerciales

Eliminado: 2 Párrafos, 4 renglones y 10 palabras.

ligeros y de discos de freno para la ensambladora de... para las ensambladoras de equipo original.

B

B

B

Eliminado: 3 Párrafos.

Por lo que, considero que la operación notificada, en caso de realizarse, tendría pocas posibilidades de tener por objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica.

Por lo que, la recomendación al Pleno es autorizar la operación.

Gracias.

**JINZ:** Sí, muchas gracias.

Habiendo escuchado la propuesta del Comisionado [Eduardo] Martínez Chombo ¿tiene alguien algún comentario?

¿Cuál sería... quién estaría a favor de autorizar esta concentración?

Tenemos unanimidad de los presentes.

¿La Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] dejó su voto por escrito?

**FGSA:** Sí Comisionado, dejó voto en el sentido de autorizar en los términos del proyecto de resolución.

**JINZ:** Muchas gracias.

Entonces se autoriza esta concentración por unanimidad [de votos].

Pasaremos al sexto punto del orden del día que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución de la declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva en los treinta y un mercados relevantes del servicio público de transporte ferroviario de carga de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, tramitado dentro del expediente DC-003-2018 y su desahogo le corresponde al Comisionado [Eduardo] Martínez Chombo.

**EMC:** Dado lo complejo del caso o más bien lo extenso del caso, me tomaré unos minutos para revisar los antecedentes del Dictamen Preliminar de la Autoridad



Investigadora y, posteriormente, ver la parte de las consideraciones hechas por los agentes involucrados en este procedimiento por el artículo 96 [de la Ley Federal de Competencia Económica].

Como antecedentes, en septiembre de dos mil dieciocho, la Autoridad Investigadora emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación establecido en el artículo 96 de la Ley Federal de Competencia Económica, para resolver las condiciones de competencia efectiva en el mercado de "*Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga, (en adelante "Servicio Ferroviario de Carga") de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz*", el cual se le llamará "mercado materia de la declaratoria". La investigación quedó radicada en el expediente DC-003-2018, (que en adelante va a ser el "Expediente").

La investigación concluyó en febrero de dos mil diecinueve y en marzo del mismo año, se emitió el Dictamen Preliminar al que se refiere el artículo 96, fracción V, de la Ley [Federal de Competencia Económica] (es el "Dictamen Preliminar"), en el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en treinta y un mercados relevantes definidos en el mercado materia de la declaratoria.

En noviembre de dos mil diecinueve, la Secretaría Técnica tuvo por integrado el Expediente.

Antes de iniciar en la materia de la declaratoria hay algunos cuestionamientos, de previo y especial pronunciamiento, a los que me referiré antes.

Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (en adelante, "Kansas") ofreció una excepción de incompetencia, de previo y especial pronunciamiento, con el fin de que el Pleno resuelva si esta Comisión tiene competencia para resolver el Expediente. En síntesis, Kansas sostiene que en el presente caso se actualizó el principio *non bis in ídem* y, por ende, se materializa una causal de incompetencia constitucional para que este Pleno resuelva el Expediente. De acuerdo con Kansas, esta Comisión se habría pronunciado de manera definitiva, con el mismo fundamento jurídico, sobre los mismos hechos, sujetos y mercados relevantes en el expediente DC-002-2016.

Al respecto, se considera que el fin del presente procedimiento, basado en los artículos 96 de la Ley Federal de Competencia Económica y 36 y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, es de carácter regulatorio y estructural, no está dirigido contra un agente económico en particular y, en su caso, solamente habilita a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (en adelante, "Agencia") para determinar medidas que, bajo su consideración y de conformidad con la regulación sectorial, considere pertinentes de acuerdo al marco regulatorio. Así, al no tratarse de un procedimiento de carácter sancionador, considero que no es posible asimilar los criterios y principios aplicables al derecho penal o al derecho administrativo sancionador, como lo sugiere Kansas.

Kansas confunde, y estas son otras consideraciones, la supuesta identidad de hechos con los criterios que impone la Ley Federal de Competencia Económica para la determinación de mercados relevantes. De hecho, no se analiza una conducta específica, sino que se analiza un mercado para determinar si en el mismo existen

condiciones de competencia efectiva. Asimismo, algunos elementos que señala Kansas son aspectos comunes y genéricos del sector ferroviario y su análisis no implica una violación al principio aludido debido a que la naturaleza de los procedimientos y el objeto de análisis son diversos. En el caso del expediente DC-002-2016, se analiza la demanda de los concesionarios para la prestación del Servicio Ferroviario Mexicano, mientras que en el presente Expediente se analiza la demanda de los usuarios del Servicio Ferroviario de Carga (“usuarios”), es decir, se analizan eslabones distintos de la cadena de valor. De este modo, aun suponiendo sin conceder que el principio *non bis in ídem* fuese aplicable al presente procedimiento, resulta incorrecta la apreciación de Kansas respecto a que esta Comisión se pronunció sobre los mismos hechos, sujetos y mercados relevantes con anterioridad.

Entre otros aspectos que se abordan en el proyecto de resolución y que alega Kansas, cabe señalar que este procedimiento, considero, no tendría como resultado la modificación de derechos adquiridos bajo los títulos de concesión, pues éstos están sujetos a las condi... éstos sujetan a los concesionarios al cumplimiento de las disposiciones normativas que establece la Ley Regulatoria del Servicio Ferroviario, lo cual incluye la posibilidad de regulación por parte de la Agencia, previa resolución de ausencia de condiciones de competencia efectiva por esta... por parte de esta Comisión. De este modo, los títulos de concesión de ninguna manera forman... forman esta exclusión explícita.

Por lo anterior, aunado a otras consideraciones expuestas en el Proyecto, se concluye que la excepción de incompetencia ofrecida por Kansas es infundada y así está escrita en el proyecto de resolución que se pone a su consideración.

