

Acuerdo 165/2020

Resolución del Expediente 2C.9/ARTF/DGAJ/03/2020 Correspondiente al Procedimiento Administrativo de Establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria

Naucalpan de Juárez, Estado de México, a los seis días del mes de marzo del año dos mil veinte.

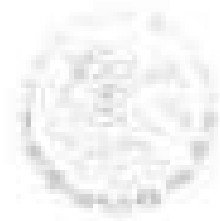
Visto el estado de los autos para resolver el expediente administrativo al rubro citado, relativo al Procedimiento Administrativo de Establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria iniciado con motivo de la Resolución emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica en el expediente administrativo identificado bajo el número DC-003-2018, con relación a la ausencia de condiciones de competencia efectiva respecto 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, específicamente: cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, en la cual se encuentra involucrada la empresa Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., es por lo que el Titular de esta Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario se pronuncia al respecto, de conformidad con los artículos 6 Bis, fracción IV y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 173 fracción V del Reglamento del Servicio Ferroviario; y 57, fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, legislación supletoria del artículo 5 fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, de acuerdo con las "Definiciones", "Antecedentes", "Consideraciones de Derecho" y "Resolutivos" que a continuación se señalan:

DEFINICIONES

Los términos que se enuncian a continuación tendrán los significados siguientes en la presente Resolución para fijar las bases de regulación tarifaria:

AGENCIA	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
CIS	Centro Integral de Servicios de la AGENCIA.
COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica
DECRETO	Decreto por el que se crea la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.
DGAJ	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la AGENCIA.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
EXPEDIENTE	Se refiere al expediente No. 2C.9/ARTF/DGAJ/03/2020, relativo al Procedimiento Administrativo de establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria conforme al artículo 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y al artículo 173 del Reglamento del Servicio Ferroviario.
EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO	Reglamento del Servicio Ferroviario.
KCSM	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.





LRSF	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
LFPA	Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica.
LINEAMIENTOS	LINEAMIENTOS generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicado en el Diario Oficial de la Federación el cuatro de febrero de dos mil veinte.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
RSF	Reglamento del Servicio Ferroviario.
RESOLUCIÓN	Se refiere a la resolución emitida por la COFECE dentro del expediente DC-003-2018 en la que determinó la ausencia de competencia efectiva respecto 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, específicamente: cloro, óxido de etileno, amoníaco anhidro y sosa cáustica.
RISCT	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SECRETARÍA o SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SPTFC O SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS	Servicio público de transporte ferroviario de carga de los productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz, específicamente: cloro, óxido de etileno, amoníaco anhidro y sosa cáustica.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.

ANTECEDENTES

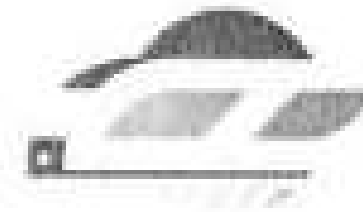
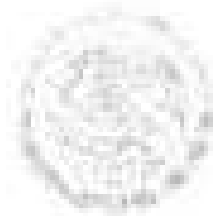
1. La COFECE emitió la RESOLUCIÓN, de fecha veintisiete de enero del año en curso, notificada a esta AGENCIA el día cuatro de febrero de dos mil veinte, mediante la cual dicho Órgano Constitucional Autónomo determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva respecto al SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS en veinte mercados relevantes; de la cual se transcribe un extracto para pronta referencia:

"De hecho, en el caso que nos ocupa, la normativa aplicable contempla la posibilidad de evaluar si las condiciones de competencia efectiva han cambiado y si es necesario mantener la regulación aplicada.

El artículo 47 de la LRSF señala:

"La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.





Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, **establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante**, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron [énfasis añadido].

Es decir, la ARTF establecerá bases tarifarias para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, previa resolución de esta COMISIÓN que determine la inexistencia de condiciones de competencia efectiva...*

RESUELVE

PRIMERO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en ocho mercados relevantes consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de cloro en las siguientes rutas: i) origen Ing. Agustín Lira y destino Acocotla; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Carmela; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Marelia; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Tachac; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Melchor Ocampo; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Nuevo Lareda; y viii) origen Ing. Agustín Lira a El Castillo y destino Rosita.

SEGUNDO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en las nueve mercados relevantes consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de óxido de etileno en las siguientes rutas: i) origen Coatzacoalcos y destino La Junta; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Doña Rosa; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino La Junta; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Irapuato; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Coatzacoalcos; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Tachac; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Maciavio Herrera; viii) origen Ing. Agustín Lira y destino Xalostoc; y ix) origen Ing. Agustín Lira y destino Ecatepec.

TERCERO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en dos mercados relevantes consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de amoniaco anhidro en las siguientes rutas: i) origen Guanamex a Piedras Negras y destino Torreón; y ii) origen Guanamex y destino Victoria.

CUARTO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un 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 y destino El Castillo

...

OCTAVO. Notifíquese personalmente a Grupo México, S.A.B. de C.V.; Ferrosur, S.A. de C.V.; Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.; y a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.; en términos del artículo 170 de las DRLFCE; por lista a Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.; Iquisa Santa Clara, S.A. de C.V. e Industria Química del Istmo, S.A. de C.V.; y por oficio al Titular del Poder Ejecutivo Federal, a la Secretaría de Comunicaciones y

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 3 de 86





Transportes y a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE..”

2. Derivado de lo mencionado en el Antecedente anterior, la AGENCIA mediante Oficio número 4.5.- 174/2020, de fecha seis de febrero de dos mil veinte¹, inició respecto de KCSM el procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria, en términos de lo dispuesto en los artículos 6 Bis, fracción IV y 47 de la LRSF; así como 173, 174 y 175 del RSF.

En ese sentido, la AGENCIA otorgó a KCSM un plazo de diez días naturales contados a partir de la notificación del citado oficio, para que aportara pruebas y manifestara lo que a su derecho conviniera, en cumplimiento con lo dispuesto en los artículos 14 de la CPEUM y 173 fracción III del RSF, asimismo, ordenó la apertura del EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO.

3. Con escrito sin número, de fecha once de febrero de dos mil veinte², KCSM en relación con el Oficio número 4.5.- 174/2020, solicitó a la AGENCIA con fundamento en el artículo 31 de la LFPA, una prórroga de diez días a efecto de realizar manifestaciones y ofrecer medios de prueba. Asimismo, realizó una solicitud para que la AGENCIA llevara a cabo la regularización del procedimiento en virtud de que a juicio de KCSM, esta AGENCIA pretende reducir el plazo de duración del procedimiento de mérito de los 50 días previstos en el Reglamento del Servicio Ferroviario, a un plazo de 30 días naturales previsto en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

4. En atención a lo anterior, mediante Acuerdo ARTF número 067/2020 de fecha catorce de febrero de dos mil veinte³; la AGENCIA determinó entre otras cosas lo siguiente:

“CUARTO.- Por lo que respecta a la petición contenida en el ESCRITO del PROMOVENTE relativa a la ampliación del plazo que le fue otorgado originalmente por esta AGENCIA para dar atención al oficio número 4.5.- 174/2020, dígaselo lo siguiente:

El artículo 31 de la LFPA, de aplicación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5, fracción III de la LRSF, establece lo siguiente:

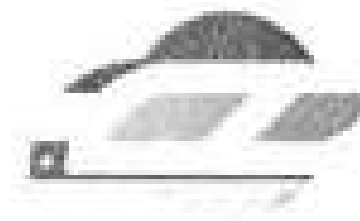
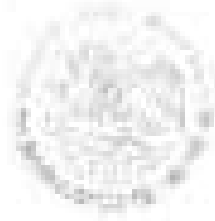
“Artículo 31.- Sin perjuicio de lo establecido en otras leyes administrativas, la Administración Pública Federal, de oficio o a petición de parte interesada, podrá ampliar los términos y plazos establecidos, sin que dicha ampliación exceda en ningún caso de la mitad del plazo previsto originalmente, cuando así lo exija el asunto y no se perjudiquen los derechos de los interesados o de terceros.” [Énfasis añadido]

¹ Dicho Acuerdo se notificó el día seis de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 603 a la 641.

² Dicho escrito se encuentra de la foja 642 a la 667.

³ Dicho Acuerdo se notificó el catorce de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 668 a la 677.





En virtud de lo anterior, y tomando en consideración de que el plazo originalmente otorgado a KCSM para dar atención al oficio número 4.5.- 174/2020, fue de diez días naturales, atendiendo al contenido del precepto legal previamente citado, por única ocasión se otorga una ampliación de **cinco días naturales adicionales al plazo originalmente otorgado**, mismo que empezará a contar a partir del día siguiente de la fecha de vencimiento del mismo.

En ese sentido, tomando en consideración que el plazo originalmente otorgado fenecía el dieciséis de febrero de dos mil veinte, en virtud de que el oficio número 4.5.- 174/2020 le fue debidamente notificado a KCSM el día seis de febrero de dos mil veinte, y en términos del artículo 38 de la LFPA legislación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5, fracción III de la LRSF, surtió efectos el mismo día, el nuevo plazo para dar contestación al citado oficio fenecía el día **veintiuno de febrero de dos mil veinte**.

Asimismo, hágase del conocimiento de KCSM que una vez transcurrido el término de ampliación concedido para realizar manifestaciones y aportar los elementos de prueba que considere pertinentes, en caso de no realizarla, se le tendrá por perdida su derecho de conformidad con el artículo 288 del Código Federal de Procedimientos Civiles (en adelante CFPC), legislación supletoria en términos del artículo 5 fracción IV de la LRSF, por lo que esta AGENCIA continuará con las etapas procesales del presente procedimiento y en su caso, fijará las bases de regulación tarifaria con la mejor información que obre en sus archivos.

En referencia a lo manifestado por el PROMOVENTE en su ESCRITO, respecto de que la supuesta "reducción" que propone esta AGENCIA, le "resta certidumbre y certeza al procedimiento previsto en la norma y afecta los derechos procesales de KCSM, pudiendo dejarla en estado de indefensión", se precisa que la misma es una apreciación subjetiva carente de todo valor jurídico, pues habla de un supuesto, por ende inexistente en la realidad jurídica, ya que refiere situaciones de realización totalmente incierta pues este procedimiento se encuentra en su etapa de inicio, siguiendo los plazos legales establecidas en los artículos 47 de la LRSF y 173 del RSF, reiterando que respecto de éste último artículo, de ninguna manera se reducirán los plazos en días naturales previstas, en perjuicio de KCSM.

Por otra parte, es preciso señalar que la regularización del procedimiento tiene por objeto que la autoridad que desahoga el mismo, subsane toda omisión que notaren en su substanciación, de conformidad con el artículo 58 del CFPC, de aplicación supletoria en los términos antes referidos; no obstante, dicho supuesto no se actualiza en el presente procedimiento, ya que como se refirió con antelación, en el oficio número 4.5.- 174/2020 esta AGENCIA jamás hizo mención o consideración alguna respecto de la reducción de plazos, aunado a que el mismo es congruente con los plazos previstos en los artículos 47 de la LRSF y 173 del RSF, por lo que resulta improcedente la solicitud de regularización de procedimiento.

Aunado a lo anterior, se destaca que el PROMOVENTE no acompañó algún fundamento funcional de hecho y de derecho que constriña a esta AGENCIA a realizar tal regularización.





Por tal motivo, esta AGENCIA acuerda que se continúe con la secuela procesal establecida en el marco jurídico aplicable, observado en todo momento los plazos señalados para ella."

5. Posteriormente, KCSM presentó en el CIS de esta AGENCIA dos escritos, sin número, ambos de fecha once de febrero de dos mil veinte el primero de ellos denominado "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5.- 174/2020" y el segundo denominado "Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5.- 174/2020", ambos haciendo referencia al diverso número 4.5.- 174/2020, mediante los cuales realizó sus manifestaciones, ofreció y desahogó los medios de prueba que consideró pertinentes⁴.

6. Mediante Acuerdo ARTF número 125/2020 de fecha veintiuno de febrero de dos mil veinte⁵, la AGENCIA tuvo por presentada la información remitida por KSCM mediante sus escritos referidos en el antecedente anterior, y respecto de las manifestaciones y medios de prueba ofrecidos por KCSM se acordó, entre otras cosas, lo siguiente:

...
"...
...
"

En virtud de lo anterior, respetuosamente solicito a la Agencia se sirva:

TERCERO. Con fundamentos en lo dispuesto en el artículo 366 del Código Federal de Procedimientos Civiles, abstenerse de emitir bases de regulación tarifaria para los Tramos Objeto hasta en tanto la Resolución de COFECE no cobre naturaleza inatacable...*

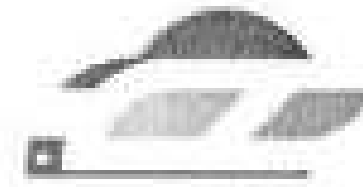
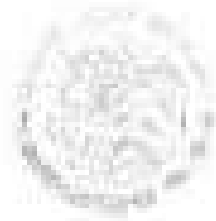
Sobre tal petición esta AGENCIA determina que la misma es improcedente puesto que la Resolución contenida en el Dictamen emitido por la COFECE, de fecha veintisiete de enero de dos mil veinte y notificada a esta AGENCIA el día cuatro de febrero de dos mil veinte, dicho órgano regulador determinó que no existen condiciones de competencia efectiva dentro del expediente identificado bajo el número DC-003-2016 (en adelante RESOLUCIÓN), relativo al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga de Productos Químicos y/o Petroquímicos (Cloro, Óxido de Etileno, Amoniaco Anhidro y Sosa Cáustica) en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz, goza de presunción de legalidad hasta en tanto su invalidez no haya sido declarada por autoridad administrativa o jurisdiccional competente; lo anterior de conformidad con lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la LFPA, legislación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5 fracción III de la LRSF.

Asimismo, es importante destacar lo establecido por el artículo 28 párrafo veinte, fracción VII de la CPEUM, en cual a la letra señala lo siguiente:

⁴ Dichos escritos se denominan "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5.- 174/2020" y "Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5.- 174/2020", así como sus Anexos, fueron valorados en términos de los artículos 79, 93 fracción III, 133, 186, 197, 203, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario de la foja 816 a la 900.

⁵ Dicho Acuerdo se notificó el día veintidós de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 764 a la 789.





(se transcribe el párrafo y fracción del artículo invocada)

...De la lectura a lo anterior, y toda vez que el acto que motivó el inicio del procedimiento de bases de regulación tarifaria, fue la Resolución emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante COFECE), y toda vez que el motivo del presente procedimiento es la de ejercer su facultad reglada de la AGENCIA prevista en el artículo 47 de la LRSF y 174 tercer párrafo del Reglamento del Servicio Ferroviario (en adelante RSF). Esto es, la obligación que: "deberá establecer bases de regulación tarifaria", previa resolución de la COFECE, y que lo hará "por sí... cuando tenga conocimiento que la Comisión Federal de Competencia Económica determinó, sin que haya mediado solicitud de la Agencia, que no existen condiciones de competencia efectiva"; por lo cual de acuerdo con el marco legal vigente, este órgano desconcentrado no puede abstenerse de emitir la regulación y mucho menos suspenderse el procedimiento, pues de no llevarlo a cabo, estaría atentando en contra del orden público e interés social.

Sirva de apoyo a lo anterior, los criterios siguientes:

...

(se transcriben criterios)

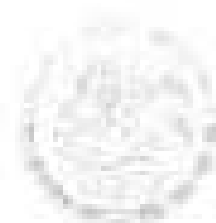
...

En ese orden de ideas, no resulta factible decretar la suspensión del presente procedimiento, en virtud de que dicha suspensión traería como consecuencia el incumplimiento dentro de los plazos establecidos para tal efecto, de la facultad y obligación reglada de la AGENCIA conforme a los artículos 47 de la LRSF y 173, 174 y 175 del RSF, en correlación con el artículo 28 de la Constitución Federal antes referido, ya que de una lectura armónica de los mismos, se concluye que el origen del presente procedimiento fue la Declaratoria de COFECE, y que en ese orden de ideas contrario a lo manifestado por KCSM, el 47 de la LRSF, sí establece la obligación de la AGENCIA de iniciar en el caso concreto, el procedimiento de establecimiento de bases de regulación tarifaria, lo cual se robustece con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 174 del RSF, por tanto esta AGENCIA se encuentra en la obligación de dar cumplimiento a la facultad reglada otorgada por el poder legislativo (acto materialmente legislativo ajeno al presente procedimiento), es decir, establecer bases de regulación tarifaria previa resolución de COFECE, dentro de los 30 días naturales siguientes a que la AGENCIA tuvo conocimiento de dicha resolución.

En adición a lo anterior, la Resolución de COFECE para esta AGENCIA goza de presunción de legalidad, siendo como lo es que, en términos del artículo 28 Constitucional las normas generales, actos u omisiones de la COFECE podrán ser impugnados únicamente mediante el juicio de amparo indirecto, y a la fecha esta AGENCIA no tiene conocimiento de algún medio de impugnación interpuesto por KCSM en contra de la Resolución de COFECE, y mucho menos que se haya decretado ningún tipo de suspensión provisional y definitiva dentro del mismo.

QUINTO.- *En términos de lo establecido en el artículo 50 de la LFPA de aplicación supletoria en términos de lo previsto en el artículo 5 fracción III de la LRSF, se tiene por ofrecida la prueba siguiente:*





La prueba pericial en materia de Economía a cargo del perito C. Eduardo Scola Velasco ofrecida por KCSM, pero la misma se desecha en virtud de lo siguiente:

Por no cumplir con los requisitos legales de pertinencia, idoneidad y utilidad de la prueba para su admisión y consecuente desahogo, dado que no está dirigida a demostrar la existencia del objeto del presente procedimiento o bien alguna violación del mismo; toda vez que no tiene relación con éste. Lo anterior se robustece con los siguientes criterios:

...

(se transcriben criterios)

...

Lo anterior es así ya que el objeto del presente procedimiento es establecer las bases de regulación tarifara como consecuencia de la resolución emitida por COFECE determinó que no existen condiciones de competencia efectiva dentro del expediente identificado bajo el número DC-003-2018, relativo al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga de Productos Químicos y/o Petroquímicos (Cloro, Óxido de Etileno, Amoniaco Anhidro y Sosa Cáustica) en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz y en cumplimiento al artículo 47 de la LRSF.

Donde KCSM presta el servicio público ferroviario de carga de los productos, más no respecto de los efectos o incentivos económicos previsibles que resultaría de imponer medidas regulatorias que no sean consistentes o idóneas con las supuestas condiciones o problemáticas identificadas por COFECE; dichos aspectos no se relacionan con el fondo de este procedimiento, ya que de admitirse la misma, esta tendría por efecto incidir, modificar y de algún modo la Resolución COFECE por parte de la AGENCIA, e implicaría también, materialmente contradecir, las facultades expresas y la materia económica que constitucionalmente se ha dado de manera exclusiva a la COFECE para pronunciarse sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva en un determinado sector. Sirva de apoyo a lo anterior

—

(se transcribe criterio)

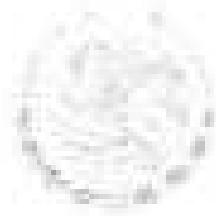
—

Lo anterior es así, ya que con la pericial de economía no se alcanza el extremo que se pretenden acreditar a través de los medios probatorios ofrecidos por KCSM, ya que el objeto del presente procedimiento no es desestimar la resolución emitida por COFECE por lo tanto, atendiendo a los principios de pertinencia e idoneidad como preceptos fundamentales que componen la materia de la prueba.

Por ello la admisión y eventual desahogo de la prueba resulta innecesaria para la finalidad buscada en el desahogo de este procedimiento, ya que no guarda relación con el fondo del mismo, pues en el mismo esta AGENCIA tomando en consideración la información y manifestaciones apartadas por KCSM, sólo establecerá las bases de regulación tarifaria aplicables a los productos químicos materia de la Resolución de COFECE, por tal motivo con fundamento en el artículo 50, párrafo tercero de la LFPA, legislación de aplicación supletoria en términos del artículo 5 fracción III de la LRSF, que establece

—





(se transcribe el párrafo tercero del artículo 50 de la LFPA)

...

Asimismo, una de las finalidades de la prueba pericial es que a través de los estudios especializados del perito ayude al juzgador (o a quien resuelve) a saber que evidencias son necesarias para que ésta llegue a una conclusión, es decir, lo que KCSM pretende con el ofrecimiento de la referida probanza es demostrar los efectos o incentivos económicos previsibles que resultaría de imponer medidas regulatorias que no sean consistentes o idóneas con las supuestas condiciones o problemáticas identificadas por COFECE, sin embargo, derivado de la resolución de fecha veintisiete de enero de dos mil veinte, dictada por la Comisión Federal de Competencia Económica en donde se determinó que no existían condiciones de competencia efectiva, más aún que, como ya se dijo, el objeto del procedimiento en cuestión es el de únicamente fijar las bases de regulación tarifaria, tal resultado de dicho procedimiento en todo caso tendría un efecto benéfico para los usuarios de transporte ferroviario, pues se establecerían tarifas más justas y proporcionales.

Ahora bien, y continuando con la idoneidad de la probanza que ahora se desecha es importante que la misma guarde una relación con el fondo del asunto que se debate, sin embargo, es el caso que no guarda relación con el procedimiento, pues el mismo no busca ocasionar una afectación al oferente ni los efectos o incentivos económicos previsibles que resultaría de imponer medidas regulatorias que no sean consistentes o idóneas con las supuestas condiciones o problemáticas identificadas por COFECE, sino que, como ya se dijo, es únicamente fijar bases de regulación tarifaria tomando en consideración las manifestaciones y medios probatorios aportados por KCSM y no determinar cómo estos podrían generar una competencia en un plano de equidad en materia económica.

Asimismo, como parte del procedimiento esta AGENCIA solicitó a KCSM la información respectiva a su metodología y cálculo utilizado para estimar la tarifa de flete, la tarifa por medio, las amortizaciones de la concesión, a efecto de que la AGENCIA esté en posibilidad de considerarlos al momento de fijar las bases de regulación tarifaria.

Debe tomarse en consideración también que una de las principales razones para acudir al ofrecimiento de esta probanza es que esta auxilie o apoye a calificar hechos o circunstancias determinadas para que los mismos se ajusten a una hipótesis o planteamiento realizada, lo que no ocurre en este caso pues el procedimiento tiene una naturaleza unilateral en la que no hay propiamente un litigio para hacer tal calificación, por ello resulta procedente el desechamiento de plano de la referida probanza. Sirva de apoyo para lo anterior los siguientes criterios:

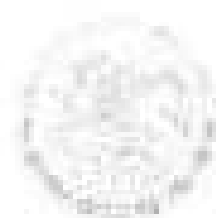
...

(se transcriben criterios)

...

De las tesis anteriores, se robustece el argumento que la probanza ofrecida por KCSM, carece de una relación jurídica con el fondo del asunto además de una utilidad, ya que no existe una pertinencia con la información que se pretende brindar, pues como se mencionó en supralíneas, KCSM tuvo la oportunidad de brindar la información requerida por la AGENCIA para allegarse de elementos necesarios para el





establecimiento de las bases de regulación tarifaria, además con ella se estarían incluyendo hechos ajenos al presente procedimiento como lo son las afectaciones económicas que dice le podría ocasionar este procedimiento, que como ha quedado precisado, pretende únicamente cumplir con lo establecido en el artículo 47 de la LRSF y 173 del RSF.

Por ello, se reitera que dicha probanza es innecesaria en virtud de que no generaría alguna convicción en el establecimiento de las bases de regulación tarifaria, pues se trata de un procedimiento en donde no existe controversia ni un fin sancionador en contra de KCSM, sino que se busca establecer bases de regulación tarifaria que resulte en un beneficio para los usuarios del transporte ferroviario.

Asimismo, debido a que la resolución de COFECE a la fecha del presente acuerdo en términos de los artículos 7 y 8 de la LFPA, la misma goza de presunción de legalidad, siendo como lo es que, de conformidad con el artículo 28 Constitucional las normas generales, actos u omisiones de la COFECE podrán ser impugnados únicamente mediante el juicio de amparo indirecto y no serán objeto de suspensión.

Así las cosas, a la fecha del presente acuerdo la Resolución de la COFECE no ha sido modificada o revocada en algún sentido por orden judicial, por lo tanto, se entiende como un acto consentido, hasta en tanto no exista determinación que diga lo contrario, como se robustece del siguiente criterio:

...

(se transcribe criterio)

...

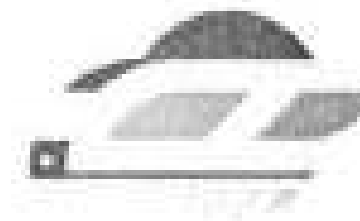
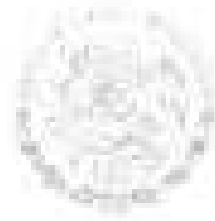
Derivado del argumento plasmado con anterioridad, esta AGENCIA desecha la prueba pericial en materia de Economía ofrecida por KCSM, pues de admitirse la misma, se incidiría y/o modificaría la Resolución emitida por COFECE, e implicaría también, materialmente contradecir, las facultades expresas y la materia económica que constitucionalmente se ha dado de manera exclusiva a la COFECE para pronunciarse sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva en un determinado sector.

...

*...**OCTAVO.** En términos de lo dispuesto en los artículos 47, segundo párrafo de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y 173 fracción IV del Reglamento del Servicio Ferroviario; notifíquese a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (en adelante KCSM) a efecto de que comparezca a la audiencia para realizar alegatos respecto del Procedimiento Administrativo para el establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria, desahogado dentro del expediente número 2C.9/ARTF/DGAJ/03/2020, misma que se llevará a cabo el día veinticinco de febrero de dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos, en las instalaciones de la AGENCIA,...*

Por otra parte, en el mismo Acuerdo número ARTF 125/2020 la AGENCIA notificó a KCSM que se llevaría a cabo la audiencia prevista en el artículo 173 fracción IV del RSF el día veinticinco de febrero de dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos.





7. Con fecha veinticinco de febrero del año dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos se celebró la Audiencia Única⁶ en términos del artículo 173, fracción IV del RSF, a la cual **KCSM no compareció y por ende no realizó manifestación alguna**, no obstante que la misma le fue debidamente notificada en el domicilio señalado para tales efectos.

8. Con Acuerdo número ARTF 130/2020 de fecha veinticinco de febrero de dos mil veinte⁷, esta AGENCIA con fundamento en el artículo 173, fracción IV del Reglamento del Servicio Ferroviario y 56 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, legislación de aplicación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción III de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, con la finalidad de dejar a salvo el derecho al debido proceso de KCSM, hizo del conocimiento de este concesionario que, no obstante que no compareció a la audiencia referida en el antecedente anterior, se dejó a salvo su derecho para que, de considerarlo pertinente, manifestará sus alegatos por escrito otorgándole para ello, cinco días naturales siguientes a la notificación del Acuerdo respectivo. En ese sentido, es de señalar que KCSM no realizó manifestación alguna.

