COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

EXTRACTO del Dictamen Preliminar del Expediente DC-002-2016, emitido el primero de marzo de dos mil diecisiete.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Dictamen Preliminar.- Expediente DC-002-2016.

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

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

La Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó la investigación en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional (MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA), concluyendo con la emisión del dictamen preliminar del expediente DC-002-2016 (DICTAMEN) con fundamento en el artículo 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI y 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 1, 2 y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracciones II y XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).

Esta Autoridad Investigadora concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga (SPTFC) en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito en las redes de Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM), Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX), Ferrosur, S.A. de C.V. (FERROSUR), y Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FERROVALLE). Lo anterior porque dichos concesionarios tienen la capacidad para fijar precios, restringir el abasto e impedir el acceso a sus respectivas redes. Esto causa ineficiencias en el sistema de logística nacional, pues los usuarios del SPTFC reciben un servicio discontinuo, irregular y que les genera costos. Los usuarios del SPTFC afrontan altas tarifas, mala calidad y largos tiempos de traslado mediante el ferrocarril que pueden derivar en escasez de insumos, paros en sus plantas de producción o incumplimientos de los usuarios para con sus clientes finales.

En el DICTAMEN se describen inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la Autoridad Investigadora para la realización de la investigación (**Capítulo II**), al igual que la cronología de la investigación (**Capítulo III**). Posteriormente, se analizan los antecedentes del sistema ferroviario mexicano (**Capítulo IV**), el marco jurídico aplicable a la investigación (**Capítulo V**), los agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y las autoridades relacionadas con en el mismo (**Capítulo VI**). Además, se realiza la descripción de los servicios involucrados en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA (**Capítulo VII**), se determinan los mercados relevantes conforme al artículo 58 de la LFCE (**Capítulo VIII**) y las condiciones de competencia en los mercados relevantes identificados conforme al artículo 59 de la LFCE (**Capítulo IX**). Por último, se expone la problemática manifestada por los usuarios del SPTFC relacionada con la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en algunos de los mercados relevantes (**Capítulo X**) y se exponen los resolutivos (**Capítulo XI**). A continuación, se describen los elementos más relevantes de cada uno de los capítulos antes mencionados.

Inicio de la investigación y consideraciones de derecho. Se realizó el inicio de la investigación de conformidad con el acuerdo de dos de septiembre de dos mil dieciséis, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el doce de septiembre de dos mil dieciséis. Posteriormente, se describen las consideraciones de derecho que facultan a la Autoridad Investigadora para la realización de la investigación.

Cronología de la investigación. En el capítulo (**Capítulo III**) se realiza la síntesis de las actuaciones más relevantes que se llevaron a cabo dentro del expediente DC-002-2016 (EXPEDIENTE):

1. El treinta de agosto de dos mil dieciséis, se solicitó ante esta COMISIÓN el inicio del procedimiento establecido en el artículo 96 de la LFCE.
2. El dos de septiembre de dos mil dieciséis, el Titular de la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación contenido en el artículo 96 de la LFCE, en relación con lo establecido en el artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF).
3. El doce de septiembre de dos mil dieciséis, se publicó el extracto del acuerdo de inicio de la investigación en el DOF.

4. El nueve de noviembre de dos mil dieciséis, el Titular de la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN acordó ampliar el plazo de investigación por un periodo adicional de cuarenta y cinco días contado a partir del día siguiente a aquel en que concluyó el primer periodo de cuarenta y cinco días, con fundamento en el artículo 96 de la LFCE al quedar así justificado.
5. El diez de noviembre de dos mil dieciséis, se publicó el extracto del acuerdo de ampliación de la investigación en la lista de publicaciones de la Autoridad Investigadora.
6. El dos de febrero de dos mil diecisiete, el Titular de la Autoridad Investigadora emitió acuerdo de conclusión de la investigación, con lo cual se tuvo por concluido el segundo periodo de la investigación.
7. El primero de marzo de dos mil diecisiete, el Titular de la Autoridad Investigadora emitió el DICTAMEN, de conformidad con lo establecido en la fracción V del artículo 96 de la LFCE.

Antecedentes del sistema ferroviario mexicano. En esta sección del DICTAMEN (**Capítulo IV**) se abordan, de manera general, los elementos más relevantes del sistema ferroviario mexicano (SFM) que explican su estructura actual, tales como, las circunstancias que llevaron a la privatización del mismo, particularidades del proceso de privatización, licitación y asignación de las concesiones que actualmente conforman el SFM.

Marco Jurídico. En el DICTAMEN se analiza la normatividad aplicable a la investigación (**Capítulo V**) en relación con el SFM, la prestación del SPTFC, así como los títulos de concesión y asignación otorgados para prestar el SPTFC y la administración y operación de las vías férreas, entre otros.

Agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. En esta sección (**Capítulo VI**) se describe a los principales agentes económicos que participan en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y a las autoridades relacionadas (**Capítulo VI**), conforme a lo siguiente:

Agentes económicos	Descripción
GRUPO ECONÓMICO MÉXICO	Grupo de Interés Económico conformado por Grupo México, S.A.B. de C.V. (GRUPO MÉXICO) y sus subsidiarias, incluyendo a los concesionarios FERROMEX y FERROSUR.
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT)	Empresa de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal.
Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V. (LCD)	Empresa concesionaria del SPTFC.
KCSM	Empresa concesionaria del SPTFC.
FERROVALLE	Empresa concesionaria del SPTFC cuya tenencia accionaria se conforma de la siguiente manera: 25%, FERROSUR; 25% FERROMEX; 25% KCSM y 25% Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
Autoridades	Descripción
Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (AGENCIA)	Autoridad encargada de regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del SPTFC y de sus servicios auxiliares, así como, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, entre otras.
SCT	Autoridad en materia del sector ferroviario a la cual le corresponde regular y vigilar la administración del sistema ferroviario, así como construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación. La SCT es la única autoridad que puede otorgar las concesiones y permisos requeridos en el sector ferroviario.
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal	Unidad administrativa de la SCT, entre sus facultades se encuentran: tramitar las peticiones relativas al otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria y para la prestación del servicio público de transporte ferroviario; otorgar, modificar o revocar los permisos y autorizaciones ferroviarias, y verificar el cumplimiento de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones en materia ferroviaria.

Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA. En este capítulo se analizan las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA (**Capítulo VII**), con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN. Entre los principales elementos expuestos en dicho capítulo, destacan los siguientes:

- La descripción de la cadena de valor del SPTFC considerando cada uno de los servicios involucrados en los eslabones del proceso de prestación de dicho servicio.
- La demanda del SPTFC por parte de los usuarios, la prestación del SPTFC a los mismos, así como las modalidades de acceso a las redes ferroviarias que conforman el SFM.
- Los elementos que considera la normatividad con respecto a la definición de SPTFC, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios para la prestación del SPTFC en sus propias vías.
- Los elementos que considera la normatividad con respecto a los servicios de interconexión en su modalidad de tráfico interlineal y derechos de arrastre, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios en la prestación de dichos servicios.
- Los elementos que considera la normatividad con respecto a los derechos de paso, así como sus características operativas y las tres diferentes modalidades de otorgamiento que el artículo 36 de la LRSF establece: **i)** estipulados en los títulos de concesión de los concesionarios del SPTFC; **ii)** pactados de mutuo acuerdo entre concesionarios, y **iii)** establecidos por la AGENCIA previa determinación de condiciones de competencia efectiva, así como la descripción operativa de los pasos que siguen los concesionarios en la prestación de los mismos.

Mercados relevantes. En relación con la determinación de los mercados relevantes en donde se analizó la existencia de condiciones de competencia efectiva (**Capítulo VIII**), esta Autoridad Investigadora se allegó de información, que obra en el EXPEDIENTE, que conforme al artículo 58 de la LFCE, le permitió determinar cinco mercados relevantes que, en sus dimensiones producto y geográfica, corresponden al servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso utilizado para prestar el SPTFC (SERVICIO RELEVANTE), provisto en cada uno de los trayectos o rutas que conforman cada una de las redes identificadas como:

- RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO: considera las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en los títulos de concesión de Ojinaga-Topolobampo, Nacozari, Pacífico-Norte, Sureste, Oaxaca y Sur.
- RED DE KCSM: considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Noreste.
- RED DE FERROVALLE: considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión del Valle de México.
- RED DE LCD: considera la vía general de comunicación ferroviaria contemplada en el título de concesión de Coahuila-Durango.
- RED DE FIT: considera las vías generales de comunicación ferroviarias contempladas en el título de asignación relativo al Istmo de Tehuantepec y las vías Chiapas y Mayab.