En consecuencia, y con fundamento en las disposiciones normativas señaladas en el proemio del Proyecto, se considera que este Pleno es competente para resolver sobre las condiciones de competencia efectivas en el presente procedimiento.

Ya vista esta cuestión de previo y especial pronunciamiento, ahora sí, paso al análisis de la declaratoria.

Primero voy a describir la del Dictamen Preliminar elaborado por la Autoridad Investigadora. Cabe señalar que todo lo que estoy mencionando es un extracto del proyecto de resolución y, por lo tanto, no tiene la finalidad de sustituirlo, sino que la resolución es la que viene en detalle.

Sobre el Dictamen... el Dictamen Preliminar, la Autoridad investigadora define al mercado materia de la declaratoria como el “*Servicio público de transporte ferroviario de carga de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz*”. Además, en el Dictamen Preliminar se concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en treinta y un mercados relevantes, definidos como la prestación del Servicio Ferroviario de Carga en determinadas rutas del Sistema Ferroviario Mexicano para los siguientes productos: cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica.

Respecto al mercado de la materia de la declaratoria y los agentes involucrados en ella: en el mercado materia de la declaratoria participan varios agentes económicos facultados para operar y explotar una o varias vías generales de comunicación

ferroviaria y prestar el Servicio Ferroviario de Carga, en virtud de un título de concesión o de un título de asignación.

La Autoridad Investigadora identificó a diversos usuarios, concesionarios y asignatarios que participaron en el mercado materia de la declaratoria. En particular, dentro de los concesionarios y asignatarios se identificó a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (en adelante, "FIT"); Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (en adelante, "Ferrovalle"); Kansas; Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (en adelante, "Ferromex") y Ferrosur, S.A. de C.V. (en adelante, "Ferrosur"). Cabe señalar que Ferromex y Ferrosur pertenecen a un grupo de interés económico que lo llamaré "Grupo de Interés Económico-Grupo México".

Asimismo, la Autoridad Investigadora analizó el marco jurídico del mercado materia de la declaratoria, incluyendo el análisis del marco legal regulatorio que le aplica al sector ferroviario, así como el análisis de los títulos de concesión.

Resultado de dicho análisis... se observa que los títulos de concesión o de asignación contemplan un derecho de exclusividad a favor del concesionario o asignatario, de modo que éste puede prestar de forma exclusiva el Servicio Ferroviario de Carga en las vías férreas que le fueron concesionadas o asignadas por un período determinado, al menos hasta el dos mil veintisiete, y que no necesariamente corresponde al período de vigencia del título respectivo.

Respecto a las tarifas del Servicio Ferroviario de Carga y de servicios auxiliares, en el Dictamen Preliminar se señala que los concesionarios gozan de libertad tarifaria, la cual puede ser regulada por la Agencia, por sí o a petición de parte, siempre y cuando exista una resolución de la COFECE que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y el Reglamento del Servicio Ferroviario prevén que los concesionarios y asignatarios permitan la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios en tres situaciones: (i) cuando estén estipulados en sus respectivos títulos, (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo entre ellos y (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 COFECE.

Asimismo, los títulos de concesión también prevén que, a petición de los usuarios o potenciales usuarios y una vez transcurrido cierto período de vigencia del título de concesión, la Agencia pueda establecer derechos de paso o de arrastre obligatorios. Lo anterior también requiere de una resolución previa de la Comisión [Federal de Competencia Económica] en la que se determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Cabe señalar también que los títulos de concesión o de asignación reconocen la necesidad de garantizar la continuidad del servicio. Al respecto, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario contempla sanciones, como la revocación de los títulos, ante la interrupción en la prestación del Servicio Ferroviario de Carga, salvo en casos contemplados por la propia ley.

Sobre las características del mercado eco... sobre las características económicas del mercado materia de la declaratoria, la Autoridad Investigadora resalta algunos datos sobre la producción de la industria petroquímica y química, entre ellos que los

principales destinos de los productos con origen en el estado de... en el sur de Veracruz se encuentran principalmente en las regiones centro, occidente y norte del país. El transporte de estos productos se da por: (i) servicios públicos de autotransporte de carga (que se señalara como "Servicio de Autotransporte"), por medio de Autotanques; (ii) transporte marítimo, por medio de buques tanques; (iii) transporte aéreo; (iv) transporte por medio de ductos; y (v) Servicio Ferroviario de Carga, por medio de Carrotanques.

En el Dictamen Preliminar se señala que el Servicio de Autotransporte tiene los costos más bajos en distancias cortas; al incrementarse la distancia, los menores costos son los del Servicio Ferroviario de Carga; y en distancias mucho mayores, los menores costos son los del transporte marítimo. Otras características para la elección del transporte de carga se relacionan con la peligrosidad de la carga.

Entre los principales productos químicos y/o petroquímicos transportados en el Servicio Ferroviario de Carga con origen en el sur de Veracruz en dos mil diecisiete se encuentra la producción objeto del Dictamen Preliminar: amoniaco anhidro, sosa cáustica, cloro y óxido de etileno. Por su parte, entre las principales entidades federativas de destino de los productos químicos y/o petroquímicos transportados en el Servicio Ferroviario de Carga con origen en el sur de Veracruz, en dos mil diecisiete, se encuentra Querétaro, Estado de México e Hidalgo.

Es importante señalar que, de acuerdo con el Reglamento para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos, que tiene por objeto regular el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, la prestación del Servicio de Autotransporte y del Servicio Ferroviario de Carga requieren de un permiso para el transporte de los bienes clasificados como peligrosos.

Relacionados con este aspecto de peligrosidad, la Autoridad Investigadora identifica que, dentro de los diez principales productos químicos y/o petroquímicos transportados en el Servicio Ferroviario de Carga con origen en Veracruz, el amoniaco anhidro, el cloro, la sosa cáustica y el óxido de etileno se clasifican como productos peligrosos.