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. Que el Titular de la AGENCIA es competente para resolver el presente procedimiento **administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria**, derivado de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y 36, fracciones VIII y XXVII de la LOAPE; 1º, 2º, fracción XXX, 37 y 40 del RISCT; 5 fracción III, 6º Bis, fracciones IV y XIX y 47 de la LRSF, 173 fracción V, 174, del RSF así como PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO, fracciones XV y XIX, y CUARTO, del DECRETO; 57 fracción I de la LFPA, legislación supletoria en términos del artículo 5 fracción III de la LRSF; así como el nombramiento de fecha primero de diciembre de dos mil dieciocho, expedido a su favor por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos y conforme a los ordenamientos y disposiciones legales mencionados en el cuerpo de la presente Resolución.

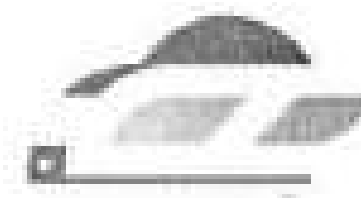
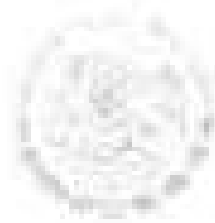
SEGUNDA. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 28, cuarto párrafo de la CPEUM, se establece que el sector ferroviario es una área prioritaria para el desarrollo económico del país, así como que el Estado podrá concesionar la prestación de servicios públicos como la explotación, uso o aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, como lo son las vías generales de comunicación ferroviaria y que los concesionarios deberán sujetarse a las leyes que regulan el servicio público o los bienes concesionados.

Asimismo, las disposiciones contenidas en la LRSF y el RSF en términos de lo previsto en su artículo 1º, son de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público del transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

⁶ Dicha acta de la Audiencia Única se encuentra de la foja 928 a la 933.

⁷ Dicho Acuerdo se notificó el día veinticinco de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 934 a la 940.





TERCERA. Visto las constancias que integran el EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO, las mismas serán valoradas por esta AGENCIA dentro de la presente resolución, atendiendo a los principios de economía, celeridad, eficacia y legalidad previstos en el artículo 13 de la LFPA, legislación supletoria en términos del artículo 5, fracción III de la LRSF.

CUARTA.- Que de la valoración y consideración a las manifestaciones, información y documentación presentada y los elementos de prueba aportados por KCSM y de las constancias que obran en autos del expediente en que se actúa, en términos de lo dispuesto por los artículos 79, 88, 93 fracciones II, III y VII, 129, 130, 133, 188, 197, 202, 203, 210-A, 217 y demás relativos y aplicables del CFPC de aplicación supletoria de conformidad con lo previsto por el artículo 5, fracción IV de la LRSF, resulta evidente por ser un **hecho notorio** para esta AGENCIA que KCSM en su carácter de concesionario de la vía general de comunicación del Noreste, **presta el servicio público de transporte ferroviario de carga respecto de los productos Cloro y Óxido de Etileno en varios de los mercados relevantes identificados por la COFECE en su Resolución DC-003-2018**, y que por tanto, derivado de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE, esta AGENCIA se encuentra en la obligación de emitir bases de regulación tarifaria respecto a las porciones de ruta en las que opera este concesionario dentro de los mercados objeto de la RESOLUCIÓN.

Para llegar a la conclusión señalada en el párrafo anterior, la AGENCIA destaca lo siguiente:

I. Marco Jurídico Aplicable, obligaciones y atribuciones de los sujetos dentro del presente Procedimiento Administrativo

Que conforme a lo dispuesto por el artículo 28, párrafo cuarto y quinto de la CPEUM, los ferrocarriles son un área prioritaria para el desarrollo nacional en términos del artículo 25 del ordenamiento en mención y que el Estado, al ejercer en ella su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia, así como, regular el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico.

Asimismo, en términos del artículo 28 párrafo décimo cuarto y vigésimo, fracción I, la COFECE, es un órgano constitucional autónomo, que tiene por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, atento a lo establecido en la CPEUM y las Leyes Aplicables en la materia. Para ello, dicho Órgano Constitucional Autónomo cuenta con las facultades necesarias para cumplir eficazmente con su objeto, destacando entre ellas las de ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia y regular las acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos. Dictando sus resoluciones con plena independencia.

Ahora bien, de las disposiciones contenidas en la LRSF en términos de lo previsto en sus artículos 1º, 6 Bis fracción





IV y 47, las mismas son de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la operación, explotación y garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación. Asimismo, dota de atribuciones a la AGENCIA para establecer las Bases de Regulación Tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva en el servicio público del transporte ferroviario, previa declaración de la COFECE. Asimismo, el RSF en sus artículos 173 y 174 párrafo tercero establece que una vez declarada la ausencia de competencia efectiva por parte de la COFECE, este Órgano Desconcentrado tiene la obligación de desahogar el procedimiento administrativo para establecer las bases de regulación tarifaria respectivas.

I.1 Atribuciones de la AGENCIA

El veintiséis de enero de dos mil quince, se publicó en el DOF el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la LRSF, el cual mediante los artículos 2, fracción I y Transitorio Segundo, se ordenó la creación de la AGENCIA, como un órgano desconcentrado de la SCT.

Con fecha dieciocho de agosto de dos mil dieciséis se publicó en el DOF el Decreto por el que se creó la AGENCIA, con capacidad técnica, operativa y de gestión. En ese sentido, la LRSF en su artículo 6 Bis, fracción IV y 47, primer párrafo enviste a la AGENCIA de la atribución de establecer bases de regulación tarifaria, cuando no existan condiciones de competencia efectiva determinada por la COFECE.

No se omite mencionar, que la AGENCIA tiene dentro de su objeto establecido en el artículo SEGUNDO del DECRETO el de regular la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con la operación multimodal.

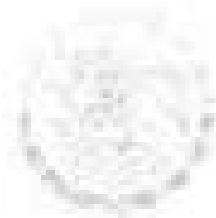
Como parte del cumplimiento de lo anterior, esta AGENCIA emitió los LINEAMIENTOS generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la LRSF, publicado en el DOF el cuatro de febrero de dos mil veinte, a efecto de dar certeza jurídica a los concesionarios y asignatarios del Sistema Ferroviario Nacional.

I.2 KCSM es concesionario de la Vía General de Comunicaciones del Noreste.

Con fecha dos de diciembre de mil novecientos noventa y seis, la SCT le otorgó concesión para la operación y explotación de la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste y para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga a favor de la persona moral Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V.

Mediante escritura número 33,385, de fecha seis de mayo de mil novecientos noventa y siete, otorgada ante la fe del licenciado Miguel Limón Díaz, titular de la Notaría Pública No. 97 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó debidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito





Federal, bajo el folio mercantil número 222,305, se hizo constar el cambio de denominación de Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., para utilizar la de Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V.

Mediante escritura número 38,013, de fecha dos de diciembre de dos mil cinco, otorgada ante la fe del licenciado Gabriel Benjamín Díaz Soto, titular de la Notaría Pública No. 131 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó debidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Federal, bajo el folio mercantil número 222,305, se hizo constar el cambio de denominación de Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., para utilizar la de Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.

Mediante escritura número 27,336, de fecha diecinueve de diciembre de dos mil seis, otorgada ante la fe del licenciado Héctor Manuel Cárdenas Villareal, titular de la Notaría Pública No. 201 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó debidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Federal, bajo el folio mercantil número 222,305 se hizo constar la transformación de Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. a Kansas City Southern de México, S. de R.L. de C.V.

Mediante escritura número 122,385, de fecha veintisiete de abril de dos mil siete, otorgada ante la fe del licenciado Cecilio González Márquez, titular de la Notaría Pública No. 151 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó debidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Federal, bajo el folio mercantil número 222,305, se hizo constar la transformación de Kansas City Southern de México, S. de R.L. de C.V. a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.

En ese orden de ideas, al ser Kansas City Southern de México, S.A. de C.V el concesionario de la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste, tiene la obligación de prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, así como de cumplir las leyes que rigen su objeto, esto es, la LRSF y el RSF. Para mejor entender lo anterior, se transcribe de manera literal las condiciones 1.2.3 y 1.5 del Título de Concesión referido en párrafos precedentes, las cuales establecen textualmente lo siguiente

"1.2.3. La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en la Vía Férrea."

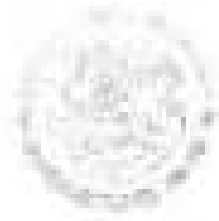
"1.5. Legislación aplicable. La operación y explotación de la Vía Férrea; el uso, aprovechamiento y explotación de los Bienes, así como la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de los servicios auxiliares, se sujetarán a la Ley y su Reglamento, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley Federal de Competencia Económica y los tratados internacionales, leyes, reglamentos, decretos y normas oficiales mexicanas.

El Concesionario acepta que si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fueran derogados, modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor." (Énfasis añadido)

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 14 de 85



2020
LEONA VICARIO
CENTENARIO MEXICO DE LA PATRI



De lo antes citado, se desprende que dentro de las condiciones fundamentales a las que está obligado KCSM, de acuerdo con el Título de Concesión otorgado por la SCT, es la de prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste, observando en todo momento lo dispuesto entre otras legislaciones, en la LFCE, LRSF y RSF.

II. Determinación de ausencia de condiciones de Competencia Efectiva y desahogo del presente Procedimiento Administrativo

La COFECE emitió la RESOLUCIÓN mediante la cual determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva, respecto del servicio público de transporte ferroviario de carga de un conjunto de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz.

En atención a la RESOLUCIÓN, la AGENCIA se encuentra en obligación de establecer bases de regulación tarifaria respecto de los productos y rutas ferroviarias contenidas en la RESOLUCIÓN, de conformidad con sus atribuciones establecidas en los artículos 6 Bis fracción IV y 47 de la LRSF, 174, párrafo tercero del RSF y agotando el procedimiento establecido en el 173 del citado Reglamento, toda vez que dichos preceptos establecen en su parte conducente lo siguiente:

LRSF

"Artículo 6 Bis. *Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:*

...

IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;"

"Artículo 47. *La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.*

Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio." (Énfasis añadido)

RSF

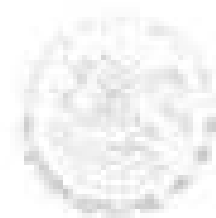
"Artículo 174...

...

Asimismo, la Agencia establecerá por sí las bases de regulación tarifaria cuando tenga conocimiento que la Comisión Federal de Competencia Económica determinó, sin que haya mediado solicitud de la

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 15 de 86





Agencia, que no existen condiciones de competencia efectiva para los servicios a que se refiere este artículo, para lo cual la Agencia aplicará lo previsto en el párrafo anterior.” (Énfasis añadido)

Artículo 173. La Agencia resolverá las solicitudes a que se refiere el artículo anterior, conforme al procedimiento siguiente:

...

II. En caso de que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva, la Agencia deberá notificar al usuario solicitante y al concesionario o permisionario del Servicio Público de Transporte Ferroviario o del Servicio Diverso del que se determinó que no existen condiciones de competencia efectiva, el inicio del procedimiento para determinar las bases de regulación tarifaria de dichos servicios, dentro de los cinco días naturales siguientes a la notificación de la resolución emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica;

III. El usuario solicitante y el concesionario o permisionario contarán con un plazo de diez días naturales siguientes a la notificación del inicio del procedimiento a que se refiere la fracción anterior, para manifestar por escrito lo que a su derecho convenga y aportar los elementos de prueba que considere pertinentes;

IV. Transcurrido el plazo a que se refiere la fracción anterior, la Agencia citará a las partes a una audiencia que se deberá llevar a cabo dentro de los cinco días naturales siguientes, y

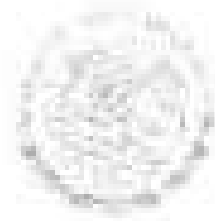
V. Concluida la etapa prevista en la fracción anterior, la Agencia, dentro de los treinta días naturales siguientes, resolverá sobre las bases de regulación tarifaria aplicable al Servicio Público de Transporte Ferroviario o del Servicio Diverso del que se determinó que no existen condiciones de competencia efectiva.”

De lo anterior, se concluye que una vez que la AGENCIA fue notificada por la COFECE de la RESOLUCIÓN se encontraba en la obligación legal de dar inicio al procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria, agotando las etapas o actuaciones procesales previstas en el artículo 173 del RSF.

III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria

Considerando que la RESOLUCIÓN de la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en cinco mercados relevantes donde KCSM provee SPTFC, así como considerando las manifestaciones hechas por KCSM y demás elementos que obran en el expediente citado, y en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 47 de la LRSF y 174, párrafo tercero del RSF, esta AGENCIA determina llevar a cabo el establecimiento de bases de regulación tarifaria respecto a los servicios de transportación de los productos Cloro y Óxido de Etileno, respectivamente, llevados a cabo por KCSM en las porciones de rutas ferroviarias en las





que participa dentro de los siguientes mercados relevantes identificados por la COFECE en su RESOLUCIÓN, con puntos de origen y destino siguientes:

Producto: Cloro

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	Morelia
2	Ing. Agustín Lira	Nuevo Laredo
3	Ing. Agustín Lira o El Castillo	Rosita

Producto: Óxido de Etileno

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	Doña Rosa
2	Ing. Agustín Lira	Maclovio Herrera

Es preciso mencionar que KCSM, en su escrito de "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5-174/2020" de fecha veintiuno de febrero de dos mil veinte, en su punto 6 intitulado "EL SUPUESTO MERCADO RELEVANTE ING. AGUSTÍN LIRA - NUEVO LAREDO INDICADO POR COFECE EN LA RESOLUCIÓN NO EXISTE, POR LO QUE DEBE QUEDAR FUERA DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO" argumentó que:

- a. "[...] la "ruta" Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo antes referida no es –en realidad– una ruta en los términos establecidos en el artículo 2, fracción XXIV del RSF, puestos que en términos de dicha disposición una ruta es 'Trayecto determinado por el que transita un Tren entre su punto de origen y de destino'";
- b. "[...] Nuevo Laredo no es el destino final de los tráficos transportados (por servicio interlineal) por KCSM desde Lechería [...] sino que dichos destinos finales son internacionales [...]";
- c. "[...] los tráficos de cloro en la ruta integrada Ing. Agustín Lira-Nuevo Laredo son internacionales y transfronterizos aun cuando algunos fueron registrados con estación destino "Nuevo Laredo" (que sólo es la última estación nacional, pero no el destino final)";
- d. "[...] de acuerdo con los registros internos de KCSM, son tráficos con destino final en Laredo, Texas [...]";
- e. "KCSM sólo transportó cloro entre el patio de la estación Lechería [...] y Nuevo Laredo (estación ubicada en su vía férrea) en 2016, 2017 y 2018, pero en todos los casos, como parte de tráficos interlineales transfronterizos con destino finales en los Estados Unidos de América [...]";

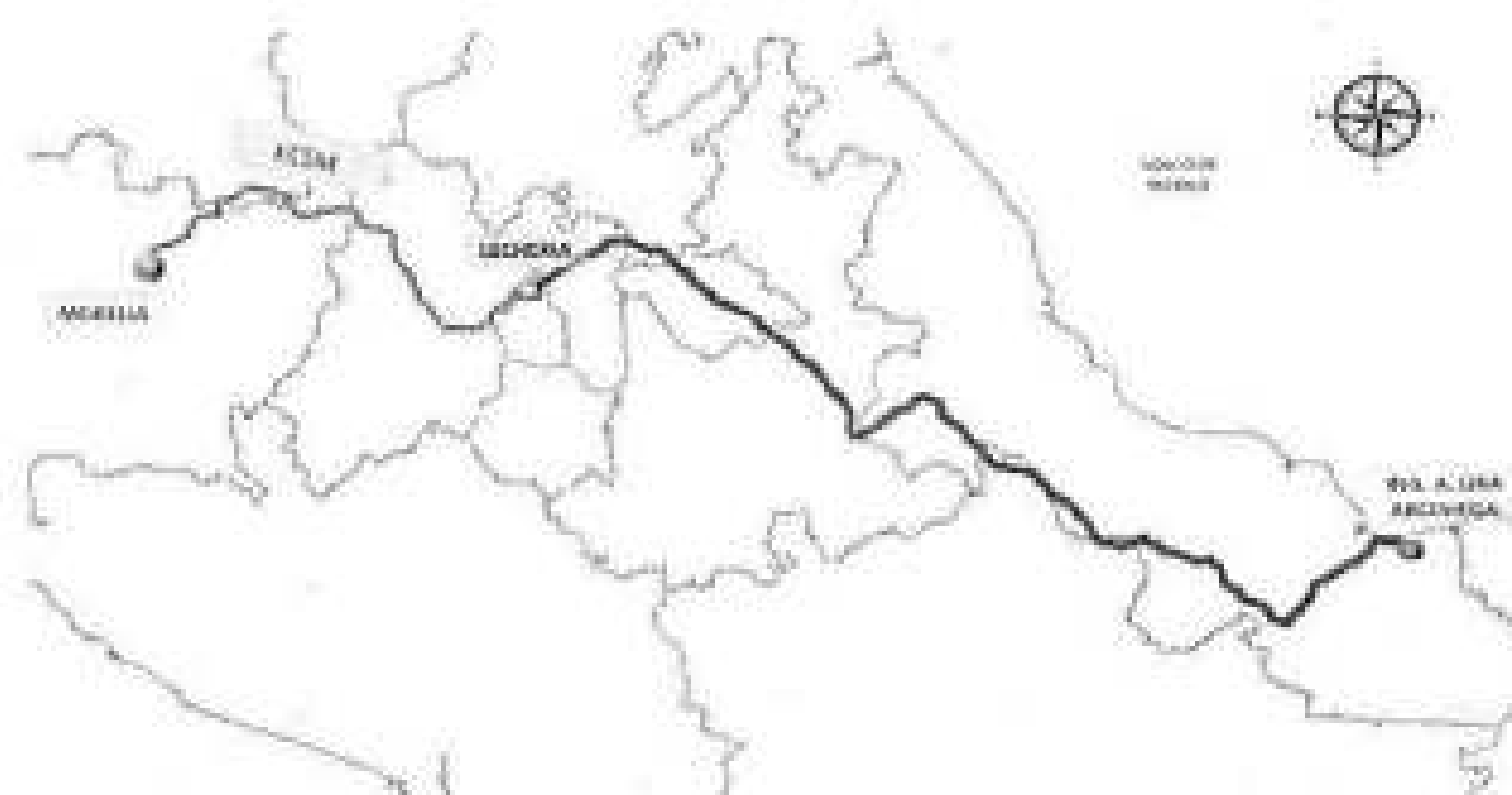




En opinión de esta AGENCIA, los argumentos de KCSM respecto a la inexistencia de la ruta Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo resultan infundados en virtud que, en términos del artículo 2, fracción XXIV del RSF, una ruta es un trayecto por el que transita un tren entre su punto de origen y su punto de destino. De manera que, aun considerando que el punto de destino final no fuese Nuevo Laredo, sino Laredo, Texas, resulta innegable que Nuevo Laredo es parte del trayecto por el que transitan los trenes de KCSM entre el punto de origen (Ing. Agustín Lira) y el punto de destino, por lo que no puede acreditarse su inexistencia. El hecho que Nuevo Laredo no sea el punto de destino final, no lo descalifica para ser caracterizado como trayecto por el que transitan los trenes de KCSM entre un punto de origen y un punto de destino. Aún más, y como correctamente lo argumenta KCSM, Nuevo Laredo representa la “última estación nacional” en esa ruta, lo que implica que Nuevo Laredo es, dentro del ámbito del territorio nacional, el destino final en esta ruta específica, por lo que Nuevo Laredo puede ser concebido como el punto de destino final dentro del territorio nacional, lo que nuevamente actualiza lo establecido en el artículo 2, fracción XXIV del RSF. De manera que, para esta AGENCIA, la ruta Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo sí es considerada como parte de este procedimiento relacionado con el establecimiento de las bases de regulación tarifaria.

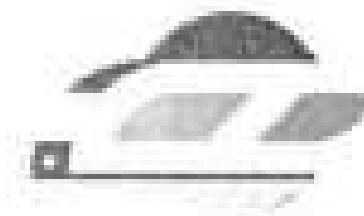
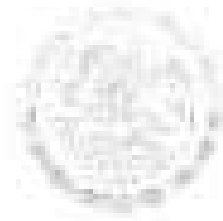
Es importante observar que, desde la perspectiva de regulación tarifaria, los cinco (5) mercados relevantes identificados por la COFECE en su RESOLUCIÓN en los que KCSM lleva a cabo la prestación del SPTFC implican la participación económica de este mismo concesionario en seis (6) porciones de rutas específicas, como se describe a mayor detalle a continuación.

El primer mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa KCSM es el de la transportación del producto CLORO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y con punto de destino Morelia. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.

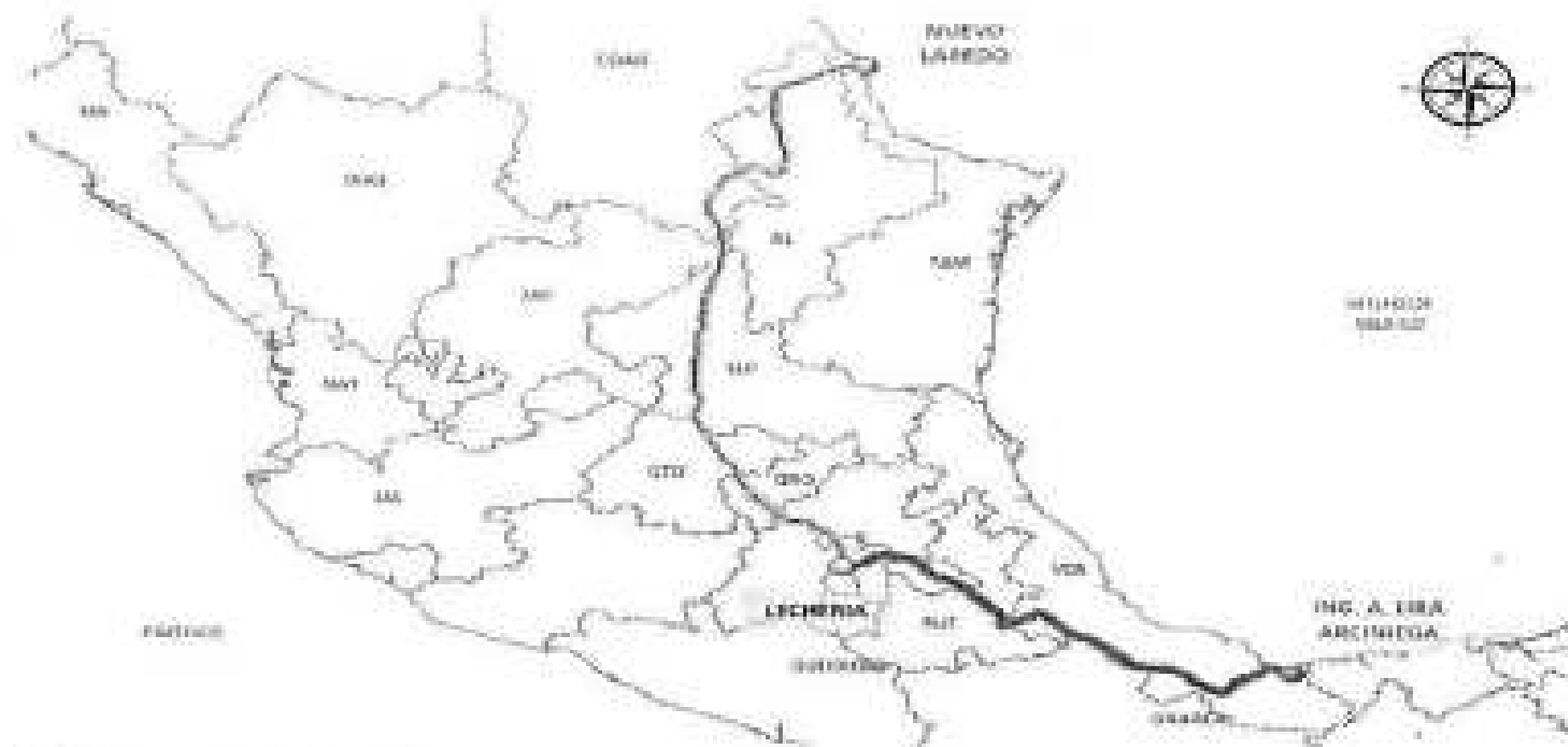


Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta, cada una de ellas provista por un concesionario específico: Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y Lechería – Morelia operada por KCSM. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de CLORO en la porción de ruta que opera, a saber, Lechería – Morelia.





El segundo mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa KCSM es el de la transportación del producto CLORO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y con punto de destino Nuevo Laredo. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.



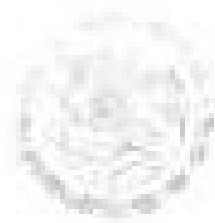
La ruta anterior está integrada igualmente por dos porciones de ruta, cada una de ellas provista por un concesionario específico: la porción de ruta Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la porción de ruta Lechería – Nuevo Laredo operada por KCSM. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de CLORO en la porción de ruta que opera, a saber, Lechería – Nuevo Laredo.

El tercer mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa KCSM es el de la transportación del producto CLORO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira o El Castillo, con punto de destino Rosita. El siguiente diagrama ilustra geográficamente este mercado dentro de territorio nacional.