A continuación, se exponen los principales elementos de dicho análisis:

- El SERVICIO RELEVANTE no tiene sustitutos por el lado de la demanda, ni por el lado de la oferta, puesto que es la única modalidad de interconexión entre redes ferroviarias que, entre otras cosas, permite a un concesionario o asignatario acceder a trayectos o rutas de la red de otro concesionario o asignatario mediante el uso de su propio equipo tractivo¹ y equipo de arrastre,² así como su tripulación, para prestar el SPTFC. Asimismo, el servicio de interconexión en su modalidad de tráfico interlineal y el derecho de arrastre no resultan alternativas viables para que un concesionario o asignatario pueda acceder a trayectos o rutas de otra red para prestar el servicio referido, en las condiciones de calidad, tiempo e independencia operativa.
- La provisión del SERVICIO RELEVANTE está sujeta al otorgamiento de acceso a trayectos o rutas de una red ferroviaria en la que se ubica un punto de origen, terminación o tránsito de la carga, por lo que no es posible abastecer la demanda del acceso a trayectos o rutas de dicha red mediante el SERVICIO RELEVANTE otorgado en otra red.

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

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

- Existen restricciones normativas de carácter federal que impiden la provisión del SERVICIO RELEVANTE por más de un concesionario o asignatario en una misma red, por lo que no existen oferentes alternos de dicho servicio o fuentes alternativas de abasto.

Con base en lo anterior, esta Autoridad Investigadora concluyó que existen cinco mercados relevantes (MERCADOS RELEVANTES), identificados como:

- i) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE KCSM.
- ii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.
- iii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD.
- iv) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FIT.
- v) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE.

Condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES. En relación con la determinación de las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES (**Capítulo IX**), conforme al artículo 59 de la LFCE, esta Autoridad Investigadora concluyó lo siguiente:

- Cada uno de los agentes económicos tiene el 100% de participación en su respectivo mercado relevante. Es decir, los agentes económicos tienen el control sobre el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.
- Derivado de la facultad exclusiva para operar y explotar las vías delimitadas por sus títulos de concesión y título de asignación, cada uno de los agentes económicos tiene la capacidad para fijar precios, es decir, las contraprestaciones por las cuales se ofrece el SERVICIO RELEVANTE, en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.
- Derivado de la facultad exclusiva para operar y explotar las vías delimitadas por sus títulos de concesión y títulos de asignación, cada uno de los agentes económicos tienen la capacidad para restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE, en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de sus respectivas redes.
- La necesidad de contar con un título de concesión o título de asignación para operar y explotar las redes que componen cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, configuran una barrera total a la entrada de cualquier posible nuevo entrante en dichos mercados.
- En el caso de FERROVALLE, se observa que la estructura accionaria de FERROVALLE ha alterado la operación y administración del acceso mediante el SERVICIO RELEVANTE a la RED DE FERROVALLE, de manera que la operación y explotación de las vías férreas de FERROVALLE responde a los intereses de KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, sus accionistas, en su carácter de únicos usuarios del SERVICIO RELEVANTE.

Lo anterior, representa un elemento que dificulta el acceso de cualquier agente económico a dicho mercado en condiciones de competencia, pues, en caso de que se llegue a dar dicho acceso, la administración de la RED DE FERROVALLE obedece a los intereses de KCSM y GRUPO ECONÓMICO MÉXICO para maximizar su operación en dicha red.

- En el caso de FIT, la capacidad para restringir el abasto se encuentra limitada toda vez que el Agente Económico que participa en este MERCADO RELEVANTE no cuenta con la exclusividad para prestar el SPTFC. Por lo anterior, no se observan condiciones que generen los incentivos para restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FIT.

Por otro lado, en dicha red, la capacidad para fijar precios se ve restringida puesto que la contraprestación para otorgar el SERVICIO RELEVANTE, en rutas y trayectos determinados, fue establecida a través de la celebración de un contrato con FERROSUR, lo cual restringe su capacidad para establecer nuevas contraprestaciones por el SERVICIO RELEVANTE de manera unilateral.

- En el caso de LCD, la capacidad para fijar precios se encuentra limitada toda vez que la exclusividad para prestar el SPTFC de dicho Agente Económico feneció, por lo que no tiene incentivos a restringir el abasto del SERVICIO RELEVANTE, toda vez que, al fenecer su exclusividad, el acceso a la RED DE LCD puede ser concedido por la autoridad a cualquier agente económico que lo solicite.

Por otro lado, la capacidad para fijar precios en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD se ve restringida toda vez que las vías férreas colindantes son las concesionadas a FERROMEX, es decir, la RED GRUPO ECONÓMICO MÉXICO y éste, a su vez, puede acceder a la RED DE LCD a través de derechos de paso obligatorios ya otorgados, en rutas y trayectos determinados, para los cuales se estableció una contraprestación desde el otorgamiento del título de concesión; con lo cual se restringe su capacidad para establecer contraprestaciones, diferentes a la ya establecidas para nuevas rutas o trayectos, de manera unilateral.

Derivado de lo anterior, y de conformidad con el artículo 96 de la LFCE, el DICTAMEN resuelve que no existen condiciones de competencia efectiva en los siguientes MERCADOS RELEVANTES:

- i) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE KCSM.
- ii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.
- iii) Mercado del servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso, para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta, con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE.