Así, para la determinación de los mercados relevantes, la Autoridad Investigadora evalúa las posibilidades de sustitución en cuanto a la disponibilidad de otros servicios similares que satisfagan la demanda, la potencial entrada al mercado de oferentes de servicios similares, la delimitación geográfica de los posibles sustitutos y cualquier otro factor que pueda dificultar la sustitución del Servicio Ferroviario de Carga.

Por el lado de la sustitución del lado de la demanda, la Autoridad Investigadora analizó la viabilidad técnica, normativa y económica para que los usuarios puedan realizar la sustitución para transportar cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica a través de los diferentes medios de transporte. Identificó inicialmente diversas rutas para el Servicio Ferroviario de Carga con puntos de origen en el sur de Veracruz, de las cuales nueve rutas corresponden a cloro (que es el "Servicio Relevante Cloro"), nueve rutas a óxido de etileno (que es el "Servicio Relevante Óxido de Etileno"), siete rutas a amoniaco anhidro (que es el "Servicio Relevante Amoniaco Anhidro") y seis rutas a sosa cáustica (que es el "Servicio Relevante Sosa Cáustica"). Y analizó diversas posibilidades de sustitución para los treinta y un servicios señalados (en conjunto, "Servicios Relevantes").

La Autoridad Investigadora identificó que, para los productos objeto de análisis, la sustitución intramodal se encuentra limitada para los usuarios debido a la exclusividad establecida en los títulos de concesión para la prestación del Servicio Ferroviario de Carga y a que no se observaron solicitudes o usos de derechos de paso en las rutas consideradas.

En particular, el Dictamen Preliminar refiere que (i) Ferrosur, que es parte del Grupo México, es el concesionario de todos los puntos de origen de los Servicios Relevantes y no se registraron solicitudes de derechos de paso a sus vías férreas por parte de agentes económicos ajenos al Grupo México; y (ii) Kansas es el concesionario de algunos puntos de destino de las rutas señaladas

[REDACTED] B [REDACTED] B [REDACTED] B

Para el análisis de sustitución por producto entre el Servicio Ferroviario de Carga y el Servicio de Autotransporte, la Autoridad Investigadora encontró que, para el caso del óxido de etileno, dado su alto grado de peligrosidad y riesgo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no ha expedido permisos para el uso del Servicio de Autotransporte durante el período de investigación, lo que lo hace a este servicio no ser un sustituto técnicamente factible de los Servicios Relevantes Óxido de Etileno.

Para los otros productos, cloro, amoniaco anhidro y sosa cáustica, si bien la Autoridad Investigadora señaló también de manera genérica que existen condiciones de seguridad que limitan su transporte a través del Autotransporte, encontró evidencia de la existencia de permisos para estos productos. Sin embargo, para el caso del amoniaco anhidro y sosa cáustica, también encontró que diversos usuarios manifestaron que el uso del Servicio de Autotransporte sólo es una alternativa excepcional y no sustituta del Servicio Ferroviario de Carga.

En un análisis de costo por el uso de medios alternativos entre autotransporte y ferrocarril, la Autoridad Investigadora construye y utiliza un instrumento de análisis al que llamó tarifas de indiferencia, y concluye que, en términos de costos, no es económicamente factible sustituir de forma generalizada el Servicio Ferroviario de Carga por el Servicio de Autotransporte en determinadas rutas.

Asimismo, la Autoridad Investigadora refiere que diversos usuarios del Servicio Ferroviario de Carga de los productos objeto de análisis manifestaron haber realizado inversiones en infraestructura ferroviaria y tener contratos de arrendamiento de Carrotanques especializados, lo cual limitaría sus posibilidades de sustitución del Servicio Ferroviario de Carga por el Servicio de Autotransporte.

La Autoridad Investigadora descarta como sustitutos al transporte por medio de ductos, principalmente por falta de infraestructura, y al transporte marítimo, por las ubicaciones geográficas de los puntos de origen y de destino de las treinta y un rutas analizadas.

Finalmente, se señala que el transporte aéreo está prohibido o limitado a ciertas cantidades que impiden que éste sea un sustituto de los Servicios Relevantes.

Por parte de la sustitución por el lado de la oferta, de acuerdo a lo señalado por la Autoridad Investigadora, existen dos modalidades para la provisión del Servicio Ferroviario de Carga de los productos químicos y/o petroquímicos dentro del

Eliminado: 3 renglones y 4 palabras.

mercado materia de la declaratoria: el primero es el "Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga Local", que es el Servicio Ferroviario de Carga prestado mediante tráficos locales que se caracterizan porque sus puntos de origen y destino se ubican en los títulos de concesión y/o asignación que hacen parte de un mismo grupo de interés económico, sin considerar derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios; y por otra parte, está el "Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga Interlineal", que es el Servicio Ferroviario de Carga prestado mediante tráfico interlineal que se caracterizan porque sus puntos de origen y destino se ubican en los títulos de concesión y/o asignatarios que no hacen parte un mismo grupo de interés económico.

Con respecto al Servicio Local, el único con capacidad de prestarlo en algunas de las treinta y un rutas identificadas es el... el Grupo México.

Con respecto al Servicio Interlineal, la posibilidad de sustituir el Servicio Ferroviario de Carga está limitada por las exclusividades establecidas en los títulos de concesión y/o asignación de las redes que se desea utilizar para cada ruta. Otra posibilidad de sustitución es el uso de derechos de paso, los cuales son excepciones a las exclusividades de los títulos; sin embargo, entre de dos mil trece y dos mil dieciocho, no se observa el ejercicio de derechos de paso que permitan materializar dichas excepciones.

Finalmente, la Autoridad Investigadora evalúa como no factible en términos económicos el despliegue de rutas férreas por parte de nuevos agentes económicos.