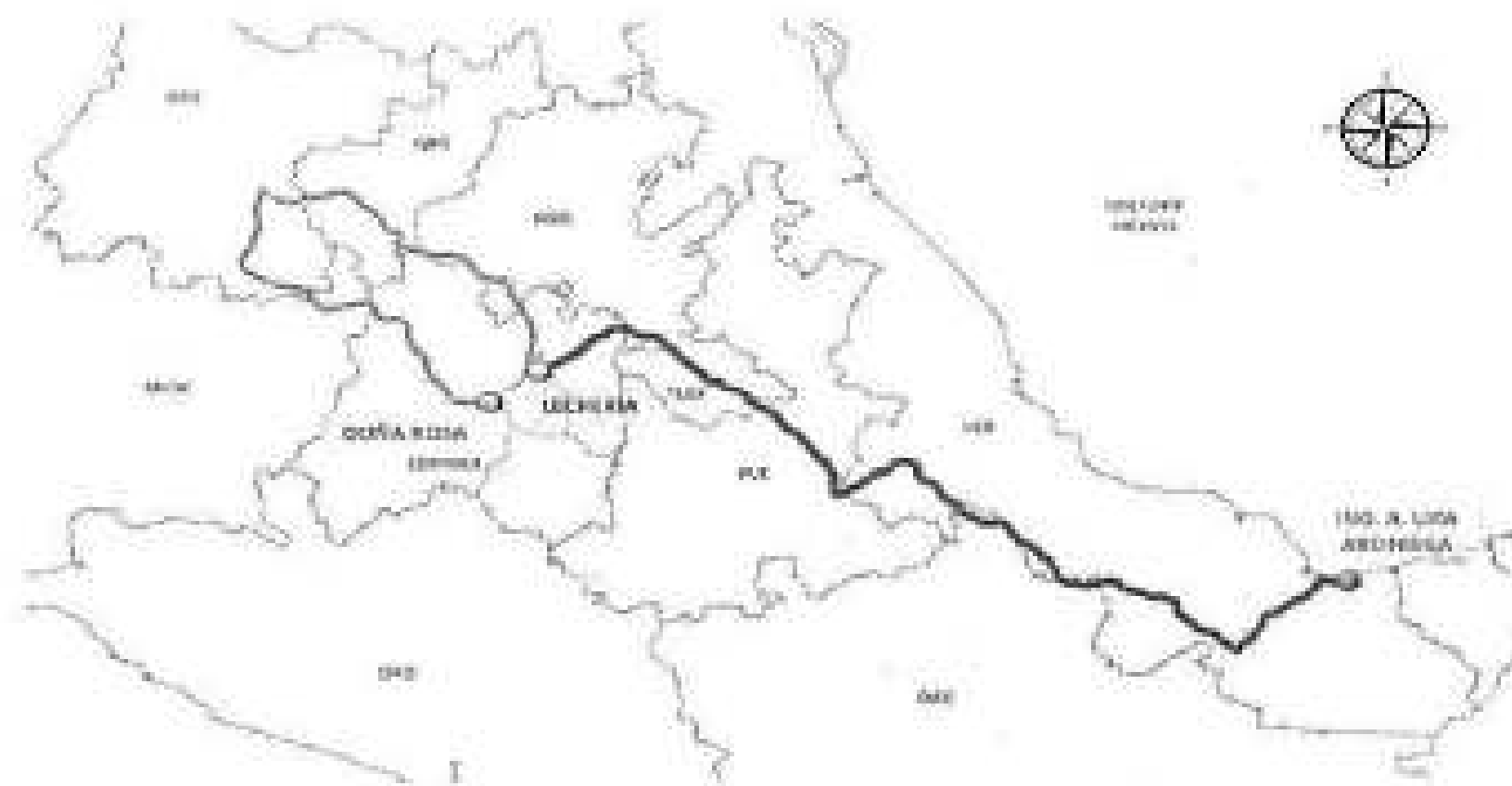
Este mercado está integrado por cuatro porciones de ruta en la que participan tres concesionarios distintos: Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V.; Lechería – Rosita operada por KCSM; El Castillo





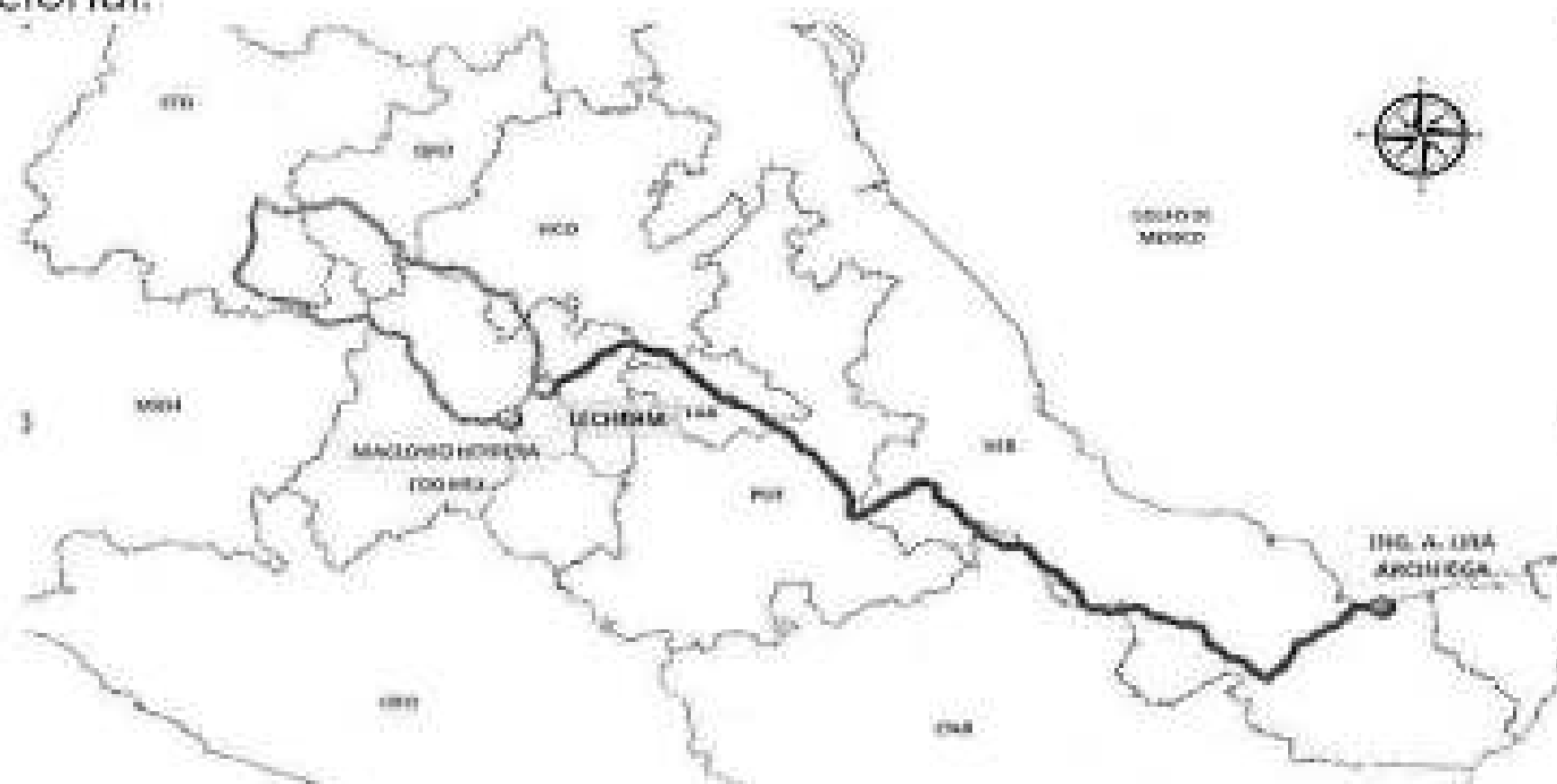
Celaya operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C. V. y, finalmente, Celaya – Rosita operada por KCSM. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en este mercado comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de CLORO en las porciones de ruta que opera, a saber, Lechería – Rosita y Celaya – Rosita, respectivamente.

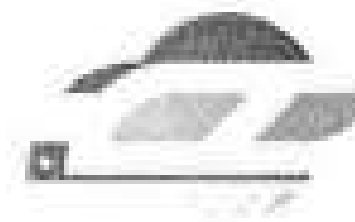
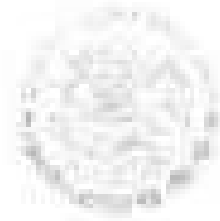
El cuarto mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa KCSM es el de la transportación del producto ÓXIDO DE ETILENO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y con punto de destino Doña Rosa. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.



Esta ruta está integrada dos porciones de ruta, cada una de ellas provista por un concesionario específico: Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y Lechería – Doña Rosa operada por KCSM. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de ÓXIDO DE ETILENO en la porción de ruta que opera, a saber, Lechería – Doña Rosa.

Finalmente, el quinto mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa KCSM es el de la transportación del producto ÓXIDO DE ETILENO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y con punto de destino Maclovio Herrera. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.





Esta ruta está integrada por dos porciones de ruta, cada una de ellas provista por un concesionario específico: Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y Lechería – Maclovio Herrera operada por KCSM. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de ÓXIDO DE ETILENO en la porción de ruta que opera, a saber, Lechería – Maclovio Herrera.

En resumen, la regulación tarifaria a la que estará sujeta KCSM en el marco del presente procedimiento comprende las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de los siguientes productos en las siguientes porciones de ruta que opera en territorio nacional:

Pares de Producto y Porciones de Ruta operados por KCSM sujetos a Regulación Tarifaria

No.	Producto	Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	Morelia
2	Cloro	Lechería	Nuevo Laredo
3	Cloro	Lechería	Rosita
4	Cloro	Celaya	Rosita
5	Óxido de Etileno	Lechería	Doña Rosa
6	Óxido de Etileno	Lechería	Maclovio Herrera

QUINTA. Previo a realizar el análisis de la determinación de las bases de regulación tarifaria respecto de los productos y porciones de ruta referidas en el considerado que antecede, esta AGENCIA lleva a cabo la valoración y consideración de las manifestaciones realizadas por KCSM, mediante su escrito de fecha veintiuno de febrero de dos mil veinte⁸, al tenor de lo siguiente:

1. En primer lugar, nos ocupamos de lo plasmado en el texto que se cita a continuación y que se transcribe para pronta referencia:

"... Que la resolución emitida por el pleno de la COFECE no ha cobrado naturaleza inatacable, y KCSM se reserva el derecho de impugnarla en el momento procesal oportuno por lo que la resolución no está firme, se encuentra sub iudice y su validez está en tela de juicio..."

⁸ Documento que se denomina "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5-174/2020", así como su anexo consistente en el medio electrónico de almacenamiento de información, mismos que fueron valorados en términos de los artículos 79, 93 fracción III, 133, 188, 197, 203, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de las fojas 816 a la 871.





Al respecto, esta AGENCIA determina que a la fecha de la presente resolución, no se ha recibido notificación alguna por parte de autoridad competente de procedimiento cualquiera que implique que KCSM haya hecho valer medio de defensa alguno, y mucho menos de que éste ya haya sido resuelto o de que en el mismo se haya ordenado algún tipo de suspensión.

En ese contexto, este órgano desconcentrado de la SCT carece de certeza jurídica, para acreditar la manifestación realizada por KCSM, ya que en el expediente citado al rubro no cuenta con los elementos de convicción idóneos que le permitan comprobar que la resolución emitida por COFECE se encuentre *sub judice*; lo que constituye simple una manifestación de apreciación subjetiva carente de valor jurídico, al ser un hecho futuro e incierto pues tal cuestión debe probarse de hecho y de derecho. Aunado a que KCSM no acompañó a su escrito de manifestaciones, medio de convicción alguno que sustente la impugnación de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE y mucho menos que en la misma se haya decretado una suspensión.

Más aún, es importante destacar lo establecido por el artículo 28 párrafo veinte, fracción VII de la CPEUM, en cual a la letra señala lo siguiente:

*"... VII. Las normas generales, **actos** u omisiones de la Comisión Federal de Competencia Económica y del Instituto Federal de Telecomunicaciones **podrán ser impugnados únicamente mediante el juicio de amparo indirecto y no serán objeto de suspensión.** Solamente en los casos en que la Comisión Federal de Competencia Económica imponga multas o la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones, éstas se ejecutarán hasta que se resuelva el juicio de amparo que, en su caso, se promueva. Cuando se trate de resoluciones de dichos organismos emanadas de un procedimiento seguido en forma de juicio sólo podrá impugnarse la que ponga fin al mismo por violaciones cometidas en la resolución o durante el procedimiento; las normas generales aplicadas durante el procedimiento sólo podrán reclamarse en el amparo promovido contra la resolución referida. Los juicios de amparo serán sustanciados por jueces y tribunales especializados en los términos del artículo 94 de esta Constitución. En ningún caso se admitirán recursos ordinarios o constitucionales contra actos intraprocesales..."*

Por tal motivo, para esta AGENCIA la RESOLUCIÓN de COFECE, goza de presunción de legalidad hasta en tanto su invalidez, ilegalidad o inconstitucionalidad no haya sido declarada por autoridad administrativa o jurisdiccional competente en ejecutoria firme que así lo determine y sea notificado a la AGENCIA; lo anterior de conformidad con lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la LFPA, legislación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5 fracción III de la LRSF.

2.- A continuación, se lleva a cabo el estudio de la siguiente manifestación realizada por KCSM consistente en:

"...

1.- ILEGALIDADES

... KCSM manifiesta las razones por las que considera que el oficio y el procedimiento administrativo de determinación de bases tarifarias iniciado conforme al mismo por la Agencia es ilegal e inconstitucional.

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucaipan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 22 de 86



2020
LEONORA VICARIO
PRESIDENTA ELECTA DE LA PAFSA

... que la Resolución emitida por el Pleno de la COFECE es una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva, y no una declaratoria de poder sustancial..”

De la lectura a las manifestaciones antes referida, esta AGENCIA hace la aclaración que el acto que motivó el inicio del procedimiento de bases de regulación tarifaria fue la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE, y en cumplimiento a las atribuciones que envisten a esta AGENCIA señalada en el artículo 6 Bis fracción IV de la LRSF. Así como en aplicación de obligación y la facultad reglada de la AGENCIA prevista en el artículo 47 de la LRSF y 174 tercer párrafo del RSF, que a la letra citan:

LRSF

“Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.” (Énfasis añadido)

RSF

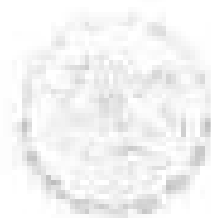
“Artículo 174...

...
Asimismo, la Agencia establecerá por sí las bases de regulación tarifaria cuando tenga conocimiento que la Comisión Federal de Competencia Económica determinó, sin que haya mediado solicitud de la Agencia, que no existen condiciones de competencia efectiva para los servicios a que se refiere este artículo, para lo cual la Agencia aplicará lo previsto en el párrafo anterior.” (Énfasis añadido)

En ese contexto, atendiendo al principio de legalidad y buena fe que rigen toda actuación administrativa, este Órgano Desconcentrado, detonó el inicio de procedimiento administrativo de bases de regulación tarifaria, motivado derivado de la RESOLUCIÓN de COFECE; por lo cual esta AGENCIA no puede abstenerse de emitir la regulación y mucho menos el mismo puede ser calificado de ilegal, pues de no llevarlo a cabo, se estaría atentando en contra del orden público e interés social.

En adición a lo anterior, la Resolución de COFEFE para esta AGENCIA goza de presunción de legalidad, siendo como lo es que, en términos del artículo 28 Constitucional las normas generales, actos u omisiones de la COFECE podrán ser impugnados únicamente mediante el juicio de amparo indirecto, y a la fecha esta AGENCIA no tiene





conocimiento de algún medio de impugnación interpuesto por KCSM en contra de la Resolución de COFECE, y mucho menos que se haya decretado ningún tipo de suspensión provisional y definitiva dentro del mismo.

3. En insistencia del análisis de los argumentos de defensa vertidos por KCSM, nos enfocaremos en el estudio de lo siguiente:

... **La Agencia carece de facultades para establecer bases de regulación tarifaria generales**

El artículo 47 de la LRSF no faculta a la Agencia a establecer bases de regulación tarifaria generales, sino sólo a un usuario solicitante. Textualmente:

"Artículo 47. La Agencia deberá **establecer bases de regulación tarifaria** por sí o a petición de **parte afectada**, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

"Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, **establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante**, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

"Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron." [Énfasis añadido]

Como puede apreciarse, el artículo 47 de la LRSF sólo faculta a la Agencia a establecer bases de regulación tarifaria por sí misma si y sólo si existe resolución de COFECE que determine que no existen condiciones de competencia efectiva, pero de ninguna manera la faculta a establecer tarifas generales, sino sólo a usuarios solicitantes y, en el mejor, de los casos a usuarios afectados.

Por lo tanto, la Agencia no puede establecer bases de regulación tarifaria respecto de los mercados identificadas por la COFECE, porque ni la COFECE, ni la Agencia han identificado quiénes son los "usuarios afectados" o los "usuarios solicitantes" y dichos hipotéticos usuarios ni siquiera han comparecido ante la Agencia o la COFECE.

Lo anterior queda de manifiesto con el simple análisis de lo dispuesto en los artículos 172, 173 y 174 del RSF, que prevén disposiciones encaminadas a que sea un "usuario afectado" el que promueva tanto el inicio del procedimiento de declaración de condiciones de competencia efectiva de COFECE como el procedimiento para el establecimiento de bases de regulación tarifaria.

Es cierto que el artículo 174 del RSF prevé (como el artículo 47 de la LRSF) que la Agencia puede establecer bases por sí, pero ello no implica que no debe identificar previamente — cuando menos — a una "parte afectada" (como indica la LRSF), pues su facultad de establecer la tarifa respectiva no es general, sino





particular en relación a un usuario solicitante (afectado) específico, por lo que sería ilógico que la Agencia pudiera establecer tarifas de aplicación general en "abstracta", lo que también sería contrario al segundo párrafo del artículo 47 de la LRSF.

En consecuencia, KCSM considera que no sólo el presente procedimiento administrativo, sino también el procedimiento de COFECE, están viciados de origen al omitir la identificación previa de un usuario solicitante o afectado, condición sine qua non, para el ejercicio de la facultad de imponer una tarifa.

La frase "por sí" establecida en la LRSF o en el RSF respecto de la facultad de la Agencia de emitir bases de regulación tarifaria, no puede ni debe interpretarse en el sentido de otorgarle a la Agencia facultades para establecer tarifas en abstracto (no relacionadas directamente a un usuario específico previamente identificado).."

Al respecto, esta AGENCIA determina que KCSM realiza una interpretación errónea y subjetiva y, por tanto, **infundada**, respecto las facultades y atribuciones de este Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues de la propia lectura a los mismos fundamentos de derecho que utiliza en su manifestación, se desprende la **obligación** para establecer por sí de la AGENCIA, las bases de regulación tarifaria como lo prevé el mismo artículo 47 de la LRSF, es decir, dicho precepto legal considera dos supuestos para llevar a cabo la detonación del proceso respectivo: (i) a petición de un usuario; y (ii) de oficio.

Esto es, dicho artículo contiene una conjunción "o", disyuntiva, con supuestos alternativos o excluyentes, por lo que conforme tales numerales, la AGENCIA deberá establecer bases de regulación tarifaria en cualquier de los supuestos previstos por la norma (i) por sí; "o" (ii) a petición de parte afectada.

Por tanto, indicar que se requiere de "usuario afectado" para iniciar el presente procedimiento es infundado puesto que implica confundir los supuestos referidos y debe estarse al apotegma jurídico que indica donde la ley distingue se exige distinguir como en el caso aconteció, y donde no, no debe hacerse distinción, pues "donde la ley no distingue, al juzgador no le es dable distinguir", de acuerdo con la **Jurisprudencia 1a./J. 36/97** de la Primera Sala de nuestro Tribunal Constitucional, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo VI, noviembre de 1997, Página 147.

SILENCIO QUE SE GUARDA EN RELACIÓN CON HECHOS QUE PERJUDICAN. PARA IDENTIFICARSE COMO UN ACTO JURÍDICO PROCESAL OMISIVO, SE REQUIERE QUE ASÍ LO DISPONGA LA LEY.

El silencio humano que se guarda en relación con hechos que perjudican fuera de juicio es inexpressivo cuando surge aisladamente, porque por sí sola no forma un consentimiento tácito, pues éste engendra una manifestación de voluntad y aquél no manifiesta nada; sin embargo, existen ocasiones en que la inacción del sujeto se efectúa de tal manera que parece que el que guarda silencio acepta la proposición que se le hace; esto se configura cuando el consentimiento resulta de hechos que acompañan al silencio y que le dan una significación que no tiene por sí mismo. En el contexto de la actividad jurisdiccional, el silencio es elocuente y puede generar consecuencias que gravitan, de un modo diverso, sobre las afirmaciones de los hechos formulados por el adversario, a las que se contraponga, en virtud que dentro de la dinámica jurisdiccional de la justicia la inexpressividad es casi siempre imposible, porque el proceso constituye una unidad sistematizadora, además correlacionada, que se regula y organiza sobre la base del conocimiento pleno de

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo, Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 25 de 86



la actividad que antecede, lo que, al excluir la idea de ignorancia, como sinónimo de información recibida, posibilita establecer una relación constante, así como necesaria entre el momento de ese silencio, con las etapas procesales que le preceden y que están destinadas a recibirlo; empero, dicho silencio, para poderlo identificar como un acto jurídico procesal omisivo, requiere que una norma lo establezca como tal y determine sus consecuencias para el orden jurídico; es decir, la ley debe asignar una interpretación a la omisión, fijándole consecuencias a la inactividad del interesado, que constriñen al juzgador a estimar admitido el hecho respecto del cual guardó silencio la parte a quien perjudique la afirmación vertida por su contrario, no obstante que se le enteró formalmente para contradecirla. Sin embargo, dichos efectos no se desprenden como consecuencia necesaria ante el silencio de la parte condenada en la planilla de liquidación que presentó la parte a cuyo favor se pronunció la sentencia, de conformidad al artículo 1348 del Código de Comercio, en cuanto dispone que se le dé vista con la liquidación propuesta, por el término de tres días, y si nada expusiere, se decretará la ejecución por la cantidad que importe la liquidación. En efecto, no se puede arribar a la conclusión de que si el condenado guarda silencio respecto de la planilla que exhibió la parte que obtuvo, sufra como consecuencia jurídica la necesaria aprobación en sus términos, porque ese apartado del precepto permite varias interpretaciones, como sería también, la de aprobar la liquidación por la suma que arroje, ajustada a las partidas debidamente aprobadas y justificadas, **de tal suerte que, si la disposición en relación con el aspecto que se examina es ambigua, entonces opera el principio general de derecho que reza: "donde la ley no distingue, al juzgador no le es dable distinguir"**. [Énfasis y Subrayado añadidos]

Es por lo anterior, y de una lectura armónica del marco normativo vigente, se advierte que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 174, párrafo tercero del RSF, en el caso particular se actualiza la obligación de oficio que tiene esta AGENCIA de establecer las bases de regulación tarifaria, una vez que la COFECE determinó que no existen condiciones de competencia efectiva, y más aún que contrario a lo manifestado por KCSM respecto de que no existe un usuario identificado, si se conocen los productos y rutas en los cuales la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

En ese contexto, se reitera que lo que motivó el origen del procedimiento administrativo para establecer bases de regulación tarifaria fue la RESOLUCIÓN de COFECE; y que en la fundamentación del Inicio del Procedimiento Administrativo para el Establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria realizado por la AGENCIA, se especificó a KCSM de manera fundada y motivada las facultades de dicho órgano desconcentrado en el caso particular, tal y como se advierte de la simple lectura del Oficio número 4.5-174/2020, que en su parte conducente establece, lo siguiente:

"... de conformidad con la facultad establecida en la **fracción IV del artículo 6 Bis de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (en adelante LRSF)**, la AGENCIA tiene la atribución de establecer bases de regulación tarifaria para el caso de que no existan condiciones de competencia efectiva.

En ese sentido, el artículo **47 de la LRSF** dispone que previa resolución ... de la COFECE en donde determine que no existen condiciones de competencia efectiva, la AGENCIA se encuentra en la obligación de establecer las bases de regulación tarifaria por sí o a petición de parte.

Así las cosas, es preciso señalar a su representada que mediante Resolución contenida en el Dictamen emitido por la COFECE, de fecha veintisiete de enero de dos mil veinte y notificada a esta AGENCIA el día cuatro de febrero de dos mil veinte, dicho órgano regulador determinó que no existen condiciones de competencia





efectiva relativa al 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...

...
El presente Acuerdo se firma por duplicado, remítase un original para el archivo y el otro notifíquese personalmente.- Así lo provee y firma el Titular de la AGENCIA, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente Acuerdo y adicionalmente en los artículos 17 y 36, fracciones VIII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º, fracción XXX, 37 y 40 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 6º Bis, fracciones IV, XVIII y XIX y 47 de la **Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario**; 173, 174 y 175 párrafos primero y segundo del **Reglamento del Servicio Ferroviario**; y PRIMERO, SEGUNDO, TERCERO, fracciones XV y XIX y CUARTO del Decreto por el que se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis. [Énfasis añadido]

Luego resulta más que evidente que esta AGENCIA se encuentra en la obligación de dar cumplimiento a su **facultad reglada** prevista en los artículos 47 de la LRSF, y 174 del RSF, relativa a "establecer bases de regulación tarifaria", previa resolución de la COFECE aún y cuando no haya mediado solicitud alguna por parte de la AGENCIA. En ese tenor, dichos preceptos legales no hacen distinción o permiten la posibilidad de ejercer una facultad discrecional a la AGENCIA respecto de iniciar o no el procedimiento de regulación de bases tarifarias respectivo, sino que da pie sin lugar a dudas, que este Órgano Desconcentrado debe agotar obligatoriamente las consecuencias de derecho previstas en la norma que rigen su conducta.

Robustece por Analogía la Jurisprudencia 2a./J. 62/2002 emitida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, con Registro: 186391; Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo XVI, Julio de 2002; Materia(s): Administrativa; Tesis: 2a./J. 62/2002; Página: 377, que a la letra dice:

"VISITA DOMICILIARIA. EL ARTÍCULO 44, FRACCIÓN II, PRIMER PÁRRAFO, DEL CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN, QUE SEÑALA QUE LOS VISITADORES DEJARÁN CITATORIO CON LA PERSONA QUE SE ENCUENTRE EN EL LUGAR EN QUE DEBE PRACTICARSE AQUÉLLA, PARA QUE EL VISITADO O SU REPRESENTANTE LOS ESPEREN A HORA DETERMINADA DEL DÍA SIGUIENTE PARA RECIBIR LA ORDEN, **CONTIENE UNA FACULTAD REGLADA.** El hecho de que el artículo 44, fracción II, primer párrafo, del Código Fiscal de la Federación, establezca que en los casos de visita en el domicilio fiscal, si al presentarse los visitadores al lugar en donde deba practicarse la diligencia no estuviere el visitado o su representante, dejarán citatorio con la persona que se encuentre en dicho lugar para que éstos los esperen a hora determinada del día siguiente para recibir la orden de visita y, si no la hicieren, la visita se iniciará con quien se encuentre en el lugar visitado, **conduce a concluir que tal precepto contiene una facultad reglada, puesto que señala la conducta específica que debe seguir la autoridad ante la actualización de la hipótesis legal. Lo anterior es así, porque la emisión del citatorio es un acto vinculado a la norma que no deja margen alguno para la apreciación subjetiva de la autoridad sobre la circunstancia del acto y su ejecución, pues si se toma en consideración que el objeto del citatorio no se constriñe únicamente a citar al contribuyente para que reciba una "orden de visita domiciliaria", sino, fundamentalmente, para que el**

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Pisa 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 27 de 86



contribuyente o su representante conozca de manera cierta el tipo de diligencia administrativa que se realizará en su domicilio como excepción al principio de inviolabilidad domiciliaria, así como la serie de consecuencias en su esfera jurídica resultado de la auditoría fiscal que se practicará, **es claro que la emisión del citatorio no sólo es un imperativo para la autoridad, sino que su emisión con los requisitos legales constituye una garantía de seguridad jurídica para el visitado**, quien al tener conocimiento del tipo de diligencia, está en posibilidad de decidir si es necesaria o no su presencia en aquélla, lo que se corroborara con los alcances que en el numeral citado se establecen ante la falta de atención del citatorio, toda vez que ello dará lugar a que la visita se realice inmediatamente con quien se encuentre en el lugar visitado." (énfasis añadido)

4. Por otra parte, en sus manifestaciones, KCSM argumentó lo siguiente:

"[...] la LRSF no faculta a la Agencia a establecer bases de regulación tarifaria generales, sino sólo a un usuario solicitante".

"[...] el artículo 47 de la LRSF [...] de ninguna manera la faculta a establecer tarifas generales, sino sólo a usuarios solicitantes, y en el mejor de los casos, a usuarios afectados. Por lo tanto, la Agencia no puede establecer bases de regulación tarifaria respecto de los mercados identificados por la COFECE, porque ni la COFECE, ni la Agencia han identificado quiénes son los "usuarios afectados" o los "usuarios solicitantes".