Finalmente, el DICTAMEN expone las problemáticas que manifiestan los usuarios del SPTFC dada la no existencia de condiciones de competencia referida (**Capítulo X**).

Los usuarios del SPTFC requieren movilizar su carga en las rutas que demande su modelo de negocio, ya sea con uno o más concesionarios. Por lo anterior, esta Autoridad Investigadora requirió información de algunos usuarios representativos del volumen de carga movilizado mediante el SPTFC. Conforme a dicha información, la escasa interconexión entre redes y la falta de coordinación entre concesionarios ha derivado en rutas subutilizadas por los usuarios, altos tiempos de entrega, así como, altas tarifas y servicio discontinuo e ineficiente.

Al respecto, esta Autoridad Investigadora tiene conocimiento, conforme a lo que señalaron los usuarios, de las siguientes problemáticas relacionadas con la inexistencia de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES correspondientes a la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO, la RED DE KCSM y la RED DE FERROVALLE:

- De la información recolectada se desprende que, en las rutas donde se identificó la utilización de algún derecho de paso, los usuarios reciben un servicio discontinuo e ineficiente.
- Los usuarios manifestaron que existe un constante incumplimiento en las franjas horarias establecidas entre concesionarios para ejercer el derecho de paso debido a obstrucciones en la vía que no permite la entrada o salida de la carga.
- Operativamente, para los usuarios, el incumplimiento en las franjas horarias establecidas para ejercer el derecho de paso, tiene como efectos: demoras en la recepción o envío de la carga, lo cual afecta el servicio regular; incumplimiento en tiempos de traslado de la carga que limita la planeación logística; acumulación de carros en patios, que ocasiona saturación en vías; aumento en costos por contratación de servicios adicionales, y aumento en costos por uso de otros medios de transporte para entrega o recepción de la carga.
- Cuando se movilizan trenes unitarios,³ la problemática persiste, a pesar de que cuando se movilizan este tipo de trenes no se requiere de maniobras adicionales, puesto que una vez que se origina la carga se espera que accedan a las redes de forma más eficiente; sin embargo, no existe la continuidad en el recorrido de la ruta cuando requieren de cambio de vías para incorporarse a una red administrada por otro concesionario.

La problemática descrita por los usuarios expone una ineficiente interconexión para acceder a las distintas redes del SFM que, conforme a sus manifestaciones, implican altas tarifas por el servicio, mala calidad del mismo, así como altos tiempos de entrega que pueden derivar en escasez de insumos, paros en sus plantas de producción o incumplimientos de los usuarios para con sus clientes finales.

³ Equipo tractivo acoplado a un equipo de arrastre que transporta un grupo de equipo de arrastre de un mismo origen a un mismo destino.

Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se emite el DICTAMEN y se acuerda (**Capítulo XI**):

PRIMERO.- Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE KCSM.

SEGUNDO.- Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO.

TERCERO.- Hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE.

CUARTO.- Hay elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FIT.

QUINTO.- Hay elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD.

SEXTO.- Notificar, mediante la publicación en el DOF, los datos relevantes del DICTAMEN a los agentes económicos que demuestren tener interés en el asunto, para que puedan manifestar en el EXPEDIENTE lo que a su derecho convenga y ofrezcan los elementos de convicción que estimen pertinentes, conforme a las fracciones V y VI del artículo 96 de la LFCE. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción V, primer párrafo, de las DISPOSICIONES.

SÉPTIMO.- Publicar la versión pública del DICTAMEN en el sitio de Internet de la COMISIÓN, conforme a la fracción V del artículo 96 de la LFCE y al primer párrafo de la fracción V del artículo 163 de las DISPOSICIONES.

OCTAVO.- Notificar mediante oficio a la SCT el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO**, **SEGUNDO** y **TERCERO** del DICTAMEN. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

NOVENO.- Notificar personalmente a KCSM el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE KCSM. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO.- Notificar personalmente a GRUPO MÉXICO el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE GRUPO ECONÓMICO MÉXICO. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO PRIMERO.- Notificar personalmente a FERROVALLE el DICTAMEN que propone determinar la no existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FERROVALLE. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO SEGUNDO.- Notificar personalmente a LCD el DICTAMEN mediante el cual se identificaron elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE LCD. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO TERCERO.- Notificar personalmente a FIT el DICTAMEN mediante el cual se identificaron elementos para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de la RED DE FIT. Lo anterior conforme al artículo 163, fracción V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

El Titular de la Autoridad Investigadora, **Carlos Mena Labarthe**.- Rúbrica.