Así, cada concesionario presta el Servicio Ferroviario de Carga en las vías férreas de sus propios títulos y no existe sustitución al Servicio Ferroviario de Carga por el lado de la oferta bajo esta modalidad.

La Autoridad Investigadora también analiza la factibilidad de que agentes económicos de otros medios de transporte puedan sustituir el Servicio Ferroviario de Carga en las rutas del mercado materia de la declaratoria. Para su análisis, la Autoridad Investigadora hace cálculos sobre los Autotanques que serían necesarios para sustituir el Servicio Ferroviario de Carga por el Servicio de Autotransporte en los casos de cloro, amoniaco anhidro y sosa cáustica. Con base en lo anterior, concluye que la sustitución del Servicio Ferroviario de Carga por el Servicio de Autotransporte es inviable por el lado de la oferta.

Asimismo, la Autoridad Investigadora concluye que la sustitución del Servicio Ferroviario de Carga por transporte por medio de ductos no es factible por la falta de infraestructura y por los altos costos hundidos que representa.

Prosiguiendo en su análisis, que se plantea en el Dictamen Preliminar, la Autoridad Investigadora considera que la dimensión geográfica de los mercados relevantes es 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 el Servicio Ferroviario de Carga es un servicio que se consume donde se presenta y la posibilidad de sustitución desde otras regiones y del extranjero es nula.

Entre sus consideraciones para llegar a tal determinación se encuentran los siguientes: las exclusividades en la prestación del Servicio Ferroviario de Carga,

que ya se mencionó anteriormente, y la sustitución por orígenes distintos del Servicio Ferroviario de Carga distintos al sur de Veracruz.

Al respecto, sobre este último punto, la Autoridad Investigadora analiza rutas con los mismos puntos de destino que los Servicios Relevantes, pero con orígenes del Servicio Ferroviario de Carga distintos al sur de Veracruz, toda vez que las alternativas geográficas de suministro a través del Servicio Ferroviario de Carga pudieran representar una restricción competitiva.

Así, la Autoridad Investigadora calculó la distribución de cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica recibidos en los puntos de destino en dos mil diecisiete a través del Servicio Ferroviario de Carga.

En tres puntos de destino del cloro, en siete puntos de destino del óxido de etileno, que representa ocho rutas, en cinco puntos de destino del amoniaco anhidro y en los seis puntos de destino de la sosa cáustica, la única fuente a través del Servicio Ferroviario de Carga fue la constituida por el punto de origen correspondiente ubicado en el sur de Veracruz. Por lo tanto, para estos puntos de destino no hay fuentes de abasto adicionales a través del Servicio Ferroviario de Carga.

Por otra parte, en tres puntos de destino del cloro, en un punto de destino del óxido de etileno y en un punto de destino del amoniaco anhidro se identificaron fuentes de abasto alternativas. No obstante, el volumen recibido en otros puntos de origen distinto a los ubicados en el sur de Veracruz correspondió a menos del cinco por ciento (5%) del producto recibido. Por lo tanto, para estos productos de destino la Autoridad Investigadora no consideró que existan fuentes de abasto adicionales a través del Servicio Ferroviario de Carga.

En el punto de destino del cloro "*El Castillo*" (denominado "*El Castillo*") se identificó una fuente de abasto alternativa. No obstante, se observó que la fuente alternativa es un punto de recepción neta desde "*El Castillo*". Por lo tanto, para este punto de destino la Autoridad Investigadora no consideró que existan fuentes de abasto adicionales a través del Servicio Ferroviario de Carga.

En el punto de destino del cloro "*Miramar*" se identificó que más de la mitad del producto recibido provino de tres puntos de origen alternativos: "*Altamira*", "*Durazno*" y "*Piedras Negras*". Al respecto, la Autoridad Investigadora consideró con declaraciones de usuarios de que el cloro proveniente de "*Durazno*" y "*Piedras Negras*" es de carácter complementario al proveniente del sur de Veracruz y que "*Miramar*" (sic) sólo es un punto intermedio de los Carrotanques que provienen de otros... de los otros dos puntos. Además, refirió manifestaciones de un usuario para señalar que no es posible prescindir del cloro proveniente del sur de Veracruz. Por lo tanto, para este punto de destino la Autoridad Investigadora no consideró que existan fuentes de abasto adicionales a través del Servicio Ferroviario de Carga.

En el punto de destino del clo... de cloro "*Rosita*" y en el punto de destino del amoniaco anhidro "*Torreón*", se identificaron fuentes de abasto alternativas. Al respecto, la Autoridad Investigadora consideró que el Servicio Relevante Cloro en la ruta "*Ing. Agustín Lira-Rosita*" y el Servicio Relevante Amoniaco Anhidro en la ruta "*Guanomex-Torreón*" sí pueden ser sustituidos por el Servicio Ferroviario de Carga del producto respectivo en las rutas "*El Castillo-Rosita*" y "*Piedras Negras-Torreón*", respectivamente.

Además, en el Dictamen Preliminar se analizan las restricciones normativas y las circunstancias particulares del caso, mismas que ya se esbozaron en general en lo señalado anteriormente.

De su análisis, la Autoridad [Investigadora] determinó preliminarmente treinta y un mercados relevantes que en su dimensión servicio corresponden a la prestación del Servicio Ferroviario de Carga de cada uno de los puntos productos que son objeto de análisis y que en su dimensión geográfica corresponden a las zonas delimitadas por los puntos de origen y de destino de rutas determinadas. El listado de estas rutas se encuentra en el proyecto de dictamen... ¡perdón! en el proyecto de dictamen y en el proyecto de resolución.

En el Dictamen Preliminar también se aborda el análisis para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante. Para ello la Autoridad Investigadora aborda la participación de mercado de los agentes económicos en los mercados, de acuerdo a lo que se señala en el artículo 59 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Al respecto, los agentes económicos que participan en el Mercado Relevante son Kansas y Grupo México.