"[...] el artículo 174 del RSF prevé (como el artículo 47 de la LRSF) que la Agencia puede establecer bases por sí, pero ello no implica que no debe identificar previamente –cuando menos– a una "parte afectada" (como indica la LRSF), pues su facultad de establecer la tarifa respectiva no es general, sino particular en relación a un usuario solicitante (afectado) específico, por lo que sería ilógico que la Agencia pudiera establecer tarifas de aplicación general en "abstracto"...

Esta AGENCIA manifiesta que el artículo 47 de la LRSF establece claramente que este órgano regulador deberá establecer bases de regulación tarifaria por sí o a petición de parte –previa resolución de la COFECE. Por tanto, el artículo 47 de la LRSF no condiciona la facultad de esta AGENCIA para establecer las bases de regulación tarifaria a la identificación de algún tipo de usuario –ya sea un usuario solicitante o un usuario afectado. De manera que el argumento de KCSM respecto a que la facultad de la AGENCIA establecida en el artículo 47 de la LRSF está condicionada a la identificación de un "usuario solicitante" o de un "usuario afectado" es notoriamente improcedente.

La facultad reglada de la AGENCIA contenida en el artículo 47 de la LRSF le permite a este órgano regulador establecer tarifas reguladas exclusivamente dentro de los veinte (20) mercados relevantes identificados por la COFECE en su RESOLUCIÓN, lo que pone de manifiesto que no se trata de tarifas generales como dolosamente lo pretende hacer creer KCSM. Las tarifas reguladas que la AGENCIA determina mediante este procedimiento tienen por objeto establecer tarifas que permitan a cualquier usuario solicitante de los servicios de KCSM, dentro del mercado relevante que corresponda, contratar la prestación del servicio a niveles tarifarios competitivos.





Esto también demuestra porque resulta innecesario que, como falsamente lo argumenta KCSM, la AGENCIA esté obligada a identificar un usuario solicitante de manera "ex ante". En virtud que las tarifas que determina la AGENCIA en este procedimiento son de aplicación general dentro de cada uno de los mercados relevantes identificados por COFECE, estas tarifas estarán disponibles para cualquier usuario que así las solicite. Cualquier otra interpretación respecto a la aplicabilidad de las tarifas sería incorrecta porque, si como lo argumenta KCSM, las tarifas fueran aplicables solo a usuarios identificados "ex ante", estas tarifas discriminarían a cualquier otro usuario solicitante que, en el futuro, pudiese estar interesado en contratar los servicios de los concesionarios en los mercados relevantes identificados.

Finalmente, es importante destacar que las tarifas que la AGENCIA determina a través de este procedimiento, no son tarifas "abstractas", como lo pretende hacer creer KCSM, sino tarifas específicas en mercados específicos que atienden el mandato que tiene la AGENCIA, establecido en el artículo 47 de la LRSF y 174, tercer párrafo del RSF, de determinar las tarifas que correspondan cuando la autoridad de competencia haya determinado que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados que esta misma autoridad identifique.

5.- Respecto de los argumentos de defensa vertidos por KCSM, nos enfocaremos en el estudio del siguiente:

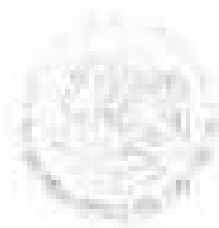
7.2 El Oficio No.- 4.5-174/2020 es ilegal porque inicia un procedimiento administrativo de determinación de bases de regulación tarifaria sin motivación

Con independencia de lo previsto en la Sección 1.1 anterior y suponiendo sin conceder — que la Agencia contara con facultades generales y abstractas de regulación tarifaria, el Oficio y el procedimiento iniciado de acuerdo con el mismo carecen de motivación y son ilegales por no incluir los razonamientos de la Agencia sobre: (i) **la necesidad de iniciar** alguno de los procedimientos administrativos extraordinarios previstos en la LRSF relacionadas con declaratorias sobre condiciones de competencia efectiva; ni (ii) sobre **la elección** de la medida regulatoria específica escogida por la Agencia (el procedimiento de determinación de bases de regulación tarifaria). Dicha falta de motivación, a su vez, conlleva un vicio de fundamentación, pues se desconoce (al no existir razones) si el procedimiento que, en su caso, debió iniciarse es — efectivamente el previsto en el artículo 47 de la LRSF.

(a) La mera declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva no obliga a la Agencia a iniciar un procedimiento administrativo extraordinario de los previstos en la LRSF y, menos aún, a iniciar uno en específico

De acuerdo con lo dispuesto en la LRSF, cuando la COFECE emite una declaratoria de condiciones de competencia efectiva (legal, final y definitiva), se actualiza la posibilidad jurídica de que la Agencia ejerza o no sus facultades para establecer derechos de paso obligatorios (ref. art. 36, fracción (iii) y 36 Bis de la LRSF) ó para establecer bases de regulación tarifaria (ref. art. 47 y 6 Bis IV de la LRSF). No obstante, la LRSF no obliga a la Agencia a ejercer dichas facultades de manera necesaria, por lo que resulta indispensable que si la Agencia decide ejercerlas, dicha decisión se encuentre motivada (razonada). En particular, el ejercicio de





dichas facultades debe estar motivado en atención a las circunstancias de necesidad e idoneidad que justifican el mismo.

Asumir lo contrario (que la Agencia no debe elegir motivadamente un procedimiento administrativo), eliminaría el propósito mismo de la existencia de dichos procedimientos administrativos previstos en la LRSF, que es, contrarrestar las supuestas condiciones de inexistencia de competencia efectiva con medidas idóneas para eliminar o disminuir tales supuestas condiciones.

Si la Agencia no elige racionalmente (motivadamente) cuál es el procedimiento **apropiado o idóneo que resuelve los supuestos problemas de competencia efectiva que debe iniciar para atender los supuesto problemas detectados por COFECE** (la supuesta ausencia de competencia efectiva), entonces las únicas conclusiones posibles son que: (i) la Agencia carece de razones para haber elegido el procedimiento administrativo iniciado mediante el Oficio, o (ii) la Agencia ha hecho su elección de manera arbitraria (o incluso, en abuso de facultades).

En este caso, KCSM considera que el Oficio carece completamente de toda motivación, pues la Agencia se limitó a citar la existencia de la Resolución, su fecha de notificación y un extracto de la misma que cita disposiciones normativas y los mercados que COFECE identificó que supuestamente carecen de condiciones de competencia efectiva.

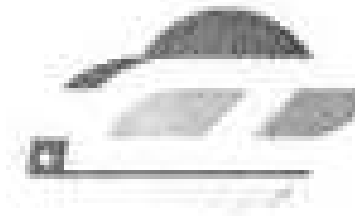
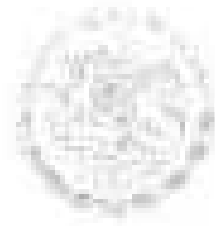
(b) El ejercicio de las facultades previstas en el artículo 47 de la LRSF está regido por un principio de afectación que exige motivación adicional específica por parte de la Agencia

En adición a la necesidad de motivar la necesidad de ejercer alguna de las facultades previstas en la LRSF ante una declaratoria sobre condiciones de competencia efectiva, la Agencia debe motivar **la elección** del remedio particular (el procedimiento administrativo específico) que ha elegido iniciar.

En el caso específico de las facultades previstas en el artículo 47 de la LRSF, resulta evidente que el ejercicio de las mismas se encuentra regido por un principio de afectación, principio que se desprende de la interpretación sistemática y teleológica de las disposiciones de la LRSF y el RSF. En ese sentido, además de la obligación general de motivar el ejercicio de sus facultades, para el caso del artículo 47 de la LRSF, la Agencia también debe motivar cuál es el daño o afectación que justifica el procedimiento específico de determinación de bases de regulación tarifaria, así como las razones por las que considera que dicho procedimiento remediará dicho daño o afectación. Es claro que la mera emisión de la Resolución, no es suficiente para eximir a la Agencia de su obligación de motivar cuál es el daño o afectación que justifica la determinación de bases tarifarias.

La anterior se fortalece si se considera que **la regla general prevista en la LRSF es la libertad tarifaria** (ref. artículo 46 de la LRSF). Es decir, en la prestación del SPTFC imperan los principios de libertad tarifaria y libertad de negociación. Por ende, cualquier afectación o limitación al derecho de las concesionarias de fijar las tarifas





por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga ("SPTFC") de manera libre tiene que estar debidamente motivada (razonada) y dicha motivación debe atender a los fines que la excepción a dicha regla general busca satisfacer: resolver supuestos problemas de competencia efectiva. Por lo tanto, la motivación no puede ser inexistente, automática ni arbitraria, sino expresa, razonada e idónea.

En otras palabras, para la restricción del derecho de los concesionarios de establecer tarifas y negociar libremente mediante la intervención del Estado (a través de la Agencia) es necesario que se actualicen los supuestos establecidos en la LRSF y el RSF, de conformidad con los cuales para imponer este remedio (determinación de bases tarifarias) es necesario que la Agencia justifique (motive) su actuación con base en el principio de afectación.

Lo anterior es lógico puesto que de no existir una afectación no existe una causa eficiente que sustente la aplicación de un remedio, ya que en la industria ferroviaria impera el modelo de Estado Regulador y no de un Estado Interventor. En ese mismo sentido, cómo podría la Agencia determinar unas bases de regulación tarifarias que ayuden y no afecten el funcionamiento eficiente de los mercados si no tiene identificada cuál es la afectación.

Consecuentemente, es obligación de esa Agencia, al menos identificar la potencial o posible afectación al mercado que justifique la imposición del remedio específico elegido y que motive debidamente dicha circunstancia en la Resolución de la COFECE o ante dicha omisión, en el Oficio. De lo contrario, como sucede en el caso concreto, se somete a mi representada a un procedimiento en el cual está impedida a enderezar debidamente sus defensas.

*Se corrobora lo expuesto en los párrafos precedentes con la propia Resolución, en la cual al COFECE reconoce que la declaración de ausencia de condiciones de competencia efectiva no implica en sí misma una justificación, sino que le corresponde a la Agencia **justificar el mecanismo regulatorio por emplear**. Al respecto se transcriben los párrafos conducentes de la hoja 162 in fine y de la hoja 177 in fine a 178:*

Hoja 162 in fine

*'Sin embargo, en el procedimiento que nos ocupa tramitado conforme al artículo 96 de la LFCE, ni la COMISIÓN ni la AI están facultadas para establecer medidas correctivas en el MMD o en los mercados relevantes determinados. El alcance de la declaratoria se encuentra limitado por lo señalado en el artículo 96, fracción X de la LFCE, así como por los artículos 36 y 47 de la LSRF (...) Es decir, **le corresponde a la ARTF justificar**, en su caso, cuál será el mecanismo regulatorio por emplear...*

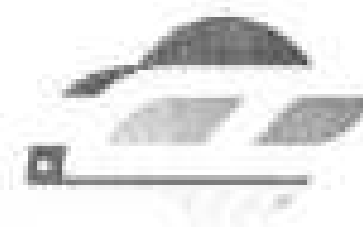
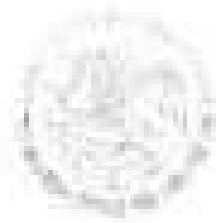
Hojas 177 in fine y 178

'En ese sentido, la AI analizó en el DP, para los mercados relevantes:

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 31 de 86



2020
LEONA VICARIO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



"La capacidad de FERROSUR, FERROMEX y KCSM para restringir el abasto, concluyendo que no han restringido la oferta del servicio durante el periodo investigado..."

Por lo expuesto, se advierte que esa autoridad fue omisa en exponer los motivos y razones por los cuales estima que es necesario iniciar el procedimiento para la determinación de bases tarifarias para la prestación del SPTFC y la justificación para imponer dicha medida y limitar el derecho de libertad tarifaria y de negociación de KCSM, dado que al día de hoy no se ha siquiera identificado afectación alguna.

(c) Violación al artículo 16 constitucional

A mayor abundamiento, el hecho de que el Pleno de la COFECE haya determinado la ausencia de condiciones de competencia efectiva en distintas rutas no implica que la Agencia no tenga que analizar las implicaciones de las cuestiones observadas por la COFECE y, en su caso, determinar si se requiere alguna medida regulatoria o no.

*Por el contrario, tal y como lo reconoció la COFECE, el que exista una determinación de condiciones de competencia efectiva sólo implica que la Agencia, en su carácter de regulador sectorial y especializada, podrá determinar, **si lo considera necesario**, medidas regulatorias extraordinarias.*

*En ese sentido, la mera emisión de la Resolución simplemente habilita el ejercicio de facultades extraordinarias de la Agencia, pero por ningún motivo: (i) obliga a ésta a ejercer tales facultades extraordinarias, ni (ii) en caso de que se opte por el ejercicio de tales facultades, exime a la Agencia de su obligación constitucional de fundar y **motivar** la elección del procedimiento.*

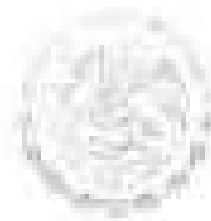
En el caso concreto, el incumplimiento de la Agencia de su obligación de fundar debidamente y motivar su elección viola el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (la "Constitución") y el artículo 3 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Por tanto, sorprende a KCSM que la Agencia —en menos de 48 horas haya logrado analizar con la diligencia y seriedad debida, las 599 páginas de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE y determinado el inicio de un procedimiento administrativo para la determinación excepcional de bases de regulación tarifaria, sin incluir explícitamente en el Oficio notificado a KCSM las razones de su actuar.

Como se dijo, en el Oficio notificado a KCSM se omitió tajantemente expresar las razones que se hayan considerado para estimar que el presente caso puede subsumirse en la hipótesis específica prevista en el artículo 47 de la LRSF y, por tanto, para iniciar el presente procedimiento radicado en el expediente número 2C.9/ARTF/DGAJ/03/2020."

Del análisis a lo anterior, esta AGENCIA destaca que las manifestaciones vertidas con antelación carecen de sustento lógico-jurídico por lo que son **infundadas**. Ello es así, puesto que como se argumentó en los días





numerales anteriores, este Órgano Desconcentrado de la SCT, detonó el inicio de procedimiento en cumplimiento de sus atribuciones, y motivado en razón de la RESOLUCIÓN de COFECE; ya que la misma actualiza el supuesto normativo previsto en los artículo 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF, por lo que las manifestaciones de KCSM son calificadas como subjetivas.

En ese sentido, debe precisarse que KCSM tiene una apreciación errónea y subjetiva del marco jurídico vigente en el sector ferroviario, al referir que esta AGENCIA debe elegir entre un procedimiento u otro (derechos de paso o bases de regulación tarifaria) pues como ya se ha dejado patente, el iniciar el procedimiento de bases tarifarias es una obligación derivada de una facultad reglada de conformidad con lo dispuesto en el multicitado artículo 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF, por lo tanto la interpretación realizada por KCSM resulta ociosa, y más aún, si se toma en consideración que para que se dé inicio a un procedimiento de establecimiento de derechos de paso, debe existir una contraparte que lo solicita, en términos de lo dispuesto en los artículo 36 y 36 Bis de la LRSF, 112 Bis del RSF, y condición 3.2 y Anexo 9 de su Título de Concesión que le fue otorgado, los cuales a la letra señalan:

LRSF

"Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica". (Énfasis añadido)

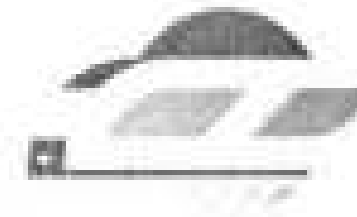
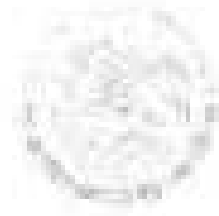
"Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales." (Énfasis añadido)

RSF

"Artículo 112 Bis. De conformidad con lo establecido en el artículo 36 Bis de la Ley, una vez que la Comisión Federal de Competencia Económica haya emitido la resolución mediante la cual determina la ausencia de competencia efectiva en una Ruta del Servicio Público de Transporte Ferroviario, la Agencia determinará los Derechos de Paso obligatorios, conforme al procedimiento siguiente:

I. Una vez que la Agencia sea notificada sobre la resolución antes referida, dentro de los diez días hábiles siguientes, notificará a las partes del inicio del presente procedimiento remitiéndoles copia de dicha resolución;





II. **Las partes contarán con un plazo de veinte días hábiles a partir de la notificación señalada en la fracción anterior, para que manifiesten lo que a su derecho convenga y aporten las pruebas y elementos de juicio que consideren necesarios;**

III. **Transcurrido el plazo a que se refiere la fracción anterior o una vez recibidas las respuestas de las partes, la Agencia citará éstas a una audiencia que se celebrará dentro de los diez días hábiles siguientes. En dicha audiencia, las partes podrán formular alegatos;**

IV. **Si concluida la audiencia a que se refiere la fracción anterior las partes no llegan a un acuerdo, la Agencia fijará las condiciones y contraprestaciones para el otorgamiento del Derecho de Paso con toda la información a su alcance, tanto la que aporten las partes como la obtenida por su propia cuenta, dentro de un plazo de treinta días naturales, contado a partir de la fecha de conclusión de dicha audiencia, y...** (Énfasis añadido)
Título de Concesión

3.2 Derechos de Paso y Derechos de Arrastre. El Concesionario estará obligado a otorgar los derechos de paso y los derechos de arrastre conforme a los términos y condiciones que se indican en el Anexo nueve..(Énfasis añadido)

Anexo 9 del Título de Concesión

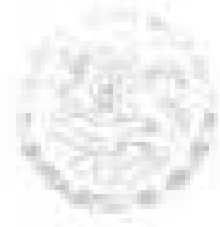
5. Derechos de paso ... en toda la vía férrea, a petición de un usuario o usuario potencial, siempre que se resuelva que no existe competencia efectiva, en términos de lo dispuesto por el artículo 47 de la Ley y los respectivos del Reglamento... En este supuesto, los usuarios podrán solicitar que en lugar de que se fijen bases de regulación tarifarias, se establezcan derechos de paso ... obligatorios ... (Énfasis añadido)

Por tal motivo, resulta evidentemente claro que como bien señala KCSM, el artículo 47 sí prevé dos tipos de procedimientos a detonar a partir de una resolución de ausencia de condiciones de competencia efectiva (derecho de paso o establecimiento de bases de regulación tarifaria), pero que sin embargo, y de acuerdo con los preceptos legales referidos, es evidente que en el caso en concreto no es materialmente factible detonar un procedimiento relativo al establecimiento de un derecho de paso, en virtud de que contrario a lo previsto en la regulación, no se tiene una petición de un usuario o usuario potencial que lo solicite por lo que no se cumple el supuesto previsto para tales efectos.

Por lo contrario y como se ha reiterado a lo largo de la presente resolución, en el caso de mérito se actualizó el supuesto previsto en los artículos 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF, en el sentido de que a la AGENCIA le fue notificada la RESOLUCIÓN de la COFECE sin que haya mediado petición alguna, y por tanto se encuentra en la obligación de acuerdo con la LRSF y el RSF de establecer por sí o de oficio, las bases de regulación tarifaria.

En ese contexto y como se refirió con antelación, para detonar dicho procedimiento no resulta necesario la identificación de un usuario o usuario potencial, en virtud de que se tienen definidos los productos y rutas objeto





de RESOLUCIÓN de la COFECE, y más aún, en caso contrario se estaría exponiendo a dicho usuario en un mercado sin alternativa real de transporte de mercancías conforme lo determinó la COFECE.

Se hace hincapié en que la AGENCIA cuenta con una **facultad reglada materialmente legislativa**, conforme lo previsto en los artículos 173 y 174 del RSF, en vínculo con los artículos 6 Bis, fracción IV y 47 de la LRSF, siendo que dichos artículos señalan la conducta específica que debe seguir este Órgano especializado ante la actualización de su hipótesis legal, por lo que contrario a lo dicho por KCSM, la AGENCIA sí cuenta con facultades generales y abstractas para todos los sujetos que regula, conforme el objeto y fines para los que fue creada por el legislador.

En otras palabras, la AGENCIA *"deberá establecer bases de regulación tarifaria"*, previa resolución de la COFECE, sin distinción y sin tener la posibilidad de ejercer una facultad discrecional, por lo que debe generar, sin lugar a dudas, las consecuencias de derecho previstas en la norma que rigen su conducta. **De ahí su motivación.**

Por tanto, sí existe plena motivación para iniciar el presente procedimiento, pues su causa deriva de la propia ley, siendo que la motivación de la presente causa está prevista en la norma misma que contiene la facultad reglada referida pues, precisamente, ese fue el propósito del legislador: dotar de facultades materialmente legislativas a la AGENCIA para que ésta establezca las bases de regulación tarifaria, previa resolución de la COFECE, por lo que el inicio de procedimiento así como la presente resolución es y está fundado y motivado.

En la misma línea de argumentación no se requiere que en este procedimiento se cuente con un daño previo para establecer bases de regulación tarifaria, pues las normas que regulan las facultades de esta AGENCIA, no lo disponen así, sino que simplemente exista como presupuesto una previa resolución de la COFECE, como ya aconteció. Así, contrario a lo que argumenta KCSM la presente regulación evitará daños futuros a la industria y a terceros, en pro de la competencia efectiva, y tal cuestión es de **orden público**.

Además, no debe confundirse la libertad para establecer tarifas, con la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado 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, como lo determinó previamente la COFECE; por lo que con este procedimiento no se trastoca ni la libertad tarifaria ni la libertad de negociación, las cuales seguirán existiendo, pero en la línea de las bases de la presente regulación y para los mercados relevantes determinados previamente por la COFECE.

En vínculo con lo anterior, es materia de fondo del presente procedimiento y materia de esta resolución determinar las bases de regulación tarifaria con base en los LINEAMIENTOS y, por tanto, ejercer estas facultades acorde a la regulación que exige la LRSF, ante la existencia de una resolución previa de la COFECE por ausencia de condiciones de competencia efectiva. En conclusión, queda demostrado que el presente procedimiento y la causa que le dio origen está debidamente motivado y, por tanto, los argumentos de KCSM resultan inoperantes e infundados.





Por otra parte, aunque en el mismo sentido, es de precisar que el procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria que se desahoga, se ha agotado en estricto apego a lo dispuesto en el artículo 173 del RSF, respetando en todo momento los derechos fundamentales y humanos a favor de KCSM, en acatamiento a los artículos 1 tercer párrafo 14, 16, 17 y 20 de la CPEUM; es decir, se ha respetado el derecho de audiencia y del debido proceso de KCSM. Esto es evidente de la simple lectura del oficio número ARTF No. 174/2020 de fecha seis de febrero de dos mil veinte, mediante el cual en el numeral SEGUNDO, se otorgó el término de diez días naturales a KCSM para que realizará manifestaciones y las robusteciera con los elementos de prueba que considerara pertinentes; y más aún, en aras de respetar el derecho humano a una debida defensa en atención a su petición de fecha catorce de febrero del año en curso, esta AGENCIA amplió el término antes referido hasta el veintiuno de febrero de dos mil veinte. Por tal motivo, se concluye también que KCSM contó en todo momento con los plazos previstos en la normatividad vigente para argumentar lo que a su derecho conviniera dentro del procedimiento administrativo que nos ocupa.

Asimismo, se debe puntualizar que la AGENCIA en cumplimiento a lo ordenado en el artículo 173, fracción IV del RSF citó a Audiencia KCSM para que realizara sus manifestaciones de alegatos el día veinticinco de febrero de dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos; sin embargo; dicha empresa optó por no presentarse a comparecer a la misma; no obstante de ello, con la finalidad de respetar el debido proceso esta AGENCIA otorgó a KCSM hasta el día primero de marzo de dos mil veinte, para que manifestara sus alegatos por escrito de conformidad con lo dispuesto por el artículo de la LFPA; legislación supletoria de la LRSF en términos de su artículo 5 fracción III. En ese sentido, KCSM no presentó alegato alguno.

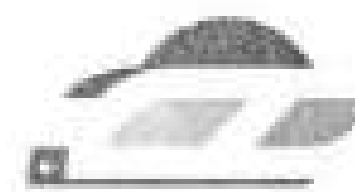
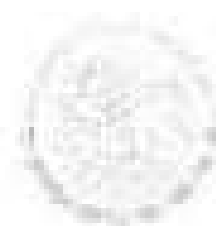
Derivado de lo anterior, resulta evidente que las manifestaciones de KCSM son meras apreciaciones subjetivas, carentes de un análisis lógico jurídico y por tanto **infundadas**; ya que esta AGENCIA inició el procedimiento para establecer bases de regulación tarifaria, motivado por la RESOLUCIÓN de la COFECE y en cumplimiento de las obligaciones de este Órgano Desconcentrado de conformidad con lo dispuesto por los artículos 6 bis fracción IV, 47 LRSF; 173 y 174 párrafo tercero del RSF y con la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, consagrados en la CPEUM.

6.- Respecto de lo plasmado por KCSM en los textos que se citan a continuación y que se transcriben para pronta referencia:

"[...] la Agencia también debe motivar cuál es el daño o afectación que justifica el procedimiento específico de determinación de bases de regulación tarifaria, así como las razones por las que considera que dicho procedimiento remediará dicho daño o afectación. [...] no es suficiente para eximir a la Agencia de su obligación de motivar cuál es el daño o afectación que justifica la determinación de bases tarifarias".

"2.2 Ausencia de la condición necesaria y suficiente para la habilitación de la facultad regulatoria extraordinaria de la Agencia prevista en el artículo 47 de la LRSF"





A pesar de que el Pleno de la COFECE emitió la Resolución en la que supuestamente "determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 rutas" (5 en las cuales participa KCSM a través de tráficos Interlineales), lo cierto es que la Resolución antes referida no contiene una determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva, sino una determinación de existencia de poder sustancial.

En efecto, el Pleno de la COFECE indicó que "en tales mercados relevantes [haciendo referencia a las 20 rutas indicadas en su resolución] no existen condiciones de competencia, debido a que en todas las rutas correspondidas en ellos existen agentes económicos con poder sustancial" y, con base en ello, determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en las distintas rutas indicadas en la resolución.

No obstante, tal equiparación de los conceptos de condiciones de: **(i)** condiciones de competencia; **(ii)** condiciones competencia efectiva; y **(iii)** poder sustancial es equivocada.

Esto se debe a que la Ley Federal de Competencia Económica ("**LFCE**"), en su artículo 59, solamente prevé herramientas teóricas que deberán de ser consideradas por la COFECE para dotar de significado a uno u otro concepto jurídico indeterminado (ie., condiciones de competencia, condiciones de competencia efectiva o poder sustancial), pero nunca los equipara como un mismo concepto. En específico, dicho artículo establece lo siguiente:

"Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen **[(i)]** poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre **[(ii)]** condiciones de competencia, **[(iii)]** competencia efectiva, **[(iv)]** existencia de poder sustancial en el mercado relevante u **[(v)]** otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta y otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse las siguientes elementos (...)" *[Énfasis añadido]*

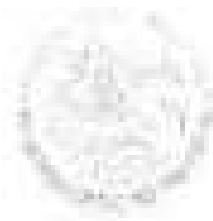
Como se muestra en la transcripción anterior, el artículo 59 sólo prevé una serie de conceptos teóricos que deberán considerarse para determinar la existencia o ausencia de las cuestiones ahí referidas.

Ejemplificando lo anterior, el artículo 59 de la LFCE, es el equivalente de las herramientas de investigación que tiene un Ministerio Público, pero la utilización en concreto de dichas herramientas deberá atender al caso específico y lo que se pretenda demostrar.

No obstante lo anterior, en la resolución emitida por el Pleno de la COFECE dentro del expediente número DC-003-2018, en sus 599 páginas, no se encontró ni un solo análisis o determinación del concepto de condiciones de competencia efectiva en las rutas indicadas en dicha resolución y de como éste no se cumple. Por el contrario, solamente se encontró que, en el Considerando Sexto "Consideraciones del Pleno", Sección 6.2 "Poder Sustancial", el Pleno de la COFECE argumentó que KCSM cuenta con "poder sustancial" en 5 rutas.

El





En suma, tales cuestiones dejan en evidencia que el Pleno de la COFECE realizó una determinación de existencia de poder sustancial y no una determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva. Por lo tanto, no se actualiza la hipótesis normativa prevista en los artículos 6 Bis, 36, 36 Bis, 47 y 36 Bis de la LRSF, por lo que la Agencia no está materialmente facultada para iniciar ninguno de ellos.."

4. LAS BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA NO SON UNA MEDIDA REGULATORIA PARA ESTE CASO..."

Del análisis de lo anterior, esta AGENCIA hace del conocimiento de KCSM que no cuenta con las atribuciones para pronunciarse respecto a si la resolución de la COFECE representa o no una determinación de poder sustancial, ya que algún pronunciamiento al respecto carecería de un sustento legal o de valor probatorio.

En esa tesitura, las facultades de esta AGENCIA para emitir actos administrativos se encuentran limitados a lo dispuesto por las atribuciones que se le otorgan en la LRSF, RSF y el Decreto de Creación de la AGENCIA, por lo que toda vez que en dichos ordenamientos legales no se prevé la facultad de este Órgano Desconcentrado para pronunciarse respecto de lo antes referido, algún tipo de manifestación al respecto carecería de sustento legal.

Por lo que, lo único que está llevando a cabo esta AGENCIA como se ha citado en los numerales anteriores, es cumplir con las atribuciones que tiene la misma, con la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, consagrados en la CPEUM.

En ese orden de ideas, es preciso señalar que la COFECE en su RESOLUCIÓN resolvió lo siguiente:

"PRIMERO. Se **determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en ocho mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de clara en las siguientes rutas: i) origen Ing. Agustín Lira y destino Acocotla; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Carmela; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Morelia; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Tochac; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Melchor Ocampo; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Nueva Lareda; y viii) origen Ing. Agustín Lira o El Castillo y destino Rosita.

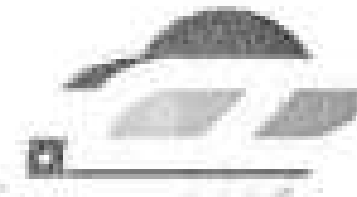
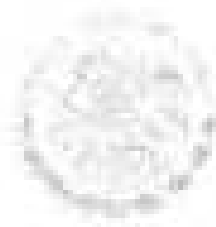
SEGUNDO. Se **determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los nueve mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de óxido de etileno en las siguientes rutas: i) origen Coatzacoalcos y destino La Junta; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Doña Rosa; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino La Junta; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Irapuato; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Coatzacoalcos; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Tochac; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Maclovio Herrera; viii) origen Ing. Agustín Lira y destino Xalostoc; y ix) origen Ing. Agustín Lira y destino Ecatepec.

TERCERO. Se **determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en dos mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de amoníaco anhidro en las siguientes rutas: i) origen Guanomex o Piedras Negras y destino Torreón; y ii) origen Guanomex y destino Victoria.

CUARTO. Se **determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un 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 y destino El Castillo".

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo, Tel: 01 (55) 5723-9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 38 de 85





En razón de lo anterior, para esta AGENCIA resulta evidente que la COFECE sí resolvió sobre la ausencia de condiciones de competencia efectiva en diversos mercados de la industria ferroviaria nacional, por lo que KCSM en caso de no estar de acuerdo con la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE, se encuentra en la posibilidad de promover los medios de defensa que considere pertinentes en contra de dicha resolución. sin embargo, esta AGENCIA tiene la obligación de cumplir con su obligación prevista en los artículos 6 bis fracción IV, 47 de la LRSF; 173 y 174 párrafo tercero del RSF.

7.- Ahora bien, por lo que respecto a las manifestaciones de KCSM, consistentes en:

"3. EL OFICIO DEJA EN ESTADO DE INCERTIDUMBRE JURÍDICA A KCSM Y LA PRIVA DEL PLENO EJERCICIO DE SU DERECHO DE AUDIENCIA

De conformidad con el artículo 175 del RSF, para que la Agencia establezca las bases de regulación tarifaria debe emitir una metodología que considere entre otros aspectos, la tarifa competitiva que un transportista eficiente cobraría por el mismo servicio.

Sin embargo, en el caso que nos ocupa, se emitió el Oficio sin que se diera a conocer la metodología que utilizará la Agencia, lo cual genera inseguridad jurídica a mi mandante y contraviene su derecho de audiencia pues ante dicha situación mi mandante queda impedida para hacer manifestaciones respecto a los elementos, hipótesis, variables y valores que esa autoridad pretende utilizar para determinar las bases de regulación tarifaria; lo que tiene como consecuencia que las manifestaciones que ahora se hacen valer sean incompletas y no garanticen una debida defensa.

Así es, al haber emitido el Oficio sin la publicación de la metodología, la Agencia somete a KCSM a un procedimiento en el que conocerá la metodología hasta que se determinen las bases de regulación tarifaria, lo que deja a mi mandante en total estado de indefensión pues desconoce los enfoques económicos, los parámetros generales, las variables y valores con base en los cuales alimentará los modelos de costos y determinará las bases de regulación tarifaria.

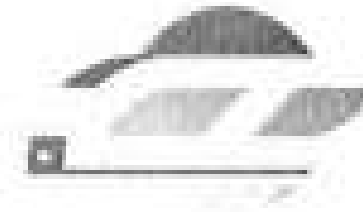
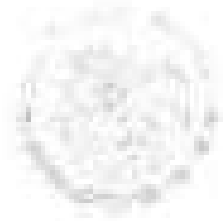
Por lo cual lo procedente conforme a Derecho era que previa a la emisión del Oficio, esa autoridad emitiera la metodología conforme a la cual desarrollará los modelos de costos correspondientes para que de esta forma KCSM y el resto de los concesionarios afectados por la Resolución tuvieran oportunidad de realizar manifestaciones completas y eficaces sobre la determinación de bases de regulación tarifaria en el Servicio de Carga de Químicos en el Sur de Veracruz.

Cabe aclarar que la publicación de los "LINEAMIENTOS generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario" el 4 de febrero de 2020 en el Diario Oficial de la Federación ("LINEAMIENTOS") son precisamente sólo unas LINEAMIENTOS conforme a los cuales se desarrollarán la metodología y los modelos de costos.

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 39 de 86



2020
LEONORA VICARIO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



"QUINTO.- Los Modelos de Costos deberá de incluir Anexo Técnico en el que se expliquen detalladamente los supuestos, cálculos y metodología empleada en la elaboración de los mismos

"DÉCIMO.- (...)

"La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario podrá revisar metodología de los Modelos de Costos en forma integral, después de la publicación de los presentes LINEAMIENTOS en plazo no mayor a cinco años. "

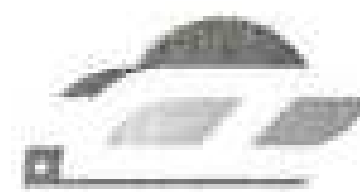
Al respecto, esta AGENCIA califica a las manifestaciones señaladas por KCSM como subjetivas y por tanto **inoperantes** pues parten de premisas falsas, toda vez que como se ha citado en numerales anteriores, este Órgano Desconcentrado se encuentra dando cumplimiento a su **obligación** conferida en el artículo 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF, llevando a cabo el procedimiento instaurado en el artículo 173 del RSF; es decir una vez que COFECE emitió la resolución en donde declaraba la ausencia de condiciones de competencia efectiva, esta AGENCIA en respeto a lo establecido en el artículo 14 de la CPEUM, otorgó el termino de diez días a KCSM para que se manifestara conforme a su derecho conviniera y aportara sus medios de prueba pertinentes, tal y como se menciona en las fracciones II y III del artículo 173 del RSF.

Luego, es cierto que la AGENCIA debe establecer una metodología para establecer las bases de regulación tarifaria, pero no menos cierto es, que dicha metodología es parte del resultado del fondo del presente procedimiento, por lo que no puede emitirse previo al inicio del procedimiento pues precisamente la metodología se **determinará** como refiere la letra del precepto transcrito, siendo como lo es que, por la naturaleza de este procedimiento, se requiere de una resolución previa de la COFECE, y la metodología a aplicarse para establecer las bases de regulación tarifaria es materia del fondo del asunto.

Por otra parte, de acuerdo al artículo 175 del RSF, esta AGENCIA está obligada a determinar, no a emitir de manera previa, una metodología para establecer las bases de regulación tarifaria; en ese contexto y considerando como un tema de interés público que los concesionarios que estarán sujetos a esta regulación tarifaria conozcan a detalle la metodología empleada por este órgano regulador para determinar las tarifas correspondientes De manera que, de acuerdo al contenido de este artículo, no es obligación de esta AGENCIA emitir o dar a conocer a los concesionarios dicha metodología de manera previa al acto por el que se establecen las bases de regulación tarifaria.

Asimismo, los artículos 47 de la LRSF, 173 y 174 del RSF no establecen la obligación de la AGENCIA de publicar o dar a conocer previamente al inicio de un procedimiento de regulación de bases tarifarias, la metodología que se utilizará, en virtud de que la misma se debe implementar tomando en consideración la información y documentación proporcionada por los concesionarios, en este caso KCSM; así como la mejor información con que cuente esta AGENCIA. Fue por dicho motivo que esta AGENCIA requirió información y documentación a KCSM relacionada con diversos productos y rutas en las que presta el SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS materia de la RESOLUCIÓN de COFECE.





No obstante lo anterior, y considerando como un tema de interés público que KCSM conozca a detalle la metodología empleada por este órgano regulador para determinar las tarifas correspondientes, la presente resolución contiene un apartado intitulado **Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Reguladas a las que estará sujeto Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., para la Prestación de sus Servicios de Transporte Ferroviario de Carga en los Productos Cloro y Óxido de Etileno, respectivamente, en las Seis Rutas o Porciones de Rutas identificadas en el Presente Procedimiento para este Concesionario para fines de determinación de bases de regulación tarifaria**, la cual establece de manera específica los criterios metodológicos empleados por esta AGENCIA para determinar las tarifas que mediante el presente acto se establecen.

Por otra parte, esta AGENCIA hace del conocimiento de KCSM que los LINEAMIENTOS representan en sí mismos criterios metodológicos que, no obstante su generalidad, abundan en criterios económicos, parámetros y variables específicos que habrán de emplearse para desarrollar los procedimientos para la determinación de las tarifas reguladas, tal como lo establecen los artículos SEGUNDO, TERCERO, SEXTO y SÉPTIMO de los mismos.

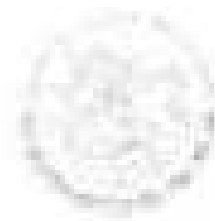
En ese sentido, del análisis de la información y documentación proporcionada por KCSM mediante su escrito denominado "*Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5.- 174/2020*", se desprende lo siguiente:

- I. Que KCSM no proporcionó información de costos ni tampoco de las toneladas-km desagregadas por porción de ruta, como se lo solicitó expresamente la AGENCIA;
- II. Que KCSM presentó información de costos agregada de toda su red concesionada, omitiendo el dato de las toneladas-km.

Por tal motivo, una vez analizada la información y documentación proporcionada por KCSM, se establece que con la misma no es posible determinar un modelo de costos que permita fijar bases de regulación tarifaria en términos de lo dispuesto en el artículo SEGUNDO de los LINEAMIENTOS, por cada porción de ruta materia de la RESOLUCIÓN en las que participa, es decir, determinar adecuadamente las tarifas reguladas, con base en costos totales promedio para las seis porciones de rutas específicas en los que KCSM lleva a cabo la prestación del SPTFC. Por lo anterior, a efecto de cumplir con su obligación establecida en los artículos 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF, así como el numeral SEGUNDO de los LINEAMIENTOS, esta AGENCIA establecerá las bases de regulación tarifaria respectivas, con sustento en la mejor información disponible, la cual se detallará al momento de analizar de manera particular cada una de las porciones de ruta en las que participa.

Además, de ninguna manera se deja en estado de indefensión a KCSM pues éste puede ejercer todos los medios de defensa que estime convenientes y pertinentes en contra de la resolución definitiva emita esta AGENCIA en el presente procedimiento.





En ese sentido, los citados preceptos legales, contrario a lo manifestado por KCSM, los artículos 47 de la LRSF, 173 y 174 del RSF no establecen la obligación de la AGENCIA de publicar o dar a conocer previamente al inicio de un procedimiento de regulación de bases tarifarias respecto de un concesionario en particular, la metodología que se utilizará, en virtud de que la misma se debe implementar tomando en consideración la información y documentación proporcionada por los concesionarios, en este caso KCSM; así como la mejor información con que cuente esta AGENCIA. Fue por dicho motivo que requirió información y documentación³ a KCSM relacionada con los siguientes productos y porciones de ruta en el SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS materia de la RESOLUCIÓN de COFECE.

Producto: Cloro

No.	Estación Origen - Estación Destino
1	Ing. Agustín Lira - Morelia
2	Lechería - Morelia
3	Celaya - Morelia
4	Ing. Agustín Lira - Nuevo Laredo
5	Lechería - Nuevo Laredo
6	Monterrey - Nuevo Laredo
7	Ing. Agustín Lira - Rosita
8	Lechería - Rosita
9	Monterrey - Rosita

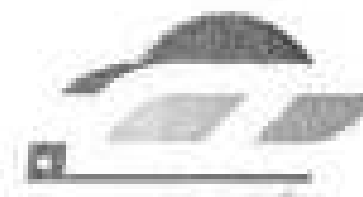
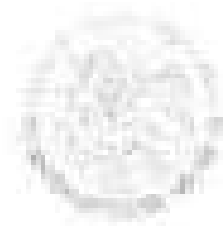
Producto: Óxido de Etileno

No.	Estación Origen - Estación Destino
1	Ing. Agustín Lira - Doña Rosa
2	Lechería - Celaya
3	Ing. Agustín Lira - Maclovio Herrera

Lo anterior, con la finalidad de allegarse de elementos necesarios, útiles y suficientes para (i) identificar y/o comprobar las rutas y productos en las que interviene KCSM derivado de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE respecto de la ausencia de condiciones de competencia efectiva relativo al SPTFC de Productos Químicos y/o Petroquímicos (Cloro, Óxido de Etileno, Amoníaco Anhidro y Sosa Cáustica) en rutas con origen y/o destino en

³ La documentación fue requerida al concesionario mediante el Oficio No. 4.5.- 174/2020 de fecha 06 de febrero de 2020 mismo que le fue notificado el día 06 de febrero de 2020 y que se encuentra de la foja 603 a la 641.





la zona sur del Estado de Veracruz¹⁰. (ii) así como, para conocer los procedimientos que utiliza KCSM para: estimar la tarifa de flete, la tarifa promedio cobrada y la amortización de la Concesión, a efecto de determinar en su caso las Bases de Regulación Tarifaria, es decir, una vez que esta AGENCIA ya analizó la información y documentación antes mencionada, cuenta con los elementos de convicción necesarios y suficientes para determinar la necesidad de establecer una metodología para establecer bases de regulación tarifaria, como materia de fondo de la presente resolución definitiva.

Así por todo lo expuesto es que los **argumentos de KCSM son inoperantes**, pues como quedó demostrado, parten de premisas falsas. Refuerzan el criterio las siguientes **jurisprudencias**.

"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE TIENEN COMO SUSTENTO UN POSTULADO NO VERÍDICO [APLICACIÓN. ANALÓGICA DE LA JURISPRUDENCIA 2a./J. 108/2012 (10a.)1]. La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la jurisprudencia en cita, determinó que los agravios cuya **construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su estudio pues, al partir de una suposición no verdadera, su conclusión es ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida**; principio que aplica a los conceptos de violación cuya sustento es un postulado que resultó no verídico; de ahí que sea ocioso su análisis y, por ende, merecen el calificativo de inoperantes. (Décima Época. Tribunales Colegiados de Circuito. Tesis **Jurisprudencial XVII**. 1º.C.T. 3/5. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 14. Enero de 2015. Tomo II. Página 1605. Registro 2008226).

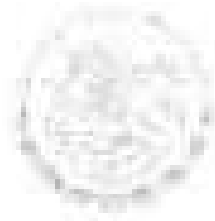
AGRAVIOS INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS FALSAS. Los agravios cuya construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su análisis y calificación, pues al partir de una suposición que no resultó verdadera, su conclusión resulta ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida." (Décima Época. Segunda Sala. Tesis **Jurisprudencial 2a./J. 108/2012**. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro XIII. Octubre de 2012. Tomo 3. Página 1326. Registro 2001825). [Énfasis y Subrayado añadido]

SEXTA. En ese orden de ideas, y una vez analizadas todas y cada una de las manifestaciones vertidas por KCSM en su escrito denominado "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5.- 174/2020" ¹¹, y tomando en consideración la información remitida por esa empresa concesionaria mediante su escrito denominado "Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5.- 174/2020", esta AGENCIA determina establecer las bases de regulación tarifaria siguientes aplicables a la transportación de los siguientes productos en las siguientes porciones de ruta en las que opera KCSM dentro de su red ferroviaria, mismas que se

¹⁰ Documento que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202 y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 02 a la 602

¹¹ Para llegar a ello se valoró el contenido en el documento que se denomina "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5.-174/2020", así como su anexo consistente en el medio electrónico de almacenamiento de información, mismos que fueron valorados en términos de los artículos 79, 93 fracción III, 133, 188, 197, 203, 210-A respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 816 a la 871.





mantendrán vigentes mientras subsistan las condiciones que la motivaron de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 último párrafo de la LRSF. No obstante, éstas se actualizarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 párrafo segundo del RSF y el artículo DÉCIMO de los LINEAMIENTOS.

No.	Producto	Origen - Destino	Tarifa Máxima en Pesos por tonelada-kilómetro
1	Cloro	Lechería - Morelia	\$0.353568
2	Cloro	Lechería - Nuevo Laredo	\$0.343348
3	Cloro	Lechería - Rosita	\$0.342639
4	Cloro	Celaya - Rosita	\$0.342639
5	Óxido de Etileno	Lechería - Doña Rosa	\$0.369548
6	Óxido de Etileno	Lechería - Maclovio Herrera	\$0.369548

Para llegar a la determinación de las anteriores tarifas máximas que KCSM está obligado a respetar por la prestación de sus servicios de transportación en los productos y en las porciones de ruta identificadas en la tabla anterior, la AGENCIA da a conocer la:

METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS A LAS QUE ESTARÁ SUJETO KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V. PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA EN LOS PRODUCTOS CLORO Y ÓXIDO DE ETILENO, RESPECTIVAMENTE, EN LAS SEIS PORCIONES DE RUTA IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO PARA ESTE CONCESIONARIO PARA FINES DE DETERMINACIÓN DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA

Objetivo.

La presente metodología ("modelo de costos") tiene por objeto establecer el procedimiento mediante el cual la AGENCIA determina las tarifas máximas reguladas a las que estará sujeto el concesionario KSCM para la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga en los productos cloro y óxido de etileno, respectivamente, en las seis porciones de ruta identificadas en el presente procedimiento para este concesionario.

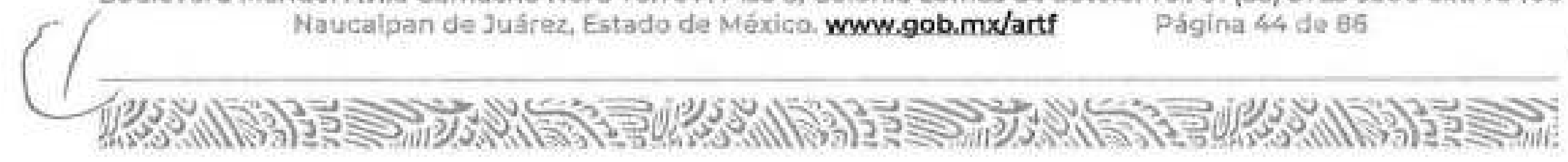
Características Generales de la Metodología.

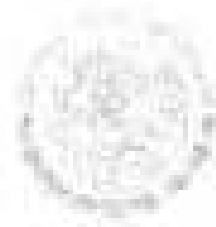
En concordancia con los LINEAMIENTOS publicados en el Diario Oficial de la Federación el 4 de febrero de 2020, la presente metodología tiene las siguientes características generales:

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo, Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 44 de 86



2020
LEONA VICARIO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



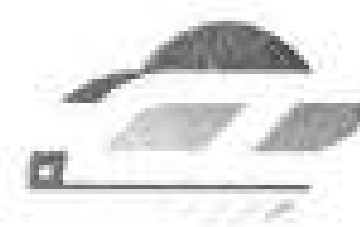
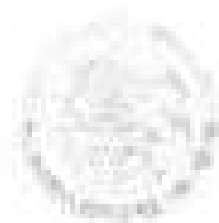


- I. Utiliza la metodología de Costos Totales Promedio en virtud que considera los costos totales observados en una porción de ruta específica de la red ferroviaria, en su relación con el peso de la carga transportada y la distancia recorrida, como se establece en el numeral SEGUNDO de los LINEAMIENTOS;
- II. Reconoce dentro de los costos totales empleados para la determinación tarifaria, tanto los costos fijos como los costos variables asociados a una porción de ruta específica de la red ferroviaria. Se entiende por costos variables aquellos gastos en los que incurre un concesionario como resultado de cambios en el volumen de tráfico, mientras que se entiende por costos fijos aquellos gastos en los que incurre un concesionario con independencia de cambios en el volumen de tráfico de carga, todo ello como lo prevé el numeral SEGUNDO de los LINEAMIENTOS;
- III. Reconoce que un concesionario tiene derecho a obtener un nivel de utilidad razonable por la prestación de sus servicios de transporte ferroviario de carga, de manera que éste pueda tener los suficientes incentivos para continuar llevando a cabo inversiones en su infraestructura ferroviaria, como lo establece el numeral SEGUNDO de los LINEAMIENTOS;
- IV. Utiliza, como unidad de medida técnica, las toneladas-kilómetro y, como unidad de medida monetaria, los pesos mexicanos, de acuerdo con lo establecido en el numeral SEGUNDO de los LINEAMIENTOS;
- V. Ha sido desarrollada bajo un enfoque Top-Down, lo que implica que los costos empleados para la determinación de las tarifas reguladas son los costos actuales en los que incurren los concesionarios por la prestación de sus servicios, de acuerdo con lo establecido en el numeral TERCERO de los LINEAMIENTOS;
- VI. Calcula el costo de capital por concesionario empleando la metodología del Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP). Para llevar a cabo este cálculo, se utiliza información financiera de los concesionarios así como de otros agentes económicos de la industria con operaciones en América del Norte, de acuerdo a lo establecido en el lineamiento SEXTO de los LINEAMIENTOS. En adición a lo anterior, el procedimiento para el cálculo del CCPP calcula el costo de capital accionario mediante la metodología del Modelo de Valuación de Activos Financieros (CAPM), que establece que el rendimiento requerido por el capital accionario está determinado por una tasa libre de riesgo, el rendimiento del mercado así como por el riesgo sistémico, de acuerdo con lo establecido en el numeral SÉPTIMO de los LINEAMIENTOS;
- VII. Excluye, para fines del cómputo de la tarifa máxima regulada, los costos no asociados o vinculados a la prestación específica del servicio público de transporte ferroviario de carga en la porción de ruta para la que se determina la tarifa regulada. Igualmente, se excluye cualquier margen adicional por concepto de externalidades, de acuerdo con lo establecido en el numeral OCTAVO de los LINEAMIENTOS.

En consideración de lo anterior, esta AGENCIA establece mediante la metodología que se describe en la continuación, una tarifa máxima regulada para los servicios de transportación ferroviaria de los productos clo

Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400
Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 45 de 86





y óxido de etileno, respectivamente, que presta KCSM en cada una de las seis porciones de ruta identificadas para este concesionario en el presente procedimiento. Las tarifas máximas reguladas que se establecen en esta resolución están basadas en los costos de provisión de los servicios de transporte ferroviario de carga, más una utilidad razonable, de manera que el concesionario que presta estos servicios pueda recuperar todos sus costos y, además, pueda obtener un retorno adecuado y razonable por el desarrollo de sus actividades productivas. La determinación de una tarifa basada en costos, más una utilidad razonable, permitirá mejorar las condiciones de prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las distintas rutas consideradas en la presente resolución, al tiempo que permitirá contar con un sistema ferroviario más competitivo.

Metodología Tarifaria.

La presente metodología determina la tarifa máxima que KCSM podrá cobrar a sus usuarios en cada una de las seis porciones de rutas identificadas en el presente procedimiento para este concesionario para la transportación de los productos cloro y óxido de etileno, respectivamente.

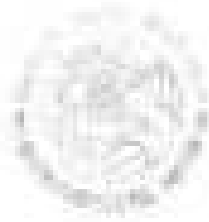
En términos del presente procedimiento, se denominan como rutas reguladas a los cinco mercados relevantes identificados por la COFECE en su Resolución DC-003-2018 en los que participa económicamente KCSM. Estas rutas reguladas son las siguientes:

Producto	Origen	Destino
Cloro	Ing. Agustín Lira	Morelia
	Ing. Agustín Lira	Nuevo Laredo
	Ing. Agustín Lira / El Castillo	Rosita
Óxido de Etileno	Ing. Agustín Lira	Maclovio Herrera
	Ing. Agustín Lira	Doña Rosa

Es importante notar que cada una de las anteriores rutas reguladas está compuesta por dos o más porciones de ruta. Esto es así porque las rutas que observan tráfico interlineal requieren de la participación de dos concesionarios distintos para la prestación del servicio, cada uno de ellos operando una porción de ruta dentro de su propia red ferroviaria. En el marco del presente procedimiento, se identifica que KCSM participa económicamente en seis (6) porciones de ruta dentro de los mercados relevantes identificados por la COFECE en su RESOLUCIÓN. Para mayor precisión, estas porciones de ruta se reproducen a continuación:

[SIN TEXTO]





No.	Producto	Porción de Ruta	
		Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	Morelia
2		Lechería	Nuevo Laredo
3		Lechería	Rosita
4		Celaya	Rosita
5	Óxido de	Lechería	Maclovio Herrera
6	Etileno	Lechería	Doña Rosa

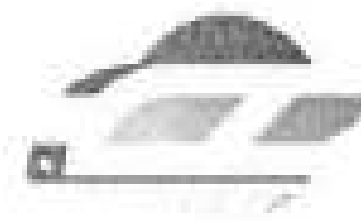
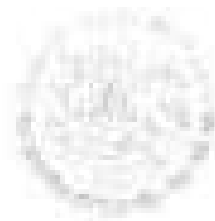
En consideración de lo anterior, esta AGENCIA establece que la tarifa máxima que KCSM podrá cobrar en la porción de ruta t en la ruta regulada r en el producto k está dada por:

$$T_{t,r}^k = (CTPR_{t,r})(FEER_{kcsm})(FDP_{k,t,r})(1 + UR_{kcsm})$$

donde:

- $T_{t,r}^k$ Tarifa máxima de KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r en el producto k , expresada en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $CTPR_{t,r}$ Costo Total Promedio de Referencia en la porción de ruta t en la ruta regulada r , expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $FEER_{kcsm}$ Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM.
- $FDP_{k,t,r}$ Factor de Diferenciación del Producto k de KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r .
- UR_{kcsm} Utilidad razonable de KCSM expresada en puntos porcentuales sobre 100.
- r : Uno de los mercados relevantes identificados en la RESOLUCIÓN de COFECE en el que participa económicamente KCSM y que, en el marco del presente procedimiento, se denomina como ruta regulada. En CLORO, se refiere a los mercados: (a) Ing. Agustín Lira – Morelia; (b) Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo y, (c) Ing. Agustín Lira o El Castillo – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO se refiere a los mercados: (d) Ing. Agustín Lira – Maclovio Herrera y, (e) Ing. Agustín Lira – Doña Rosa.
- t : Una de las porciones de ruta en las que participa económicamente KCSM. En CLORO, se refiere a los trayectos: (1) Lechería – Morelia; (2) Lechería – Nuevo Laredo;





(3) Lechería – Rosita y, (4) Celaya – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO se refiere a los trayectos: (5) Lechería – Maclovio Herrera y, (6) Lechería – Doña Rosa.

k: Uno de los productos que transporta KCSM en alguna de las porciones de ruta identificadas en el presente procedimiento, a saber: (i) cloro u (ii) óxido de etileno.