En dos mil diecisiete, veintitrés Mercados Relevantes fueron atendidos mediante la modalidad del Servicio Ferroviario Local. En estos mercados el único participante fue Grupo México, por lo que su participación fue del cien por ciento (100%).

Por su parte, ocho Mercados Relevantes fueron atendidos durante... mediante la modalidad del Servicio Interlineal. En estos mercados los participantes fueron Grupo México y Kansas. Al respecto, la Autoridad Investigadora calculó las participaciones de estos agentes económicos en términos de distancias atendidas e ingresos generados. No obstante, aclaró que no se observa el uso de derecho de paso, por lo que cada uno participó exclusivamente sobre los tramos de vías férreas que tienen concesionados.

En conclusión, la Autoridad Investigadora señala que Grupo México, compuesto por Ferrosur y Ferromex, cuenta con una participación del cien por ciento (100%) en los Mercados Relevantes atendidos mediante el Servicio Local, mientras que el Grupo México y Kansas cuentan con una participación del cien por ciento (100%) en los respectivos tramos que tienen en concesión correspondientes a las rutas de los Mercados Relevantes atendidos mediante el Servicio Interlineal.

También, en el Dictamen [Preliminar] se plasma el análisis de la capacidad de los agentes económicos para fijar precios en los Mercados Relevantes. Al respecto, la Autoridad Investigadora señaló que los agentes económicos tienen capacidad de precios... de fijar precios en los Mercados Relevantes, debido a que: (i) los usuarios no cuentan con poder de negociación en la determinación de las tarifas del flete del Servicio Ferroviario de Carga ante los concesionarios que proveen el servicio en los Mercados Relevantes, limitándose a aceptar los incrementos tarifarios propuestos. En particular, la Autoridad Investigadora señala que los agentes económicos pueden fijar libremente las tarifas del Servicio Ferroviario de Carga, que la única metodología para realizar actualizaciones de la tarifa máxima, que es la Tarifa Única de Carga Express ("TUCE"), consiste en aplicar incrementos por la inflación del período y que no se observa que se consideren factores que la disminuyan por



conceptos como avance tecnológico y ganancias en eficiencia y que no se identificó una metodología de determinación de las TUCE basada en costos; (ii) los concesionarios tienen capacidad para ajustar y fijar los precios por concepto de variación en el precio de los combustibles llamado "*fuel surcharge*", el cual es un cargo adicional a las tarifas efectivas y que cada concesionario determina la forma en cómo se hace dicho ajuste y limita su negociación; (iii) los concesionarios gozan de un margen amplio entre las tarifas efectivas y las TUCE que les permite aumentar las tarifas efectivas que cobran a los usuarios en los Mercados Relevantes.

Al respecto, señala que estos márgenes oscilan entre [REDACTED] en los Mercados Relevantes de Cloro, entre [REDACTED] en los Mercados Relevantes Óxido de Etileno, entre [REDACTED] en los Mercados Relevantes de Óxido de Etileno y entre [REDACTED] en los Mercados Relevantes Sosa Cáustica; y (iv) los concesionarios tienen la capacidad de incrementar las tarifas mediante el cobro por servicios auxiliares a los usuarios, tales como el cobro por el servicio de custodia especial.

Estas son las consideraciones que hacen la Autoridad Investigadora en el análisis sobre la capacidad de los agentes para fijar precios.

Sobre su capacidad para restringir el abasto en los Mercados Relevantes, la Autoridad Investigadora señala argumentos sobre que el marco regulatorio prohíbe la restricción del abasto por parte de los agentes económicos que participan en los Mercados [Relevantes].

Sobre la existencia de barreras a la entrada que señala el artículo 59, fracción II de la Ley Federal de Competencia Económica, entre ellas la Autoridad Investigadora menciona las barreras a la entrada de tipo normativo, la necesidad de contar con un título de concesión o de asignación para prestar el Servicio Ferroviario de Carga y los derechos de exclusividad.

Con respecto a las barreras a la entrada de tipo económico, la Autoridad Investigadora considera que los altos costos de inversión iniciales del ferrocarril es un factor que vuelve no factible desplegar una nueva red ferroviaria, en comparación a que los concesionarios y asignatarios establecidos no llevaron a cabo el despliegue sobre las vías concesionadas, evitando el costo temporal de esperar a operar las vías para recibir ingresos por haberse obtenido a través de una licitación.

Sobre la existencia y poder de competidores, que es la fracción 59 ¡perdón! el artículo 59, fracción III [de la Ley Federal de Competencia Económica], como se señaló la Autoridad Investigadora identificó que existe una participación de mercado del cien por ciento (100%) del Grupo México en los Mercados Relevantes atendidos mediante la modalidad del Servicio Local y en los Mercados Relevantes que fueron atendidos mediante la modalidad del Servicio Interlineal, la Autoridad Investigadora considera que Grupo México y Kansas tienen participaciones de mercado que varían en cada uno, en términos de distancia e ingresos, pero dada su exclusividad considera que también tienen una participación del cien por ciento (100%) sobre los tramos correspondientes a las vías férreas que les fueron concesionadas.

Eliminado: 44 Palabras.

También atendiendo el artículo 59, fracción IV [de la Ley Federal de Competencia Económica], la Autoridad Investigadora señaló que los concesionarios tienen el control del acceso de cada tramo o trayecto de la red mediante el establecimiento de derechos de paso, así como la capacidad de establecer las condiciones y prestaciones para su otorgamiento. Así, los concesionarios tienen el control de un insumo relevante para la prestación del Servicio Ferroviario de Carga en el Mercados Relevantes.

Sobre el comportamiento reciente de los agentes económicos, de acuerdo al artículo... lo que solicita el artículo 59, fracción V, [de la Ley Federal de Competencia Económica], en el contexto de un marco jurídico que prohíbe la suspensión del servicio, la Autoridad Investigadora señaló tener conocimiento de [REDACTED] [REDACTED] interrupciones realizadas por Ferrosur en el mercado materia de la declaratoria durante el período dos mil quince y dos mil dieciocho, de las cuales [REDACTED] se relacionan con los Mercados Relevantes.