Así, esta AGENCIA determina, para cada porción de ruta *t* en la que participa KCSM, una tarifa máxima regulada, toda vez que este órgano regulador reconoce que la operación y el mantenimiento de cada porción de ruta podría incurrir en costos distintos, lo que implica que las tarifas reguladas pudiesen ser igualmente distintas. Así, en el caso específico de KCSM, esta AGENCIA determina una tarifa máxima regulada para cada una de las seis (6) porciones de ruta en las que participa económicamente este concesionario en el marco de la transportación de los productos cloro y óxido de etileno, según corresponda.

El cómputo de cada uno de los cuatro componentes que integran la tarifa máxima regulada para KCSM se lleva a cabo bajo los siguientes criterios y principios generales.

Costo Total Promedio de Referencia. El Costo Total Promedio de Referencia en la porción de ruta *t* en la ruta regulada *r* ($CTPR_{t,r}$), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro, se computa de la siguiente manera:

$$CTPR_{t,r} = \left[\frac{CT_t}{T_t} \right]$$

donde:

CT_t: Costo total anual de referencia en la porción de ruta *t*, expresado en pesos mexicanos. El costo total anual de referencia empleado para este cómputo incluye los siguientes rubros de costos: directos, combustible, costo de equipo, administrativos, depreciación y amortización del título de concesión.

T_t: Total anual de kilómetros de referencia recorridos por las toneladas de carga en la porción de ruta *t*, expresado en toneladas-kilómetro.

Esta AGENCIA determina que, para fines de la determinación de las tarifas máximas reguladas de KCSM en el marco del presente procedimiento, el Costo Total Promedio de Referencia, por porción de ruta, corresponde al Costo Total Promedio del concesionario que provee el servicio de transporte de carga en la **porción de ruta complementaria, en el mismo producto**, y con el cual KCSM interactúa o realiza intercambio para materializar su tráfico interlineal en ese producto. Se entiende por porción de ruta complementaria aquella que permite "completar" la totalidad de una ruta cuando se observa tráfico interlineal. Esta AGENCIA adopta este criterio metodológico en virtud de lo siguiente:

- I. Que la AGENCIA está materialmente imposibilitada para usar el Costo Total Promedio de KCSM como referencia para calcular sus tarifas máximas reguladas, toda vez que mediante escrito



denominado "Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5-174/2020"¹² este concesionario no proporcionó información desagregada de costos y toneladas-km por porción de ruta, como expresamente lo solicitó esta AGENCIA;

- II. Que la información de costos proporcionada por KCSM a esta AGENCIA dentro del presente procedimiento es información muy agregada, es decir, es información a nivel red, además que este concesionario omitió proporcionar cifras de toneladas-km, lo que imposibilita la utilización de la información proporcionada para la determinación de tarifas a nivel de porciones de rutas específicas;
- III. Que la información de costos proporcionada por los concesionarios que proveen las porciones de ruta complementarias a las seis porciones de ruta que opera KCSM, representa la mejor información disponible para esta AGENCIA para resolver las tarifas máximas reguladas para este concesionario, toda vez que la información de costos proporcionada por estos concesionarios si se encuentra desagregada a nivel de porción de ruta, lo que permite a esta AGENCIA determinar adecuadamente las tarifas reguladas con base en costos y para porciones de ruta específicas;
- IV. Que, en reconocimiento a la posibilidad de diferencias en los niveles de costos entre distintos concesionarios, esta AGENCIA cuenta con los elementos económicos suficientes para instrumentar un ajuste a las tarifas reguladas que habrán de aplicar a KCSM, en razón de la eficiencia económica relativa observada entre este concesionario y los concesionarios que proveen las porciones de rutas complementarias. Este ajuste permite determinar tarifas máximas reguladas tanto razonable como económicamente eficientes para KCSM.

Factor de Eficiencia Económica Relativa. El Factor de Eficiencia Económica Relativa es computado a través de la siguiente expresión:

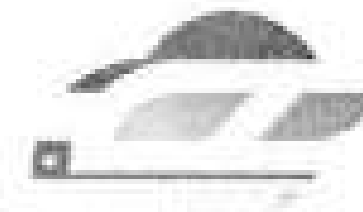
$$FEER_{kcsm} = \left[\frac{CUP_{kcsm}}{CUP_{ref}} \right]$$

Donde:

CUP_{kcsm} Costo unitario promedio de KCSM representado por el promedio aritmético del costo total anual por tonelada-kilómetro en el que incurre este concesionario, a nivel red, durante el periodo 2009-2018.

¹² Documento que se denomina "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5-174/2020", así como su anexo consistente en el medio electrónico de almacenamiento de información mismos que fueron valorados en términos de los artículos 79, 93 fracción III, 133, 188, 197, 203, 210-A respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 816 a la 871.





CUP_{ref} Costo unitario promedio de referencia, representado por el promedio aritmético del costo total anual de referencia por tonelada-kilómetro, a nivel red, observado durante el periodo 2009-2018.

La presente metodología adopta como criterio que el costo unitario promedio de referencia corresponde al promedio aritmético del costo total anual por tonelada-kilómetro observado durante el periodo 2009-2018 asociado al concesionario que provee el servicio de transporte de carga en la **porción de ruta complementaria, en el mismo producto**, y con el cual KCSM interactúa o realiza intercambio para materializar su tráfico interlineal. Así, $FEER_{KCSM}$ representa un factor, menor a uno pero mayor a cero, que permite cuantificar la magnitud en la que los costos unitarios de KCSM son más bajos (es decir, más eficientes) respecto a los costos unitarios asociados a los concesionarios con los cuales interactúa o realiza intercambio en sus operaciones de carácter interlineal.

Factor de Diferenciación del Producto. La presente metodología reconoce que los costos de transportar un producto entre dos puntos geográficos pueden ser distintos según las características físicas de estos productos. Por ejemplo, esta AGENCIA reconoce que el costo de transportar granos entre dos puntos es distinto, en promedio, al costo de transportar un químico líquido entre estos mismos puntos. Esta diferencia en los costos de transportación por producto explica, en parte, las diferencias observadas en los factores fijos y variables de las tarifas máximas que los concesionarios registran ante este órgano regulador. Con el objeto de incorporar en las tarifas reguladas esta diferenciación en los costos de transportación asociados a la naturaleza del producto, esta AGENCIA emplea el siguiente procedimiento para el cálculo del factor diferenciador del producto por porción de ruta:

- I. Se identifica la lista de "Productos con Factores Diferenciales" más reciente registrada por KCSM ante esta AGENCIA. La lista más reciente registrada¹³ ante esta autoridad por este concesionario corresponde a la del 20 de junio de 2019 y contiene 105 productos.
- II. Se calcula el promedio aritmético de los factores de cobro fijo y variable, respectivamente, de esta lista de "Productos con Factores Diferenciales". Con estos dos promedios, se construye la métrica de *Diferenciación Generalizada del Producto* en la porción de ruta t :

$$DGP_t = PFF_{KCSM} + [PFV_{KCSM}][d_{t,r}]$$

donde:

¹³ Oficio No.-4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de dos mil diecinueve, así como su anexo denominado: (Productos con Factores Diferenciales) mismos que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202 y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentran de la foja, 801 a la 803.





- DGP_t Diferenciación Generalizada del Producto para KCSM en la porción de ruta t .
- PFK_{kcsm} Promedio aritmético del factor de cobro fijo de KCSM derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- PFV_{kcsm} Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- $d_{t,r}$ Distancia (en kilómetros) en la porción de ruta t en la ruta regulada r .

III. Se calcula la métrica de Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t :

$$DP_{k,t} = FF_k + [FV_k][d_{t,r}]$$

donde:

- $DP_{k,t}$ Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t .
- FF_k Factor de cobro fijo de KCSM en el producto k , derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- FV_k Factor de cobro variable de KCSM en el producto k , derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- $d_{t,r}$ Distancia (en kilómetros) en la porción de ruta t en la ruta regulada r .

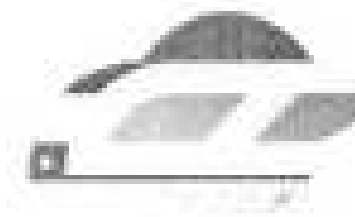
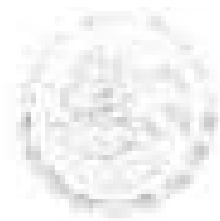
IV. Finalmente, se calcula el Factor de Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r , de la siguiente manera:

$$FDP_{k,t,r} = \left(\frac{DP_{k,t} - DGP_t}{DGP_t} \right) + 1$$

Así, este procedimiento calcula un Factor Diferenciador del Producto para KCSM para la transportación de un producto específico en una porción de ruta específica.

Utilidad Razonable. La utilidad razonable de KCSM se calcula con base en la metodología del Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP). En este marco, la utilidad razonable de este concesionario queda determinada





por el promedio ponderado de su costo de deuda y de su costo de capital accionario, en línea con lo establecido en el lineamiento SEXTO de los LINEAMIENTOS, es decir, por:

$$UR_{KCSM} = C_e \left(\frac{E}{D + E} \right) + C_d \left(\frac{D}{D + E} \right)$$

donde:

C_e : Costo del capital accionario (Equity) de KCSM.

C_d : Costo de la deuda de KCSM.

E : Capital accionario (Equity) de KCSM con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes a 2018¹⁴.

D : Deuda de KCSM con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes a 2018¹⁵.

$D + E$: Valor total del financiamiento de KCSM.

$\frac{E}{D+E}$: Porcentaje del financiamiento que es patrimonio propio de KCSM

$\frac{D}{D+E}$: Porcentaje del financiamiento que es deuda de KCSM.

A su vez, el costo del capital accionario de este concesionario se calcula mediante el Modelo de Valuación de Activos Financieros (CAPM), en línea con lo establecido en el numeral SÉPTIMO de los LINEAMIENTOS. En particular, el costo de capital accionario de KCSM queda determinado por:

$$CAPM = C_e = R_f + \beta R_e$$

Donde:

C_e : Costo del capital accionario (Equity) de KCSM.

$R_f = 4.90$ Tasa libre de riesgo basada en la tasa de los bonos a 30 años de los Estados Unidos (2.88%) más una prima de riesgo país asociada a México (2.02%)¹⁶.

$\beta = 0.960299$ Medida del riesgo sistémico, calculada mediante comparativos internacionales (benchmarking) de la β de empresas comparables¹⁷. En particular, el benchmarking emplea información de las 5 principales

¹⁴ Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747.

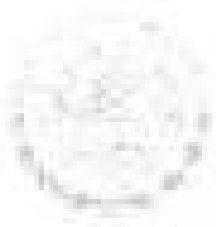
¹⁵ Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747.

¹⁶ Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de interconexión 2019", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 811 a la 812.

¹⁷ Beta promedio mensual de cinco años del periodo de enero de 2015 a diciembre de 2019 de las empresas comparables. Dato obtenido Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo. Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400 Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 52 de 86



2020
LEONA VICARIO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



empresas ferroviarias que operan en América del Norte, que cotizan en la misma bolsa de valores, prestando especial atención a mercados similares al mexicano, a saber: Canadian National Railway, Norfolk Southern, Canadian Pacific Railway, Kansas City Southern, Union Pacific Corporation.

Lo anterior está en línea con el numeral sexto de los LINEAMIENTOS que establece que "Las variables relevantes para el cálculo del Costo de Capital Promedio Ponderado se definirán con base en información financiera tanto de empresas operando en México¹⁸ como de empresas comparables operando en América del Norte¹⁹, en términos de su tamaño o ingresos". Es importante observar que, dado que la β representa el riesgo de una industria particular, en este caso de la industria ferroviaria, relativa al mercado, se esperaría que la β de una empresa en particular, en este caso un concesionario, fuera similar en diferentes países. Comparar la β de esta manera requiere una β desapalancada (asset) más que una apalancada (equity). Para apalancar y desapalancar la beta (β) se emplea la siguiente fórmula, considerando la tasa impositiva nominal T:

$$\beta_{desapalancada} = \frac{\beta_{apalancada}}{1+(1-T)\frac{D}{E}}, \text{ el cual se tomará el promedio de } \beta \text{ desapalancada } \mathbf{0.585185}$$

BETA PROMEDIO DE EMPRESAS COMPARABLES						
Empresa	Beta Apalancada ²⁰	Equity ²¹	Deuda ²²	Apalancamiento D/E	Tasa de Impuestos ²³	Beta Desapalancada
Canadian National Railway	1.11			1.426916468	0.265	0.539833
Norfolk Southern	1.23			0.782402529	0.250	0.775144

fracción VII, 210- A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

¹⁸ KCSM es una de las principales empresas que prestan el SPTFC en México, en 2018 transportó 28,843.98 millones de toneladas-km, mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 770 a 771.

¹⁹ Las principales empresas ferroviarias en Estados Unidos y Canadá, que cotizan en la misma bolsa de valores, New York Stock Exchange (NYSE) son: NORFOLK SOUTHERN (Estados Unidos), UNION PACIFIC CORPORAIL (Estados Unidos), KANSAS CITY SOUTHERN (Estados Unidos), CANADIAN PACIFIC RAILWAY (Canadá) y CANADIAN NATIONAL RAILWAY (Canadá). Dato obtenido de Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, 93 fracción VII, 210- A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

²⁰ Beta promedio mensual de cinco años del periodo de enero de 2015 a diciembre de 2019 de las empresas comparables. Dato obtenido de Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, 93 fracción VII, 210- A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

²¹ Datos tomados de los informes financieros, lo anterior se pudo determinar de la valoración de las copias certificadas de los documentos antes referidos, 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 804 a 810.

²² Datos tomados de los informes financieros, lo anterior se pudo determinar de la valoración de las copias certificadas de los documentos antes referidos, 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 804 a 810.

²³ Documento denominado "Country Default Spreads and Risk Premiums" de Damodaran, copias certificadas que fueron valoradas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 813.



Canadian Pacific Railway	1.27		2.164096761	0.265	0.491004
Kansas City Southern	1.20		1.139830413	0.250	0.646945
Union Pacific Corporail	1.24		2.162069726	0.250	0.473002
				Promedio	0.585185

Fuente: elaboración de la ARTF con información de Yahoo! Finance e informes financieros de las empresas comparables.

$R_c = 5.20$ Prima de riesgo de mercado, que se refiere al precio por unidad de riesgo que un agente económico asume al invertir en algún activo financiero y no en un activo libre de riesgo, y es igual a la diferencia entre el rendimiento del mercado (Total Equity Risk Premium) y la tasa de riesgo país (Country Risk Premium). Este valor se toma a partir de datos publicados por Aswath Damodaran²⁴.

PRIMA DE MERCADO			
País	Total Equity Risk Premium	Country Risk Premium	Prima de Mercado
México	6.38%	1.18%	5.20%

Fuente: elaboración de la ARTF con información de Aswath Damodaran, enero 2020.

Posteriormente se realiza un re-apalancamiento para obtener la beta de la empresa KCSM a través de la siguiente fórmula:

$$\beta_{apalancada} = \beta_{desapalancada} * [1 + (1 - t) * \frac{D}{E}]$$

Sustituyéndose de la siguiente manera:

Empresa	Equity ²⁵	Deuda ²⁶	D/E Apalancamiento	Beta Apalancada
KCSM			0.91574	0.960299

Fuente: elaboración propia ARTF con información de estados financieros 2018 de KCSM e información de Aswath Damodaran

²⁴ Documento denominado "Country Default Spreads and Risk Premiums" de Damodaran, copias certificadas que fueron valoradas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 813.

²⁵ Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible en las fojas 743, 744 y 747.

²⁶ Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible en las fojas 743, 744 y 747.



Sustituyendo los valores anteriores, se obtiene el Costo del Capital (Equity) de la siguiente manera:

$$\text{CAPM } C_e = \text{[Redacted]} \text{ Después de impuestos}$$

$$C_e = \text{[Redacted]} \text{ Antes de impuestos}$$

Costo de la Deuda (C_d)

Se determina el costo de la deuda (C_d) mediante la evaluación del riesgo de crédito del concesionario y se calcula agregando al tipo de interés libre de riesgo (R_f) una prima por riesgo de la deuda (R_d). Esto se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$C_d = (1 - T)(R_f + R_d)$$

Donde:

$T = 30\%$ Tasa de impuestos sobre la renta que, en el caso de México, es del orden de 30%²⁷.

R_d [Redacted] Prima de riesgo de la deuda, la cual se obtuvo de la deuda a largo plazo de Kansas City Southern de México.

Sustituyendo la fórmula de C_d :

$$C_d = \text{[Redacted]}$$

Sustituyendo los valores en la fórmula inicial para obtener un CCPP:

$$CCPP = C_e \frac{E}{D + E} + C_d \frac{D}{E + D}$$

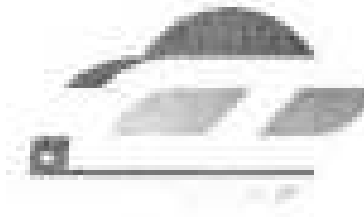
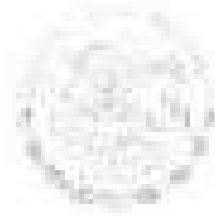
$$CCPP = \text{[Redacted]} \text{ (después de impuestos)}$$

$$CCPP \text{ nominal} = \text{[Redacted]} \text{ (antes de impuestos)}$$

²⁷ Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de interconexión 2019", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 811 a la 812.

²⁸ Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3-15/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible de foja 743, 744 y 747.





Aplicando la inflación²⁹, se obtiene el CCPP en términos reales:

CCPP real = [redacted] (antes de impuestos)

De esta manera, se obtiene un CCPP para KCSM de 9.81%.

CÁLCULO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS DE KCSM PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA DE LOS PRODUCTOS CLORO Y ÓXIDO DE ETILENO EN LAS SEIS PORCIONES DE RUTA IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO

1. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Cloro en la Porción de Ruta Lechería - Morelia.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio de Referencia en la porción de ruta Lechería-Morelia (LM) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira - Morelia (ALM), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores base para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT³⁰_{CLM} y las toneladas-kilómetro anuales T³¹_{CLM} (cifras de 2019) reportadas por el concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LM ("CLM").³²

CTPR_{LM,ALM} = [CT_{CLM} / T_{CLM}] = [redacted] = [redacted] ton - km

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM que resulta del cociente entre el promedio de los costos unitarios por tonelada-kilómetro de KCSM en el periodo 2009-2018 y el promedio de estos mismos costos, en el mismo periodo, asociados al concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LM.

FEER_{KCSM} = [CUP³³_{KCSM} / CUP³³_{ref}] = [redacted]

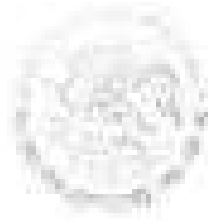
²⁹ Con base en la inflación objetivo del Banco de México del 3.0%. Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de Interconexión 2020", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 811 a la 812.

³⁰ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

³¹ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

³² La porción de ruta complementaria a Lechería - Morelia es Ing. Agustín Lira - Lechería (CLM), en términos del análisis realizado en el numeral "III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria" de la presente resolución.





- III. El producto de los anteriores dos factores genera la mejor estimación base de esta AGENCIA respecto al Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de cloro en la porción de ruta LM por tonelada-kilómetro.

$$(CTPR_{LM,ALM})(FEER_{KCSM}) = \text{[REDACTED]} \text{ ton - km}$$

- IV. La anterior estimación base debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Producto de Cloro (CL). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,LM,ALM} = \left(\frac{DP_{CL,LM} - DGP_{LM}}{DGP_{LM}} \right) \cdot \text{[REDACTED]} = \text{[REDACTED]}$$

Donde:

$DP_{CL,LM}^{33}$ = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta LM.

DGP_{LM}^{34} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LM.

- V. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9,81% anual.
- VI. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KCSM puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Lechería-Morelia está dada por:

$$T_{LM,ALM}^{CL} = (CTPR_{LM,ALM})(FEER_{KCSM})(FDP_{CL,LM,ALM})(1 + UR_{KCSM}) =$$

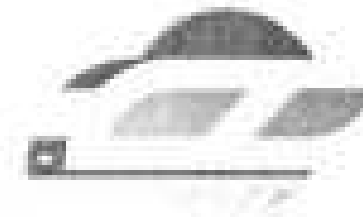
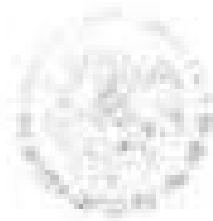
$$\text{[REDACTED]} =$$

\$0.353568 ton - km

³³ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.

³⁴ Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.





La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Cuando la capacidad del carro tanque utilizado sea de: El peso mínimo será de:

Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

2. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Cloro en la Porción de Ruta Lechería – Nuevo Laredo.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio de referencia en la porción de ruta Lechería – Nuevo Laredo (LNL) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo (ALNL), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores base para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT_{CLNL}^{35} y las toneladas-kilómetro anuales T_{CLNL} (cifras de 2019) reportadas por el concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LNL ("CLNL").³⁷

$$CTPR_{LNL/ALNL} = \left[\frac{CT_{CLNL}}{T_{CLNL}} \right] (\text{[redacted]}) = \text{[redacted]} \text{ ton - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM que resulta del cociente entre el promedio de los costos unitarios por tonelada-kilómetro de KCSM en el periodo 2009-2018 y el promedio de estos mismos costos, en el mismo periodo, asociados al concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LNL.

$$FEER_{KCSM} = \left[\frac{CUP_{KCSM}^{2009-2018}}{CUP_{KCSM}^{ref}} \right]$$

[redacted]

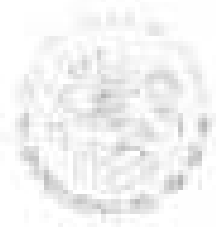
[redacted]

³⁵ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

³⁶ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

³⁷ La porción de ruta complementaria a Lechería – Nuevo Laredo es Ing. Agustín Lira – Lechería (CLNL), en términos del análisis realizado en el numeral "III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento de bases regulación tarifaria" de la presente resolución.





- III. El producto de los anteriores dos factores genera la mejor estimación base de esta AGENCIA respecto al Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de cloro en la porción de ruta LNL por tonelada-kilómetro.

$$(CTPR_{LNL,ALNL})(FEER_{KCSM}) = \text{[REDACTED]} \text{ ton - km}$$

- IV. La anterior estimación base debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Producto de Cloro (CL). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,LNL,ALNL} = \left(\frac{DP_{CL,LNL} - DGP_{LNL}}{DGP_{LNL}} \right) \cdot \text{[REDACTED]} = \text{[REDACTED]}$$

$$= \left(\frac{\text{[REDACTED]}}{\text{[REDACTED]}} \right) + \text{[REDACTED]}$$

Donde:

$DP_{CL,LNL}^{38}$ = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta LNL

DGP_{LNL}^{39} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LNL.

- V. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.81% % anual.
- VI. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KSCM puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Lechería – Nuevo Laredo está dada por:

$$T_{LNL,ALNL}^{CL} = (CTPR_{LNL,ALNL})(FEER_{KCSM})(FDP_{CL,LNL,ALNL})(1 + UR_{KCSM}) =$$

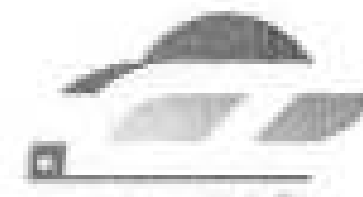
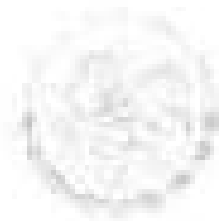
[REDACTED]

\$ 0.343348 ton - km

³⁸ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.

³⁹ Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.





La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Cuando la capacidad del carro tanque utilizado sea de: El peso mínimo será de:

Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

3. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Cloro en la Porción de Ruta Lechería - Rosita.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio de referencia en la porción de ruta Lechería - Rosita (LR) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira o El Castillo - Rosita (ALCR), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores base para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT^{10}_{CLR} y las toneladas-kilómetro anuales T^{11}_{CLR} (cifras de 2019) reportadas por el concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LR ("CLR").⁴²

$$CTPR_{LR,ALCR} = \left[\frac{CT_{CLR}}{T_{CLR}} \right] = \left(\frac{\text{[REDACTED]}}{\text{[REDACTED]}} \right) = \text{[REDACTED]} \text{ ton - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM que resulta del cociente entre el promedio de los costos unitarios por tonelada-kilómetro de KCSM en el periodo 2009-2018 y el promedio de estos mismos costos, en el mismo periodo, asociados al concesionario que provee el servicio de transporte de cloro, en la porción de ruta complementaria a LR.

$$= \left[\frac{CUP^{13}_{KCSM}}{CUP^{14}_{ref}} \right] = \frac{\text{[REDACTED]}}{\text{[REDACTED]}}$$

⁴⁰ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

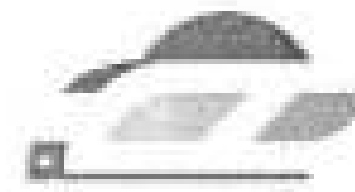
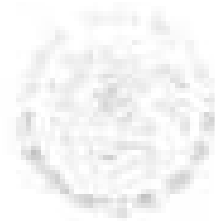
⁴¹ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

⁴² La porción de ruta complementaria a Lechería - Rosita es Ing. Agustín Lira - Lechería (CLR), en términos del análisis realizado en el numeral "III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria" de la presente resolución.

⁴³ Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario KCSM, mediante Oficio No.4.5.3-075/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 751 a 772.

⁴⁴ Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario KCSM, mediante Oficio No.4.5.3-075/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 751 a 772.