En particular, la Autoridad Investigadora identificó y analizó una interrupción del servicio ocurrida en dos mil diecisiete. Al respecto, la Autoridad Investigadora consideró que este comportamiento de Ferrosur, y aquí hago cita textual: “[...] *calificado por la [Agencia] y diversos Usuarios como una decisión unilateral de interrumpir el [Servicio Ferroviario De Carga], actualiza[ndo] el artículo 59, fracción V de la de la [Ley Federal de Competencia Económica]*”.

Como conclusión preliminar sobre las condiciones de competencia efectiva en los Mercados [Relevantes], la Autoridad Investigadora concluyó preliminarmente que no existen condiciones de competencia en cada uno de los Mercados Relevantes debido a que los agentes económicos que participan en éstos tienen la capacidad de fijar precios e impedir el acceso a sus respectivas redes.

Esto fue el resumen del Dictamen Preliminar de la Autoridad Investigadora.

Ahora, pasamos al análisis de las manifestaciones que hicieron los agentes involucrados.

Diversos agentes económicos con interés en el asunto presentaron sendos argumentos en sus escritos de manifestaciones. Y aquí por supuesto, hago una síntesis de los mismos, haciendo una calificación sobre ellos ya sobre la marcha.

En primer lugar, se refieren ciertos argumentos que impactan en las conclusiones del Dictamen Preliminar sobre las tarifas de indiferencia. Como se señaló, la Autoridad Investigadora calculó para diversas rutas las tarifas de indiferencia que un Usuario tendría que observar para considerar sustituir el Servicio Ferroviario de Carga en una ruta determinada por el Servicio de Autotransporte en la misma ruta, si su decisión se basara exclusivamente en las tarifas de ambos servicios.

Al respecto, los agentes económicos precisaron una serie de defectos en la metodología y en el análisis de la Autoridad Investigadora.

Al respecto, los argumentos antes descritos... los argumentos que mencionan estos agentes [económicos] se proponen calificarlos como parcialmente fundados, aunque por sí solos insuficientes para modificar el sentido de la resolución.

Considero que es correcta la apreciación de los agentes económicos en cuanto a que la construcción y el análisis de las tarifas de indiferencia realizadas por la

Autoridad Investigadora resulta impreciso, por lo que no tiene... considero que no tiene el alcance de demostrar que no existe sustitución entre el Servicio Ferroviario de Carga y el Servicio de Autotransporte en algunas rutas.

Sin embargo, también considero que esto no desvirtúa, por sí mismo, las conclusiones de la Autoridad Investigadora en cuanto a que existen rutas en las cuales el Servicio Ferroviario de Carga no enfrenta competidores cercanos que generen presiones competitivas a Kansas y al Grupo México en los tramos o rutas que forman parte de la red que tienen concesionada y que fueron materia de análisis de este procedimiento.

Respecto a manifestaciones sobre otras fuentes de abasto, respecto a los argumentos sobre la posibilidad que tienen los usuarios para acudir a otras fuentes de abasto, señalados por Grupo México y Kansas, se considera que, junto con los argumentos mencionados sobre las tarifas de indiferencia, son fundados y suficientes para declarar el cierre del Expediente por cuanto hace a once (sic) de los mercados definidos por la Autoridad Investigadora, correspondientes al listado que se presenta en el proyecto de resolución.

Para analizar las consideraciones relacionadas con otras fuentes de abasto, de la información que obra en el Expediente no se puede descartar categóricamente la posibilidad de orígenes de abastos alternativos. Para analizar el transporte del producto, se consideran como medios posibles el Servicio de Autotransporte y el Servicio Ferroviario de Carga, toda vez que no se identificaron otros medios factibles. Además, se utiliza información que obra en el Expediente e información pública.

Para el caso del Servicio de Autotransporte, se utiliza el criterio de costos señalados en el apartado V.2.6. que es sobre las *"Ventajas y desventajas de los modos de transporte"* del Dictamen Preliminar y contenido en el *"Estudio Económico: Posibilidades de Sustitución del Servicio de Transporte de Productos Químicos por Ferrocarril por el Servicio de Autotransporte de Carga"*, presentado por la Asociación Nacional de la Industria Química, A.C. En particular, en referencia a que el Servicio de Autotransporte tiene costos más bajos en distancias cortas y que, al incrementarse la distancia, estos costos se incrementan más rápido que los del ferrocarril.

En consecuencia, se considera que no se cuenta en el Expediente con elementos suficientes para analizar de manera integral las condiciones de competencia efectiva en cinco mercados de sosa cáustica y en cinco mercados de amoniaco anhidro y en el mercado de cloro, definido en el Dictamen Preliminar, y por ello, se señala que resulta procedente el cierre del Expediente para esos mercados.

Mercados que subsisten: Con relación a las nueve rutas de óxido de etileno, a las ocho rutas de cloro, a la ruta de sosa cáustica y a las dos rutas de amoniaco anhidro no señaladas con anterioridad, se considera que las manifestaciones de los agentes económicos resultan infundadas, debido a que, de la información pública y de la información que obra en el Expediente, no se desprende que existan orígenes alternativos que permitan el abastecimiento de las sustancias en proporciones significativas. En consecuencia, considero que las conclusiones establecidas en el Dictamen Preliminar deben mantenerse a salvo respecto de estas rutas.

Otras manifestaciones que hacen los agentes: Los agentes económicos realizan diversas manifestaciones relacionadas con violaciones procesales, relacionadas con el incidente de incompetencia y con supuestas violaciones al debido proceso, como falta de acceso a información, indebida fundamentación y motivación de la investigación, ausencia de análisis de ponderación y supuesto prejuizgamiento. Asimismo, realizaron diversas manifestaciones en contra del Dictamen Preliminar referentes a la metodología general utilizada por la Autoridad Investigadora, a la determinación de los mercados relevantes, al análisis de sustitución efectuado y al análisis de poder de mercado de los concesionarios.

Al respecto, se considera que este cúmulo de manifestaciones no impacta en las conclusiones del Dictamen Preliminar, toda vez que son infundadas o inoperantes, como se analiza en el proyecto de resolución.

Ya como consideración... consideraciones finales, ya estoy en la parte final. Considerando el Dictamen Preliminar, el análisis de las manifestaciones y los elementos de convicción de los agentes económicos con interés en el asunto y demás información contenida en el Expediente, se realizan las siguientes consideraciones finales:

Sobre el Mercado Relevante: Del análisis de determinación de mercados relevantes, de conformidad con el artículo 58 de la Ley Federal de Competencia Económica, se desprenden veinte (sic) mercados relevantes objetos de la declaratoria.

Del análisis de las condiciones de competencia que prevalecen en los mercados relevantes determinados, de conformidad con el artículo 59 de la Ley [Federal de Competencia Económica], se observó que los concesionarios del Servicio Ferroviario de Carga cuentan con exclusividades que les permiten ser los únicos proveedores del servicio dentro de su red concesionada, en tanto dicho derecho se mantenga vigente. Estos derechos de exclusividad se mantendrán vigentes hasta, al menos, dos mil veintisiete. Además, a la fecha, no existen derechos de paso que permitan el Servicio Ferroviario de Carga de los productos analizados en las rutas identificadas. Dado lo anterior, en cada una de las rutas de los Mercados Relevantes, el único concesionario que se encuentra en aptitud de prestar el servicio es el concesionario respectivo, en este caso, Grupo México y Kansas dentro de sus propias redes.

El Servicio... por otro lado, el Servicio Ferroviario de Carga es el único servicio a través del cual se presta cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica dentro de los Mercados Relevantes señalados en el proyecto de resolución, que representa los veinte (sic) mercados mencionados, debido a que no existe evidencia que apunte a la movilización de los productos a través del Servicio de Autotransporte, transporte marítimo, transporte aéreo o vía ductos.

Por otra parte, dentro de los Mercados Relevantes, los únicos agentes económicos que concurren son Grupo México y Kansas, cada uno dentro de su propia red.

En el caso del Servicio Ferroviario de Carga prestado en la modalidad del Servicio Local, se identificó que el Grupo México tenía una participación del cien por ciento (100%) en cada una de las rutas, medido en términos de ingresos y distancia, debido a que la totalidad de las rutas se encuentran en su red y, por tanto, se trata del único concesionario que puede prestar el servicio.

En el Servicio Ferroviario de Carga prestado en la modalidad del Servicio Interlineal, cada uno de los concesionarios prestan el servicio en los tramos ubicados por su propia red, sin que el otro agente pueda prestar el servicio en ellos. Así, la participación de mercado que ostentan Kansas y Grupo México asciende a cien por ciento (100%) dentro de cada tramo del que son titulares dentro de la ruta de que se trate. Dichas rutas se encuentran... posteriormente las identificaré.

Lo anterior impacta directamente en la capacidad que los concesionarios tienen para fijar los precios del Servicio Ferroviario de Carga, pues no existe otro competidor que contrarreste dicha posibilidad.

Adicionalmente, del análisis de las barreras a la entrada se identificaron los siguientes elementos:

- Altos costos para el desarrollo de una nueva red ferroviaria, que incluya la infraestructura y equipo ferroviario. Adicionalmente se observa que las inversiones necesarias para el desarrollo de una red deberán erogarse previamente a la recepción de cualquier ingreso, pues, en tanto no se concluya la misma, no será posible la provisión de servicios que generen ingresos. El costo financiero de dicha inversión constituye una barrera a la entrada a la que los actuales proveedores no se enfrentaron, dado que estos adquirieron la concesión para hacer uso de infraestructura ya desplegada.
- Para prestar el Servicio Ferroviario de Carga es necesario contar con título de concesión, aunado a ello, los concesionarios establecidos cuentan con derechos de exclusividades para la prestación de este servicio a través de su red, por lo que la presente barrera se actualiza en el caso concreto, ya que su vigencia sigue, hasta por lo menos, dos mil veintisiete.

Tomando en cuenta lo anterior, se considera que se cuenta con elementos suficientes para determinar que Grupo México y Kansas detentan poder sustancial en los mercados relevantes identificados, en los siguientes términos:

- Grupo México cuenta con poder sustancial en los quince mercados relevantes que son atendidos mediante la modalidad del Servicio Local.
- Grupo México y Kansas cuentan con poder sustancial, únicamente en aquellos tramos y rutas respecto de los cuales son concesionarios, dentro de los cinco (sic) Mercados Relevantes que son atendidos mediante la modalidad del Servicio Interlineal.

Bajo todas estas consideraciones se hacen las siguientes recomendaciones al Pleno, en términos de la declaratoria de condiciones de competencia.

La recomendación al Pleno es determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en ocho (sic) mercados relevantes consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de cloro en las siguientes rutas: ruta de origen [Ing.] Agustín Lira, [Veracruz], destino [de la ruta] Acotla... Acocotla, en Tlaxcala; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Carmela, Tlaxcala; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino el Castillo, Jalisco; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Melchor Ocampo, Hidalgo; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Morelia, Michoacán; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Nuevo Laredo, Tamaulipas; origen Ing. Agustín Lira, Veracruz,

destino Rosita, Tamaulipas; origen de la ruta el Castillo, Jalisco, destino Rosita, Tamaulipas; origen Ing. Agustín Lira, Veracruz, destino Tochac, Tlaxcala.