- III. El producto de los anteriores dos factores genera la mejor estimación base de esta AGENCIA respecto al Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de cloro en la porción de ruta LR por tonelada-kilómetro.

$$(CTPR_{LR,ALCR})(FEER_{KCSM}) = \text{[REDACTED]} \text{ ton - km}$$

- IV. La anterior estimación base debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Producto de Cloro (CL). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,LR,ALCR} = \left(\frac{DP_{CL,LR} - DGP_{LR}}{DGP_{LR}} \right) \cdot \text{[REDACTED]} = \text{[REDACTED]}$$

Donde:

$DP_{CL,LR}^{45}$ = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta LR.

DGP_{LR}^{46} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LR.

- V. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.81% anual.
- VI. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KSCM puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Lechería – Rosita está dada por:

$$T_{LR,ALCR}^{CL} = (CTPR_{LR,ALCR})(FEER_{KCSM})(FDP_{CL,LR,ALCR})(1 + UR_{KCSM}) =$$

[REDACTED]

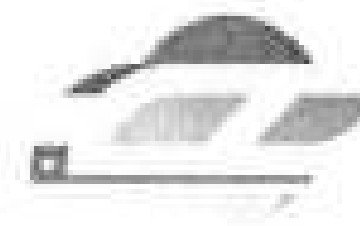
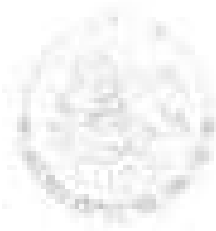
\$ \$0.342639 ton - km

fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario de referencia, mediante Oficio No.4.53-071/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 774 a 795.

⁴⁵ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.

⁴⁶ Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.





La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Cuando la capacidad del carro tanque utilizado sea de: El peso mínimo será de:

Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

4. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Cloro en la Porción de Ruta Celaya - Rosita.

- I. La porción de ruta Celaya – Rosita (CR) forma parte de la porción de ruta Lechería – Rosita (LR) analizada en el punto anterior. Esto implica que, en principio, el costo por tonelada-kilómetro en la porción de ruta CR debe ser el mismo que el observado en la porción de ruta LR. De manera que el Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de cloro en la porción de ruta Celaya – Rosita dentro de la ruta regulada Ing. Agustín Lira o El Castillo – Rosita (ALCR), está dado por:

$$(CTPR_{LR,ALCR})(FEER_{KCSM}) = \text{[Redacted]} \text{ ton} - km$$

- II. La anterior estimación debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Producto de Cloro (CL) para la porción de ruta Celaya – Rosita (CR). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,CR,ALCR} = \left(\frac{DP_{CL,CR} - DGP_{CR}}{DGP_{CR}} \right) \cdot \text{[Redacted]} = \text{[Redacted]} + \text{[Redacted]}$$

Donde:

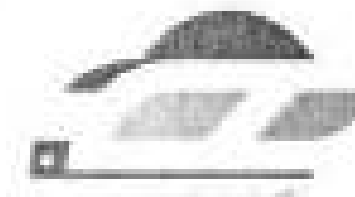
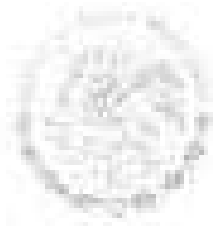
$DP_{CL,CR}^{47}$ = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta CR.

DGP_{CR}^{48} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta CR.

⁴⁷ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.

⁴⁸ Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.





- III. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.81% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KCSM puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Celaya – Rosita está dada por:

$$T_{CR,ALCR}^{CL} = (CTPR_{CR,ALCR})(FEER_{KCSM})(FDP_{CL,CR,ALCR})(1 + UR_{KCSM}) =$$

[Redacted]

\$0.344162 ton – km

La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Quando la capacidad del carro tanque utilizado sea de:	El peso mínimo será de:
Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

5. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Óxido de Etileno en la Porción de Ruta Lechería – Doña Rosa.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio de referencia en la porción de ruta Lechería – Doña Rosa (LDR) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira – Doña Rosa (ALDR), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores base para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT_{CLDR}^{49} y las toneladas-kilómetro anuales T_{CLDR}^{50} (cifras de 2019) reportadas por el concesionario que provee el servicio de transporte de óxido de etileno en la porción de ruta complementaria a LDR ("CLDR").⁵¹

$$CTPR_{LDR,ALDR} = \left[\frac{CT_{CLDR}}{T_{CLDR}} \right] = [Redacted] \text{ ton/km}$$

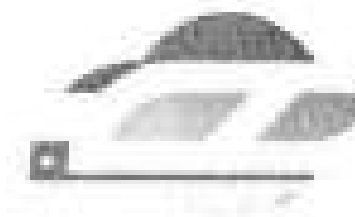
- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM que resulta del cociente entre el promedio de los costos unitarios por tonelada-kilómetro de KCSM en el periodo 2009-2018 y el promedio de estos mismos costos,

⁴⁹ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

⁵⁰ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

⁵¹ La porción de ruta complementaria a Lechería – Doña Rosa es Ing. Agustín Lira – Lechería (CLDR)., en términos del análisis realizado en el numeral "III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento de bases de regulación tarifaria" de la presente resolución.





en el mismo periodo, asociados al concesionario que provee el servicio de transporte de óxido de etileno, en la porción de ruta complementaria a LDR.

$$FEER_{KCSM} = \frac{CUP_{KCSM}}{CUP_{ref}} = \frac{\text{[REDACTED]}}{\text{[REDACTED]}}$$

- III. El producto de los anteriores dos factores genera la mejor estimación base de esta AGENCIA respecto al Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de óxido de etileno en la porción de ruta LDR por tonelada-kilómetro.

$$(CTPR_{LDR,ALDR})(FEER_{KCSM}) = \text{[REDACTED]} \text{ ton} - km$$

- IV. La anterior estimación base debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Óxido de Etileno (OE). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{OE,LDR,ALDR} = \left(\frac{DP_{OE,LDR} - DGP_{LDR}}{DGP_{LDR}} \right) \cdot \text{[REDACTED]} + \text{[REDACTED]}$$
$$= \left(\frac{\text{[REDACTED]}}{\text{[REDACTED]}} \right) = \text{[REDACTED]}$$

Donde:

$DP_{OE,LDR}^{54}$ = Diferenciación del Producto Óxido de Etileno en la porción de ruta LDR.

DGP_{LDR}^{55} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LDR.

⁵² Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario KCSM, mediante Oficio No.4.5.3-075/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 751 a 772.

⁵³ Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario de referencia, mediante Oficio No.4.5.3-071/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 774 a 795.

⁵⁴ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Óxido de Etileno, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.

⁵⁵ Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.



- V. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.81% anual.
- VI. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KSCM puede cobrar a los usuarios por la transportación de óxido de etileno en la porción de ruta Lechería – Doña Rosa está dada por:

$$T_{LDR,ALDR}^{OE} = (CTPR_{LDR,ALDR})(FEER_{KCSM})(FDP_{OE,LDR,ALDR})(1 + UR_{KCSM}) =$$

\$ 0.369548 ton – km

La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Cuando la capacidad del carro tanque utilizado sea de:	El peso mínimo será de:
Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

6. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Óxido de Etileno en la Porción de Ruta Lechería – Maclovio Herrera.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio de referencia en la porción de ruta Lechería – Maclovio Herrera (LMH) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira – Maclovio Herrera (ALMH), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores base para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT_{CLMH}^{56} y las toneladas-kilómetro anuales T_{CLMH}^{57} (cifras de 2019) reportadas por el concesionario que provee el servicio de transporte de óxido de etileno, en la porción de ruta complementaria a LMH ("CLMH").⁵⁸

$$CTPR_{LMH,ALMH} = \left[\frac{CT_{CLMH}}{T_{CLMH}} \right] \text{ ton – km}$$

⁵⁶ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

⁵⁷ Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, visible a Foja 796 a 799.

⁵⁸ La porción de ruta complementaria a Lechería – Maclovio Herrera es Ing. Agustín Lira – Lechería (CLMH), en términos del análisis realizado en el numeral "III. Determinación de los productos y porciones ruta materia del procedimiento administrativo de establecimiento bases de regulación tarifaria" de la presente resolución.





- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM que resulta del cociente entre el promedio de los costos unitarios por tonelada-kilómetro de KCSM en el periodo 2009-2018 y el promedio de estos mismos costos, en el mismo periodo, asociados al concesionario que provee el servicio de transporte de óxido de etileno, en la porción de ruta complementaria a LMH.

$$FEER_{KCSM} = \frac{CUP_{KCSM}^{2009-2018}}{CUP_{ref}^{2009-2018}} = \text{[Redacted]}$$

- III. El producto de los anteriores dos factores genera la mejor estimación base de esta AGENCIA respecto al Costo Total Promedio en el que incurre KCSM en la transportación de óxido de etileno en la porción de ruta LMH por tonelada-kilómetro.

$$(CTPR_{LMH,ALMH})(FEER_{KCSM}) = \text{[Redacted]} \text{ ton - km}$$

- IV. La anterior estimación base debe ser ajustada por el Factor de Diferenciación del Óxido de Etileno (OE). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{OE,LMH,ALMH} = \left(\frac{DP_{OE,LMH} - DGP_{LMH}}{DGP_{LMH}} \right) = \text{[Redacted]} = \text{[Redacted]} + \text{[Redacted]}$$

- V. $DP_{OE,LMH}^{61}$ = Diferenciación del Producto Óxido de Etileno en la porción de ruta LDR.

⁵⁹ Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario KCSM, mediante Oficio No.4.5.3-075/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 751 a 772.

⁶⁰ Cociente anual promedio de diez años obtenido de los datos tomados del contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747; y datos tomados de los "Anuarios Estadísticos Ferroviarios" comprendidos del año de 2009 a 2018 del concesionario de referencia, mediante Oficio No.4.5.3-071/2020 de fecha veintiuno de febrero de 2020, visibles de Foja 774 a 795.

⁶¹ Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Óxido de Etileno, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5.-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.





- VI. DGP_{LMH}^{62} = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LDR.
- VII. El cuarto y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de KCSM, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.81% anual.
- VIII. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que KSCM puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Lechería – Maclovio Herrera está dada por:

$$T_{LMH,ALMH}^{OE} = (CTPR_{LMH,ALMH})(FEER_{KCSM})(FDP_{OE,LMH,ALMH})(1 + UR_{KCSM}) =$$

[Redacted]

\$ 0.369548ton – km

La aplicación de la presente tarifa estará sujeta a los siguientes pesos mínimos mismos que se determinaron con base en las reglas de aplicación del servicio de flete regular de KCSM:

Cuando la capacidad del carro tanque utilizado sea de:	El peso mínimo será de:
Hasta de 15,000 galones. (56,781 litros)	22,000 kg.
Entre 15,001 y 29,999 galones (56,785 y 113,558 litros)	35,000 kg.
De 30,000 galones o más (113,562 litros en adelante)	70,000 kg.

Por lo anteriormente expuesto y fundado esta AGENCIA:

RESUELVE

PRIMERO.- Bajo las consideraciones ya expuestas en el cuerpo de esta resolución, se tienen por establecidas las bases de regulación tarifaria para KCSM respecto del servicio público de transporte ferroviario de carga que provee este concesionario para los productos cloro y óxido de etileno, respectivamente, en las seis (6) porciones de rutas ferroviarias en las que participa económicamente y que han sido identificadas en la presente resolución, mismas que forman parte de los cinco (5) mercados relevantes en los que la COFECE identificó ausencia de condiciones de competencia efectiva en su RESOLUCIÓN, en términos de la consideración de derecho denominada **SEXTA** de esta resolución.

SEGUNDO.- Hágase del conocimiento de KCSM que, en caso de no estar conforme con la presente resolución, tendrá la opción de interponer el recurso de revisión en términos de la LFPA, o bien promover juicio contencioso administrativo, ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa.

⁶² Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM, tomado del contenido del oficio 4.5-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas dieciséis de mayo, treinta de julio y treinta de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 685 a 704, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5-483/2019 de fecha diecisiete de junio de 2019 visible de Foja 801 a 803.



TERCERO.- La presente resolución se firma por duplicado, remítase un original para el archivo y el restante, notifíquese personalmente a KCSM en domicilio señalado por éste para tal efecto.

CUARTO.- Los datos e información utilizados en la presente resolución correspondiente a: (i) Costos totales anuales y toneladas -kilómetro anuales de la porción de ruta Ing. Agustín Lira-Lechería en el ejercicio 2019; y (ii) los costos totales anuales de la vía general de comunicación del Sureste en el periodo 2009-2018 contenidos en los estados financieros; misma que es considerada como **información Confidencial** de conformidad con lo dispuesto en los artículos 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y 113, fracción II de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, por tratarse de información bancaria, fiscal, Industrial y comercial.

En ese tenor, se hace de su conocimiento que la información previamente mencionada se utilizó con el único fin de establecer las bases de regulación tarifaria conforme al artículo 47 de la LRSF, 174 párrafo tercero del RSF y los LINEAMIENTOS, razón por la cual la misma únicamente puede ser utilizada por KCSM de la misma manera y deberá adoptar las medidas necesarias para evitar que esa información llegue a tener cualquier tipo de publicidad, sea total o parcial; de lo contrario podrá ser acreedor a alguna de las sanciones previstas en la legislación aplicable.

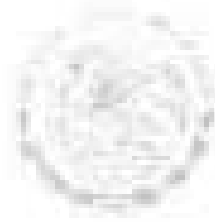
Así lo resolvió y firma, el Titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente documento y tomando en consideración todos los argumentos y medios de prueba aportados y hechos valer por Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.

Atentamente

~~El Titular de la Agencia Reguladora
del Transporte Ferroviario~~

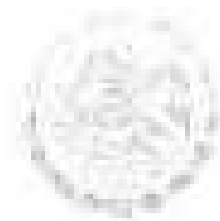

Mtro. Alejandro Álvarez Reyes





ANEXO TÉCNICO





METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS A LAS QUE ESTARÁ SUJETO KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V. PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA EN LOS PRODUCTOS CLORO Y ÓXIDO DE ETILENO, RESPECTIVAMENTE, EN LAS SEIS PORCIONES DE RUTAS IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO PARA ESTE CONCESIONARIO PARA FINES DE DETERMINACIÓN DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA.

La presente metodología determina la tarifa máxima que KCSM podrá cobrar a sus usuarios en cada una de las seis porciones de rutas identificadas en el presente procedimiento para este concesionario para la trasportación de los productos cloro y óxido de etileno, respectivamente.

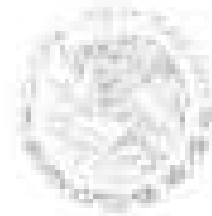
En términos del presente procedimiento, se denominan como rutas reguladas a los cinco (5) mercados relevantes identificados por la COFECE en su Resolución DC-003-2018 en los que participa económicamente KCSM. Estas rutas reguladas son las siguientes:

Producto	Origen	Destino
Cloro	Ing. Agustín Lira	Morelia
	Ing. Agustín Lira	Nuevo Laredo
	Ing. Agustín Lira / El Castillo	Rosita
Óxido de Etileno	Ing. Agustín Lira	Maclovio Herrera
	Ing. Agustín Lira	Doña Rosa

Es importante notar que cada una de las rutas reguladas puede estar compuesta por una o varias porciones de ruta. Por ejemplo, las rutas con tráfico local típicamente implican una sola porción de ruta, en el sentido que la prestación del servicio, desde el punto de origen hasta el punto destino, involucra la participación de un solo concesionario. Otras rutas, como aquellas que observan tráfico interlineal, están asociadas a dos porciones de ruta toda vez que la prestación del servicio, desde el punto de origen hasta el punto destino, involucra la participación de dos concesionarios distintos. En el marco del presente procedimiento, se identifica que KCSM participa económicamente en las seis porciones de ruta identificadas en el Considerando Sexto de la presente Resolución que, para mayor precisión, se reproducen a continuación:

No.	Producto	Porción de Ruta	
		Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	Morelia
2		Lechería	Nuevo Laredo
3		Lechería	Rosita
4		Celaya	Rosita
5	Óxido de Etileno	Lechería	Maclovio Herrera
6		Lechería	Doña Rosa





En consideración de lo anterior, esta AGENCIA establece que la tarifa máxima que KCSM podrá cobrar en la porción de ruta t en la ruta regulada r en el producto k está dada por:

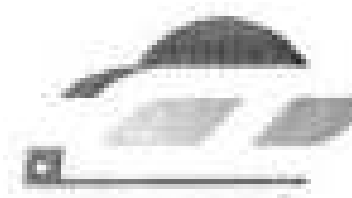
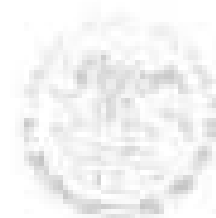
$$T_{t,r}^k = (CTPR_{t,r})(FEER_{kcsm})(FDP_{k,t,r})(1 + UR_{kcsm})$$

donde:

- $T_{t,r}^k$ Tarifa máxima de KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r en el producto k , expresada en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $CTPR_{t,r}$ Costo Total Promedio de Referencia en la porción de ruta t en la ruta regulada r , expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $FEER_{kcsm}$ Factor de Eficiencia Económica Relativa de KCSM.
- $FDP_{k,t,r}$ Factor de Diferenciación del Producto k de KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r .
- UR_{kcsm} Utilidad razonable de KCSM expresada en puntos porcentuales sobre 100.
- r : Uno de los mercados relevantes identificados en la RESOLUCIÓN de COFECE en el que participa económicamente KCSM y que, en el marco del presente procedimiento, se denomina como ruta regulada. En CLORO, se refiere a los mercados: (a) Ing. Agustín Lira – Morelia; (b) Ing. Agustín Lira – Nuevo Laredo y, (c) Ing. Agustín Lira o El Castillo – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO se refiere a los mercados: (d) Ing. Agustín Lira – Maclovio Herrera y, (e) Ing. Agustín Lira – Doña Rosa.
- t : Una de las porciones de ruta en las que participa económicamente KCSM. En CLORO, se refiere a los trayectos: (1) Lechería – Morelia; (2) Lechería – Nuevo Laredo; (3) Lechería – Rosita y, (4) Celaya – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO se refiere a los trayectos: (5) Lechería – Maclovio Herrera y, (6) Lechería – Doña Rosa.
- k : Uno de los productos que transporta KCSM en alguna de las porciones de ruta identificadas en el presente procedimiento, a saber: (i) cloro u (ii) óxido de etileno.

Así, esta AGENCIA determina, para cada porción de ruta t en la que participa KCSM, una tarifa máxima regulada, toda vez que este órgano regulador reconoce que la operación y el mantenimiento de cada porción de ruta podría incurrir en costos distintos, lo que implica que las tarifas reguladas pudiesen ser igualmente distintas. Así, en el caso específico de KCSM, esta AGENCIA determina una tarifa máxima regulada para cada una de las





seis (6) porciones de ruta en las que participa económicamente este concesionario en el marco de la transportación de los productos cloro y óxido de etileno, según corresponda.

El cómputo de cada uno de los cuatro componentes que integran la tarifa máxima regulada para KCSM se lleva a cabo bajo los siguientes criterios y principios generales.

Costo Total Promedio de Referencia. El Costo Total Promedio de Referencia en la porción de ruta t en la ruta regulada r ($CTPR_{t,r}$), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro, se computa de la siguiente manera:

$$CTPR_{t,r} = \left[\frac{CT_t}{T_t} \right]$$

donde:

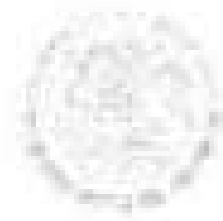
- CT_t : Costo total anual de referencia en la porción de ruta t , expresado en pesos mexicanos. El costo total anual de referencia empleado para este cómputo incluye los siguientes rubros de costos: directos, combustible, costo de equipo, administrativos, depreciación y amortización del título de concesión.
- T_t : Total anual de kilómetros de referencia recorridos por las toneladas de carga en la porción de ruta t , expresado en toneladas-kilómetro.

Esta AGENCIA determina que, para fines de la determinación de las tarifas máximas reguladas de KCSM en el marco del presente procedimiento, el Costo Total Promedio de Referencia, por porción de ruta, corresponde al Costo Total Promedio del concesionario que provee el servicio de transporte de carga en la **porción de ruta complementaria, en el mismo producto**, y con el cual KCSM interactúa o realiza intercambio para materializar su tráfico interlineal en ese producto. Se entiende por porción de ruta complementaria aquella que permite "completar" la totalidad de una ruta cuando se observa tráfico interlineal. Esta AGENCIA adopta este criterio metodológico en virtud de lo siguiente:

- V. Que la AGENCIA está materialmente imposibilitada para usar el Costo Total Promedio de KCSM como referencia para calcular sus tarifas máximas reguladas, toda vez que mediante escrito denominado "Se da respuesta al requerimiento de información contenido en el Oficio 4.5-174/2020⁶³ este concesionario no proporcionó información desagregada de costos y toneladas-km por porción de ruta, como expresamente lo solicitó esta AGENCIA;
- VI. Que la información de costos proporcionada por KCSM a esta AGENCIA dentro del presente procedimiento es información muy agregada, es decir, es información a nivel red, además que

⁶³ Documento que se denomina "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5-174/2020", así como su anexo consistente en el medio electrónico de almacenamiento de información mismos que fueron valorados en términos de los artículos 79, 93 fracción III, 133, 188, 197, 203, 210-A respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 816 a la 871.





este concesionario omitió proporcionar cifras de toneladas-km, lo que imposibilita la utilización de la información proporcionada para la determinación de tarifas a nivel de porciones de rutas específicas;

- VII. Que la información de costos proporcionada por los concesionarios que proveen las porciones de ruta complementarias a las seis porciones de ruta que opera KCSM, representa la mejor información disponible para esta AGENCIA para resolver las tarifas máximas reguladas para este concesionario, toda vez que la información de costos proporcionada por estos concesionarios si se encuentra desagregada a nivel de porción de ruta, lo que permite a esta AGENCIA determinar adecuadamente las tarifas reguladas con base en costos y para porciones de ruta específicas;
- VIII. Que, en reconocimiento a la posibilidad de diferencias en los niveles de costos entre distintos concesionarios, esta AGENCIA cuenta con los elementos económicos suficientes para instrumentar un ajuste a las tarifas reguladas que habrán de aplicar a KCSM, en razón de la eficiencia económica relativa observada entre este concesionario y los concesionarios que proveen las porciones de rutas complementarias. Este ajuste permite determinar tarifas máximas reguladas tanto razonables como económicamente eficientes para KCSM.

Factor de Eficiencia Económica Relativa. El Factor de Eficiencia Económica Relativa es computado a través de la siguiente expresión:

$$FEER_{KCSM} = \left[\frac{CUP_{KCSM}}{CUP_{ref}} \right]$$

Donde:

CUP_{KCSM} Costo unitario promedio de KCSM representado por el promedio aritmético del costo total anual por tonelada-kilómetro en el que incurre este concesionario, a nivel red, durante el periodo 2009-2018.

CUP_{ref} Costo unitario promedio de referencia, representado por el promedio aritmético del costo total anual de referencia por tonelada-kilómetro, a nivel red, observado durante el periodo 2009-2018.

La presente metodología adopta como criterio que el costo unitario promedio de referencia corresponde al promedio aritmético del costo total anual por tonelada-kilómetro observado durante el periodo 2009-2018 asociado al concesionario que provee el servicio de transporte de carga en la **porción de ruta complementaria, en el mismo producto**, y con el cual KCSM interactúa o realiza intercambio para materializar su tráfico interlineal. Así, $FEER_{KCSM}$ representa un factor, menor a uno pero mayor a cero, que permite cuantificar la magnitud en la que los costos unitarios de KCSM son más bajos (es decir, más eficientes) respecto a los costos





unitarios asociados a los concesionarios con los cuales interactúa o realiza intercambio en sus operaciones de carácter interlineal.

Factor de Diferenciación del Producto. La presente metodología reconoce que los costos de transportar un producto entre dos puntos geográficos pueden ser distintos según las características físicas de estos productos. Por ejemplo, esta AGENCIA reconoce que el costo de transportar granos entre dos puntos es distinto, en promedio, al costo de transportar un químico líquido entre estos mismos puntos. Esta diferencia en los costos de transportación por producto explica, en parte, las diferencias observadas en los factores fijos y variables de las tarifas máximas que los concesionarios registran ante este órgano regulador. Con el objeto de incorporar en las tarifas reguladas esta diferenciación en los costos de transportación asociados a la naturaleza del producto, esta AGENCIA emplea el siguiente procedimiento para el cálculo del factor diferenciador del producto por porción de ruta.

- I. Se identifica la lista de "Productos con Factores Diferenciales" más reciente registrada por KCSM ante esta AGENCIA. La lista más reciente registrada⁶⁴ ante esta autoridad por este concesionario corresponde a la del 20 de junio de 2019 y contiene 105 productos.
- II. Se calcula el promedio aritmético de los factores de cobro fijo y variable, respectivamente, de esta lista de "Productos con Factores Diferenciales". Con estos dos promedios, se construye la métrica de *Diferenciación Generalizada del Producto* en la porción de ruta *t*:

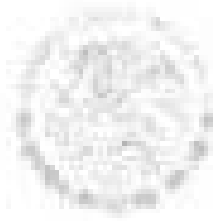
$$DGP_t = PFF_{kcsm} + [PFV_{kcsm}][d_{t,r}]$$

donde:

- DGP_t Diferenciación Generalizada del Producto para KCSM en la porción de ruta *t*.
- PFF_{kcsm} Promedio aritmético del factor de cobro fijo de KCSM derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- PFV_{kcsm} Promedio aritmético del factor de cobro variable de KCSM derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- $d_{t,r}$ Distancia (en kilómetros) en la porción de ruta *t* en la ruta regulada *r*.

⁶⁴ Oficio No.-45-483/2019 de fecha diecisiete de junio de dos mil diecinueve, así como su anexo denominado (Productos con Factores Diferenciales)mismos que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202 y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentran de la foja, 801 a la 803.





III.- Se calcula la métrica de Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t :

$$DP_{k,t} = FF_k + [FV_k][d_{t,r}]$$

donde:

- $DP_{k,t}$ Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t .
- FF_k Factor de cobro fijo de KCSM en el producto k , derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- FV_k Factor de cobro variable de KCSM en el producto k , derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA;
- $d_{t,r}$ Distancia (en kilómetros) en la porción de ruta t en la ruta regulada r .

IV.- Finalmente, se calcula el Factor de Diferenciación del Producto k para KCSM en la porción de ruta t en la ruta regulada r , de la siguiente manera:

$$FDP_{k,t,r} = \left(\frac{DP_{k,t} - DGP_t}{DGP_t} \right) + 1$$

Así, este procedimiento calcula un Factor Diferenciador del Producto para KCSM para la transportación de un producto específico en una porción de ruta específica.

Utilidad Razonable. La utilidad razonable de KCSM se calcula con base en la metodología del Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP). En este marco, la utilidad razonable de este concesionario queda determinada por el promedio ponderado de su costo de deuda y de su costo de capital accionario, en línea con lo establecido en el lineamiento SEXTO de los LINEAMIENTOS, es decir, por:

$$UR_{kcsm} = C_e \left(\frac{E}{D + E} \right) + C_d \left(\frac{D}{D + E} \right)$$

donde:

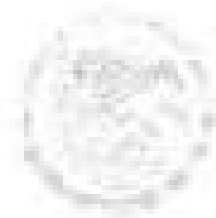
C_e : Costo del capital accionario (Equity) de KCSM.