Cabe señalar que en el origen [Ing.] Agustín Lira-Rosita y... la ruta [Ing.] Agustín Lira-Rosita, y Castillo-Rosita forman parte del mismo Mercado Relevante, definido como se señala en la resolución respectiva.

También se recomienda al Pleno determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en nueve Mercados Relevantes consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de óxido de etileno en las siguientes rutas: origen Coatzacoalcos, Veracruz destino la Junta, Jalisco; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Coatzacoalcos, Veracruz; [origen Ing.]Agustín Lira Veracruz, destino Doña Rosa, Estado de México; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Ecatepec, México; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Irapuato, Guanajuato; origen [Ing.] Agustín Lira Veracruz, destino La Junta, Jalisco; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz destino Maclovio Herrera, Estado de México; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Tochac, Tlaxcala; origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz destino Xalostoc, Estado de México.

Asimismo, se recomienda al Pleno determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en dos mercados relevantes consistente en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de amoniaco anhidro en las siguientes rutas... el primer mercado constituido por las siguientes dos rutas: Guanomex, México (sic) [Veracruz], como punto de origen y destino Torreón Coahuila; y, la ruta con origen Piedras Negras, Coahuila y destino Torreón [Coahuila]; y el siguiente mercado constituido por una sola ruta Guanomex... punto de origen Guanomex, Veracruz y destino Victoria, Baja California.

También, se recomienda al Pleno determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante consistente en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de sosa cáustica en: la ruta con origen [Ing.] Agustín Lira [Veracruz] y destino el Castillo [Jalisco].

Finalmente, se recomienda determinar que no existen elementos suficientes en el Expediente para analizar las condiciones de competencia efectiva en once (sic) mercados definidos en el Dictamen Preliminar como la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de los siguientes productos [y] en las siguientes rutas: para amoniaco anhidro la ruta Guanomex, Veracruz y destino Ciudad Obregón, [Sonora]; la ruta con origen Guanomex, Veracruz con destino Culiacán, Sinaloa; la ruta Guanomex, Veracruz y destino Tlacote, Querétaro; la ruta Guanomex, Veracruz, destino Univex, Guanajuato; la ruta Guanomex, Veracruz y destino Yevavito, Sinaloa.

Para el caso de la Sosa Cáustica en las siguientes rutas: ruta origen [Ing.] Agustín Lira Veracruz, destino Lechería, México; ruta de origen [Ing.] Agustín Lira Veracruz, destino Pantaco, Ciudad de México; ruta Agustín... con origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino San José Iturbide, Guanajuato; ruta con origen [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Tlalnepantla, México y ruta [Ing.] Agustín Lira, Veracruz, destino Xalostoc, México.

Y para el caso del Cloro, la ruta Ing. Agustín Lira, Veracruz, como punto de origen y punto de destino Miramar, [Tamaulipas].

Esta es, en resumen, el contenido del proyecto de resolución que se pone a consideración del Pleno.

**JINZ:** Muchas gracias, Comisionado.

Pondría a consideración del Pleno ¿si tienen algún comentario al respecto?

Gracias de nuevo.

Entonces preguntaría ¿si hay algún comentario al respecto?

Si no hubiese comentarios, por favor ¿quién estaría de acuerdo con la propuesta del Comisionado [Eduardo] Martínez Chombo?

Aquí tenemos unanimidad de los que estamos presentes.

Sí, me recuerdan aquí que alguien tiene algún comentario de engrose, más bien dos o tres Comisionados tienen comentarios que consideran de engrose.

Y preguntaría al... que se incorporaran en su momento.

Y preguntaría al Secretario Técnico ¿si la Comisionada [Presidenta Alejandra Palacios Prieto] dejó su voto por escrito?

**FGSA:** No Comisionado, no dejó voto.

**JINZ:** Muy bien, entonces esperaremos a que emita su voto en el tiempo legal que tiene para hacerlo, pero por lo pronto existen seis votos a favor de los Comisionados presentes, determinando la ausencia de condiciones de competencia en veinte rutas, ocho en cloro... de veinte mercados ¡perdón! ocho en cloro, nueve en óxido de etileno, dos en amoniaco anhidro y uno en sosa cáustica, tal como los enumeró el Comisionado [Eduardo] Martínez Chombo.

Pasamos a Asuntos Generales, tenemos tres ¡perdón! dos, porque ya mencionamos que se había pospuesto el tercero.

Entonces tenemos la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Cuarto Informe Trimestral de Actividades 2019.

Se pone a su consideración.

Nos enviaron con anticipación el informe trimestral, entonces no sé ¿si alguien tuviese algún comentario?

No hay comentarios, preguntaría ¿si estarían de acuerdo en aprobar este Informe?

Tenemos seis votos a favor. Hay algunos comentarios de engrose.

Y preguntaría ¿si la Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] dejó su voto por escrito?

**FGSA:** Sí, en el sentido de aprobar el Cuarto Informe Trimestral de Actividades 2019.

Entonces se aprueba el Cuarto Informe Trimestral de Actividades 2019 por unanimidad [de votos].

Y pasamos al siguiente punto [del Orden del Día] que es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del Programa Anual de Trabajo 2020.

De la misma manera se envió el programa con anticipación y preguntaría ¿si tienen algún comentario?

No hay comentario, preguntaría ¿si... quien estaría por aprobar este Programa?

Sí, tenemos algunos... pequeñas adecuaciones de engrose.

Entonces tenemos seis votos a favor, preguntaría ¿si dejó la Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] su voto por escrito?

**FGSA:** No, no dejó voto para este [asunto].

**JINZ:** Entonces se aprueba este Programa Anual de Trabajo 2020 y... por seis votos de los Comisionados presentes.

Y esperaremos el voto de la Comisionada Presidenta [Alejandra Palacios Prieto] en los tiempos legales que tiene para hacerlo.

Con esto concluimos ya el desahogo de los puntos del Orden del Día de hoy.

Muchísimas gracias.