C_d : Costo de la deuda de KCSM.

E : Capital accionario (Equity) de KCSM con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes a 2018⁶⁵.

⁶⁵ Dato obtenido del contenido del oficio 4.33-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 5 Torre A Piso 3, Colonia Lomas de Sotelo, Tel: 01 (55) 5723 9300 ext. 73400 Naucalpan de Juárez, Estado de México. www.gob.mx/artf Página 75 de 86





D: Deuda de KCSM con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes a 2018⁶⁶.

D + E: Valor total del financiamiento de KCSM.

$\frac{E}{D+E}$: Porcentaje del financiamiento que es patrimonio propio de KCSM

$\frac{D}{D+E}$: Porcentaje del financiamiento que es deuda de KCSM.

A su vez, el costo del capital accionario de este concesionario se calcula mediante el Modelo de Valuación de Activos Financieros (CAPM), en línea con lo establecido en el numeral SÉPTIMO de los LINEAMIENTOS. En particular, el costo de capital accionario de KCSM queda determinado por:

$$CAPM = C_e = R_f + \beta R_e$$

Donde:

C_e: Costo del capital accionario (Equity) de KCSM.

R_f = 4.90 Tasa libre de riesgo basada en la tasa de los bonos a 30 años de los Estados Unidos (2.88%) más una prima de riesgo país asociada a México (2.02%)⁶⁷.

β = 0.960299 Medida del riesgo sistémico, calculada mediante comparativos internacionales (benchmarking) de la *β* de empresas comparables⁶⁸. En particular, el benchmarking emplea información de las 5 principales empresas ferroviarias que operan en América del Norte, que cotizan en la misma bolsa de valores, prestando especial atención a mercados similares al mexicano, a saber: Canadian National Railway, Norfolk Southern, Canadian Pacific Railway, Kansas City Southern, Union Pacific Corporation.

Lo anterior está en línea con el numeral sexto de los LINEAMIENTOS que establece que "Las variables relevantes para el cálculo del Costo de Capital Promedio Ponderado se definirán con base en información financiera tanto

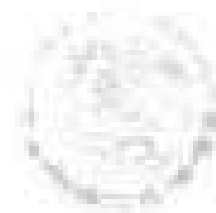
demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747.

⁶⁶ Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "Estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de en las fojas 743, 744 y 747.

⁶⁷ Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de interconexión 2019", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV, visible a foja 811 a la 812.

⁶⁸ Beta promedio mensual de cinco años del periodo de enero de 2015 a diciembre de 2019 de las empresas comparables. Dato obtenido de Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, 93 fracción VII, 210- A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.





de empresas operando en México⁶⁹ como de empresas comparables operando en América del Norte⁷⁰, en términos de su tamaño o ingresos". Es importante observar que, dado que la β representa el riesgo de una industria particular, en este caso de la industria ferroviaria, relativa al mercado, se esperaría que la β de una empresa en particular, en este caso un concesionario, fuera similar en diferentes países. Comparar la β de esta manera requiere una β desapalancada (asset) más que una apalancada (equity). Para apalancar y desapalancar la beta (β) se emplea la siguiente fórmula, considerando la tasa impositiva nominal T:

$$\beta_{desapalancada} = \frac{\beta_{apalancada}}{1 + (1-T)\frac{D}{E}}, \text{ el cual se tomará el promedio de } \beta \text{ desapalancada } \mathbf{0.585185}$$

BETA PROMEDIO DE EMPRESAS COMPARABLES						
Empresa	Beta Apalancada ⁷¹	Equity ⁷²	Deuda ⁷³	Apalancamiento D/E	Tasa de Impuestos ⁷⁴	Beta Desapalancada
Canadian National Railway	1.11			1.426916468	0.265	0.539833
Norfolk Southern	1.23			0.782402529	0.250	0.775144
Canadian Pacific Railway	1.27			2.164096761	0.265	0.491004
Kansas City Southern	1.20			1.139830413	0.250	0.646945
Union Pacific Corporail	1.24			2.162069726	0.250	0.473002
					Promedio	0.585185

Fuente: elaboración de la ARTF con información de Yahoo! Finance e informes financieros de las empresas comparables.

$R_c = 5.20$ Prima de riesgo de mercado, que se refiere al precio por unidad de riesgo que un agente económico asume al invertir en algún activo financiero y no en un activo libre de riesgo, y es igual a la diferencia entre el

⁶⁹KCSM es una de las principales empresas que prestan el SPTFC en México, en 2018 transportó 28,843.98 millones de toneladas-km, mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 770 a 771.

⁷⁰Las principales empresas ferroviarias en Estados Unidos y Canadá, que cotizan en la misma bolsa de valores, New York Stock Exchange (NYSE) son: NORFOLK SOUTHERN (Estados Unidos), UNION PACIFIC CORPORAIL (Estados Unidos), KANSAS CITY SOUTHERN (Estados Unidos), CANADIAN PACIFIC RAILWAY (Canadá) y CANADIAN NATIONAL RAILWAY (Canadá). Dato obtenido de Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, 93 fracción VII, 210-A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

⁷¹ Beta promedio mensual de cinco años del periodo de enero de 2015 a diciembre de 2019 de las empresas comparables. Dato obtenido de Yahoo! Finance "https://finance.yahoo.com", consultado por empresa comparable, mismo que fue valorado en términos de artículos 79, 93 fracción VII, 210-A, y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

⁷² Datos tomados de los informes financieros, lo anterior se pudo determinar de la valoración de las copias certificadas de los documentos antes referidos, 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 804 a 810.

⁷³ Datos tomados de los informes financieros, lo anterior se pudo determinar de la valoración de las copias certificadas de los documentos antes referidos, 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 804 a 810.

⁷⁴ Documento denominado "Country Default Spreads and Risk Premiums" de Damodaran, copias certificadas que fueron valoradas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 813.



rendimiento del mercado (Total Equity Risk Premium) y la tasa de riesgo país (Country Risk Premium). Este valor se toma a partir de datos publicados por Aswath Damodaran⁷⁵.

PRIMA DE MERCADO			
País	Total Equity Risk Premium	Country Risk Premium	Prima de Mercado
México	6.38%	1.18%	5.20%

Fuente: elaboración de la ARTF con información de Aswath Damodaran, enero 2020.

Posteriormente se realiza un re-apalancamiento para obtener la beta de la empresa KCSM a través de la siguiente fórmula:

$$\beta_{\text{apalancada}} = \beta_{\text{desapalancada}} * [1 + (1 - t) * \frac{D}{E}]$$

Sustituyéndose de la siguiente manera:

Empresa	Equity ⁷⁶	Deuda ⁷⁷	D/E Apalancamiento	Beta Apalancada
KCSM			0.91574	0.960299

Fuente: elaboración propia ARTF con información de estados financieros 2018 de KCSM e información de Aswath Damodaran

Sustituyendo los valores anteriores, se obtiene el Costo del Capital (Equity) de la siguiente manera:

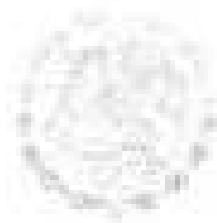
CAPM C_e [Redacted] Después de impuestos

⁷⁵ Documento denominado "Country Default Spreads and Risk Premiums" de Damodaran, copias certificadas que fueron valoradas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que se encuentra de la foja 813.

⁷⁶ Dato tomado del Informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible en las fojas 743, 744 y 747.

⁷⁷ Dato tomado del Informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado " estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210- A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible en las fojas 743, 744 y 747.





C_e [redacted] Antes de impuestos

Costo de la Deuda (C_d)

Se determina el costo de la deuda (C_d) mediante la evaluación del riesgo de crédito del concesionario y se calcula agregando al tipo de interés libre de riesgo (R_f) una prima por riesgo de la deuda (R_d). Esto se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$C_d = (1 - T)(R_f + R_d)$$

Donde:

$T = 30\%$ Tasa de impuestos sobre la renta que, en el caso de México, es del orden de 30%⁷⁸.

R_d [redacted] Prima de riesgo de la deuda, la cual se obtuvo de la deuda a largo plazo de Kansas City Southern de México.

Sustituyendo la fórmula de C_d :

$$C_d = [redacted]$$

Sustituyendo los valores en la fórmula inicial para obtener un CCPP:

$$CCPP = C_e \frac{E}{D + E} + C_d \frac{D}{E + D}$$

CCPP = [redacted] (después de impuestos)

CCPP nominal = [redacted] % (antes de impuestos)

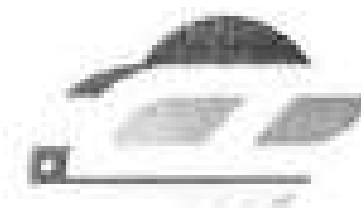
Aplicando la inflación⁸⁰, se obtiene el CCPP en términos reales:

⁷⁸ Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de interconexión 2019", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 811 a la 812.

⁷⁹ Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del oficio 4.3.3.-151/2019, así como su medio electrónico de almacenamiento de información denominado "estados financieros 2018" mismo que fue valorado en términos de los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A, respectivamente y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civiles legislación supletoria de conformidad con el artículo 5, Fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, visible de foja 743, 744 y 747.

⁸⁰ Con base en la inflación objetivo del Banco de México del 3.0%. Dato tomado de la copia certificada del documento denominado "Cálculo del WACC para los modelos de interconexión 2020", del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mismo que fue valorado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 79, 93 fracción II, 129, 130, 197, 202, 210-A y demás artículos aplicables del Código Federal de Procedimientos Civil legislación supletoria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 811 a la 812.





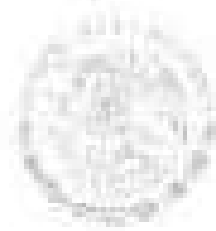
CCPP real [REDACTED] (antes de impuestos)

De esta manera, se obtiene un CCPP para KCSM de 9.81%.

CÁLCULO DEL FACTOR DE DIFERENCIACIÓN DEL PRODUCTO EMPLEADO EN LA METODOLOGÍA TARIFARIA Y CUADROS-RESUMEN DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS

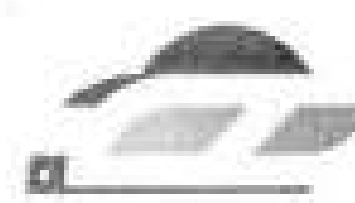
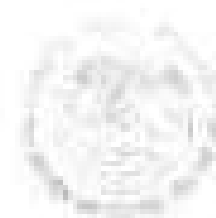
No.	Clave	Producto	Factores de Cobro (pesos)	
			Fijo	Variable por Ton.-Km.
1	603	Piedra caliza (que no sea mármol) en bruto y dolomita cruda	169.57	0.823262
2	550	Mineral de fierro	170.71	0.828401
3	675	Sal común en grano o sin deshidratar	174.68	0.816506
4	175	Arroz palay	186.60	0.829808
5	670	Pulpa de madera	199.57	0.886520
6	150	Arena sílica	208.29	1.137004
7	210	Carbón mineral	210.56	0.935498
8	245	Cemento y mortero para construcción	213.67	0.949347
9	195	Azúcar	216.12	0.881414
10	510	Madera corriente en bruto	216.45	0.902929
11	665	Pulpa de madera	216.45	0.902929
12	160	Arroz limpio	218.44	0.891274
13	205	Carbón mineral	228.19	0.952820
14	120	Aceites y grasas vegetales	231.53	0.944379
15	660	Pulpa de madera	233.37	0.952185
16	385	Frijol	233.68	0.953452
17	103	Aceite de alquitrán de hulla	238.85	0.974465
18	525	Maíz en furgón	251.85	1.018086
19	530	Maíz en tolva	251.85	1.018086
20	785	Trigo en furgón	251.85	1.018086
21	790	Trigo en tolva	251.85	1.018086





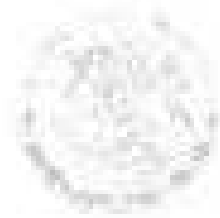
22	676	Sal común refinada		255.64	0.973517
23	228	Celulosa		257.89	0.954274
24	620	Productos de sodio	Grupo D	258.37	0.955801
25	405	Frijol soya en furgón		269.47	1.089352
26	410	Frijol soya en tolva		269.47	1.089352
27	730	Sorgo en furgón		269.47	1.089352
28	735	Sorgo en tolva		269.47	1.089352
29	710	Semillas Oleaginosas en furgón		269.47	1.089352
30	715	Semillas Oleaginosas en Tolva		269.47	1.089352
31	265	Combustóleo		269.66	1.061733
32	535	Maíz quebrado		271.61	1.134957
33	200	Barras, lingotes, lupias (billets) de fierro		273.53	1.041663
34	453	Láminas de Fierro o Acero, N.E.		273.53	1.041663
35	540	Material de ensamble para vehículos		277.11	0.973493
36	345	Fertilizantes, N.E.		284.66	1.053103
37	370	Forr. pastas sem. oleag.		286.18	1.090260
38	547	Metales afinados sin ley, de oro o plata en barras, lingotes, lupias, catodos, etc.		290.62	1.075274
39	257	Coke de Petróleo		294.79	1.090709
40	305	Desperdicio de papel o cartón		296.95	1.098986
41	365	Forr. pastas sem. oleag.		304.22	1.125421
42	130	Ácido sulfúrico		304.98	1.128282
43	755	Sulfato de sodio en bruto		307.30	1.058351
44	490	Legumb. y verduras frescas		309.92	1.089004
45	340	Fertilizantes, N.E.		318.51	1.118928
46	615	Productos de sodio	Grupo C	319.60	1.075274
47	544	Materiales devueltos que hayan servido para sujetar la carga		325.19	1.142473
48	449	Comas y Resinas		326.32	1.526573
49	745	Sulfato de sodio en bruto		331.55	1.116083
50	595	Papel para periódico		335.00	1.126814
51	630	Productos lácteos		335.00	1.126814
52	640	Productos lácteos		335.00	1.126814
53	485	Legumb. y verduras frescas		342.79	1.153067
54	610	Productos de sodio	Grupo B	350.28	1.149940





55	680	Sebo y grasas	355.38	1.111400
56	275	Chatarra de equipo ferroviario	355.84	1.249965
57	290	Desperdicio de fierro	355.84	1.249965
58	148	Algodón	359.68	1.209675
59	203	Cacahuates	359.68	1.209675
60	347	Fierro Comercial	359.68	1.209675
61	373	Fosfato de Calcio	359.68	1.209675
62	565	Oxido de aluminio, Hidróxido de aluminio, etc.	359.68	1.209675
63	635	Productos lácteos	367.19	1.205063
64	470	Legumb. y verduras en conserva N.E.	375.75	1.233146
65	480	Legumb. y verduras frescas	375.75	1.233146
66	360	Forr. pastas sem. oleag.	376.27	1.266102
67	580	Papel papelería	387.96	1.177682
68	105	Aceite lubricante, incluye líquido para transmisión	394.08	1.293681
69	279	Desperdicio de casas empacadoras	394.08	1.293681
70	720	Semillas para la agricultura y la Horticultura: Alfalfa, alpiste, brócoli (coliflor), calabaza, N.E.	394.08	1.293681
71	465	Legumb. y verduras en conserva N.E.	425.20	1.329225
72	575	Papel papelería	428.28	1.243107
73	327	Diesel Oil, refinado o sin refinar	428.40	1.505186
74	605	Productos de sodio Grupo A	442.84	1.344083
75	212	Catalizadores	446.13	1.394493
76	549	Mieles y jarabes, N.E. (Incluye fructuosa y altafructuosa)	446.13	1.394493
77	570	Papel papelería	468.47	1.321628
78	445	Gasolina	473.75	1.593737
79	447	Gasolina, Catalítica y Polimerizada	473.75	1.593737
80	460	Legumb. y verduras en conserva N.E.	474.65	1.441334
81	145	Ácidos no especificados	484.08	1.405254
82	448	Harina de carne y pollo	497.99	1.512103
83	455	Legumb. y verduras en conserva N.E.	523.93	1.521411
84	140	Ácidos no especificados	529.58	1.494009
85	255	Cloro líquido	540.62	1.525151
86	146	Alcoholes líquidos	549.69	1.595643
87	147	Alcoholes sólidos	549.69	1.595643



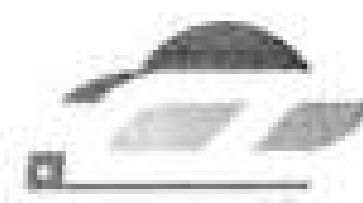
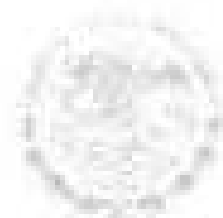


88	329	Eteres y Glicoles	549.69	1.595643
89	555	Monómeros	549.69	1.595643
90	655	Productos refinados de petróleo	549.69	1.595643
91	560	Óxido de etileno	559.87	1.625265
92	650	Productos químicos N. E.	582.12	1.581378
93	435	Gas para combustible	593.90	1.803259
94	125	Aceleradores, suavizadores, solventes o disolventes de caucho o hule	601.61	1.696911
95	149	Aluminio, láminas, N.E., etc.	653.37	1.814516
96	430	Gas para combustible	655.59	1.903436
97	604	Productos de papel de aseo, servilletas, etc.	705.09	1.915326
98	425	Gas para combustible	717.43	2.023657
99	830	Vehículos automotores armados	743.62	2.019896
100	420	Gas para combustible	779.14	2.163912
101	259	Chasises de Automóviles	881.38	2.394156
102	820	Vehículos automotores armados	892.33	2.423888
103	153	Aparatos eléctricos	1014.23	1.774045
104	810	Vehículos automotores armados	1041.13	2.827860
105	800	Vehículos automotores armados	1189.82	3.231832
Número de productos analizados 105			41700.65	136.23

Promedio	397.149048	1.297451
Cloro	540.620000	1.525151
Óxido de Etileno	559.870000	1.625265

[SIN TEXTO]



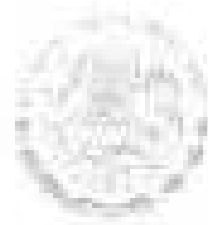


Cloro	Concesionario	Distancia	Promedio	Cloro	FDP
Ing. Agustín Lira - Morelia					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Morelia	KCSM	450	981.001805	1,226.937950	1.250699
Ing. Agustín Lira - Nuevo Laredo					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Nuevo Laredo	KCSM	1,150	1,889.217205	2,294.543650	1.214547
Ing. Agustín Lira - Rosita					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Rosita	KCSM	1,250	2,018.962262	2,447.058750	1.212038
El Castillo - Rosita					
El Castillo - Celaya	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Celaya - Rosita	KCSM	1050	1,759.472148	2,142.028550	1.217427

Óxido de Etileno	Concesionario	Distancia	Promedio	Óxido de Etileno	FDP
Ing. Agustín Lira - Doña Rosa					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Doña Rosa	KCSM	575	1,143.183126	1,494.397375	1.307225
Ing. Agustín Lira - Maclovio Herrera					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Maclovio Herrera	KCSM	575	1,143.183126	1,494.397375	1.307225

[SIN TEXTO]



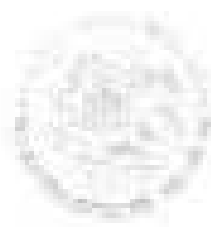


Cálculo del Factor de Eficiencia Económica Relativa

Concesionario diverso	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Costos Totales en miles										
Ton-km en millones										
Costos Totales Promedio										
Esta información corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.										
KCSM	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Costos Totales en miles										
Ton-km en millones	19,397.5	22,879.4	23,080.6	23,363.2	23,242.8	35,716.6	26,699.4	28,134.7	29,367.2	28,844.0
Costos Totales Promedio										
Costos Totales Promedio Ponderado / Ton-km										
[2009-2018]										
Concesionario diverso										
KCSM										



2020
LEONA VICARIO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



Cálculo de las Tarifas Máximas Reguladas

Utilidad Razonable	
KCSM	9.81%

CLORO	Rutas Estación O-D	Costos Totales Promedio			Costos Totales Promedio			Tarifas Reguladas KCSM
		Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)	
6	Ing. Agustín Lira - Morelia							\$0.353568
6.1	Ing. Agustín Lira - Lechería							
6.2	Lechería - Morelia							
7	Ing. Agustín Lira - Nuevo Laredo							\$0.343348
7.1	Ing. Agustín Lira - Lechería							
7.2	Lechería - Nuevo Laredo							
8	Ing. Agustín Lira - Rosita							\$0.342639
8.1	Ing. Agustín Lira - Lechería							
8.2	Lechería - Rosita							
9	El Castillo - Rosita							\$0.344162
9.1	El Castillo - Celaya							
9.2	Celaya - Rosita							
OXIDO DE ETILENO		Costos Totales Promedio			Costos Totales Promedio			Tarifas Reguladas KCSM
No.	Rutas Estación O-D	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)	
16	Ing. Agustín Lira - Doña Rosa							\$0.369548
16.1	Ing. Agustín Lira - Lechería							
16.2	Lechería - Doña Rosa							
17	Ing. Agustín Lira - Maclovio Herrera							\$0.369548
17.1	Ing. Agustín Lira - Lechería							
17.2	Lechería - Maclovio Herrera							



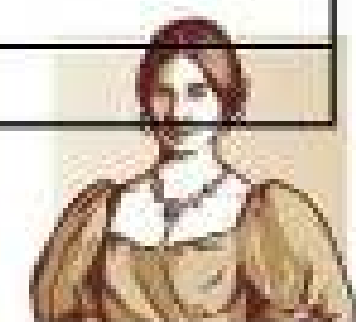
2020
LEONORA VICARIO
PRESIDENTA NACIONAL DE LA ARTF

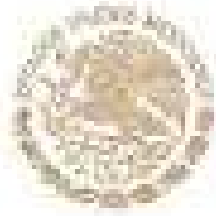


Expediente: 2C.9/ARTF/DGAJ/03/2020

Listado de información clasificada

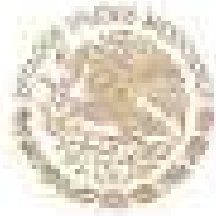
No.	Página	Información	Fundamento Legal*
1	53	Confidencial	1
2	53	Confidencial	1
3	54	Confidencial	1
4	54	Confidencial	1
5	54	Confidencial	1
6	54	Confidencial	1
7	54	Confidencial	1
8	55	Confidencial	1
9	55	Confidencial	1
10	55	Confidencial	1
11	55	Confidencial	1
12	55	Confidencial	1
13	55	Confidencial	1
14	56	Confidencial	1
15	56	Confidencial	1
16	56	Confidencial	1
17	56	Confidencial	1
18	56	Confidencial	1
19	57	Confidencial	1
20	57	Confidencial	1
21	57	Confidencial	1
22	57	Confidencial	1
23	57	Confidencial	1
24	57	Confidencial	1
25	57	Confidencial	1
26	58	Confidencial	1
27	58	Confidencial	1
28	58	Confidencial	1
29	58	Confidencial	1
30	59	Confidencial	1
31	59	Confidencial	1
32	59	Confidencial	1
33	59	Confidencial	1
34	59	Confidencial	1
35	59	Confidencial	1
36	59	Confidencial	1





37	60	Confidencial	1
38	60	Confidencial	1
39	60	Confidencial	1
40	60	Confidencial	1
41	61	Confidencial	1
42	61	Confidencial	1
43	61	Confidencial	1
44	61	Confidencial	1
45	61	Confidencial	1
46	61	Confidencial	1
47	61	Confidencial	1
48	62	Confidencial	1
49	62	Confidencial	1
50	62	Confidencial	1
51	62	Confidencial	1
52	62	Confidencial	1
53	62	Confidencial	1
54	63	Confidencial	1
55	63	Confidencial	1
56	64	Confidencial	1
57	64	Confidencial	1
58	64	Confidencial	1
59	64	Confidencial	1
60	64	Confidencial	1
61	64	Confidencial	1
62	64	Confidencial	1
63	64	Confidencial	1
64	65	Confidencial	1
65	65	Confidencial	1
66	66	Confidencial	1
67	66	Confidencial	1
68	66	Confidencial	1
69	66	Confidencial	1
70	66	Confidencial	1
71	66	Confidencial	1
72	66	Confidencial	1
73	66	Confidencial	1
74	67	Confidencial	1
75	77	Confidencial	1
76	77	Confidencial	1
77	77	Confidencial	1
78	77	Confidencial	1
79	77	Confidencial	1
80	78	Confidencial	1





81	78	Confidencial	1
82	78	Confidencial	1
83	79	Confidencial	1
84	79	Confidencial	1
85	79	Confidencial	1
86	79	Confidencial	1
87	79	Confidencial	1
88	80	Confidencial	1
89	85	Confidencial	1
90	85	Confidencial	1
91	85	Confidencial	1
92	85	Confidencial	1
93	85	Confidencial	1
94	85	Confidencial	1
95	85	Confidencial	1
96	85	Confidencial	1
97	85	Confidencial	1
98	85	Confidencial	1
99	85	Confidencial	1
100	85	Confidencial	1
101	85	Confidencial	1
102	85	Confidencial	1
103	85	Confidencial	1
104	85	Confidencial	1
105	85	Confidencial	1
106	85	Confidencial	1
107	85	Confidencial	1
108	85	Confidencial	1
109	85	Confidencial	1
110	85	Confidencial	1
111	85	Confidencial	1
112	85	Confidencial	1
113	85	Confidencial	1
114	85	Confidencial	1
115	85	Confidencial	1
116	85	Confidencial	1
117	85	Confidencial	1
118	85	Confidencial	1
119	85	Confidencial	1
120	85	Confidencial	1
121	85	Confidencial	1
122	86	Confidencial	1
123	86	Confidencial	1
124	86	Confidencial	1





125	86	Confidencial	1
126	86	Confidencial	1
127	86	Confidencial	1
128	86	Confidencial	1
129	86	Confidencial	1
130	86	Confidencial	1
131	86	Confidencial	1
132	86	Confidencial	1
133	86	Confidencial	1
134	86	Confidencial	1
135	86	Confidencial	1
136	86	Confidencial	1
137	86	Confidencial	1
138	86	Confidencial	1
139	86	Confidencial	1
140	86	Confidencial	1
141	86	Confidencial	1
142	86	Confidencial	1
143	86	Confidencial	1
144	86	Confidencial	1

*1. Lo anterior es así, en virtud de que la información testada es relativa a datos que pudieran ser considerados de carácter económico, contable, fiscal, y/o industrial, relativos a una persona moral y la publicación de dicha información pudiera representar una ventaja competitiva para otra empresa que se desempeñe en el mismo ramo; al ser esta información relacionada, con el manejo del negocio del titular, su proceso de toma de decisiones que pudiera afectar sus negociaciones, políticas de dividendos; así como información relativa al patrimonio de una persona moral e incluso información de índole industrial que por ser particularmente sensible pudiera derivar en un daño patrimonial; de difícil reparación. Sirviendo para ello como fundamento jurídico lo contenido en los artículos 116, último párrafo, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 113, fracción III Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública; numerales Trigésimo Octavo, fracción II, Cuadragésimo, fracción II y Cuadragésimo cuarto, fracción III de los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.

