



**Acuerdo ARTF 164/2020**

**Resolución del Expediente 2C.9/ARTF/DGAJ/01/2020 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 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, en la cual se encuentra involucrada la empresa Ferrocarril Mexicano, 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:

<b>AGENCIA</b>	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.
<b>CPEUM</b>	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
<b>CIS</b>	Centro Integral de Servicios de la AGENCIA.
<b>COFECE</b>	Comisión Federal de Competencia Económica.
<b>DECRETO</b>	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.
<b>DGAJ</b>	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la AGENCIA.
<b>DOF</b>	Diario Oficial de la Federación.
<b>EXPEDIENTE</b> o <b>EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO</b>	Se refiere al expediente No. 2C.9/ARTF/DGAJ/01/2020, 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.
<b>FERROMEX</b>	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
<b>LRSF</b>	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.





<b>LFPA</b>	Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
<b>LFCE</b>	Ley Federal de Competencia Económica.
<b>LINEAMIENTOS</b>	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.
<b>LOAPF</b>	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
<b>RSF</b>	Reglamento del Servicio Ferroviario.
<b>RESOLUCIÓN</b>	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, amoniaco anhidro y sosa cáustica.
<b>RISCT</b>	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
<b>SECRETARÍA o SCT</b>	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
<b>SPTFC o SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS</b>	Servicio público de transporte ferroviario de carga de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz.
<b>SCJN</b>	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 Acacotla; 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 Nuevo 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 Irapuata; 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 amoniaco 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

...

**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 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.- 175/2020, de fecha seis de febrero de dos mil veinte<sup>1</sup>, inició respecto de FERROMEX 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 FERROMEX 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 trece de febrero de dos mil veinte<sup>2</sup>, FERROMEX en relación con el Oficio número 4.5.- 175/2020, solicitó a la AGENCIA con fundamento en el artículo 31 de la LFPA, una prórroga a partir del vencimiento del plazo originalmente otorgado a efecto de realizar manifestaciones y ofrecer medios de prueba.

4. En atención a lo anterior mediante Acuerdo ARTF número 118/2020 de fecha catorce de febrero de dos mil veinte<sup>3</sup>; la AGENCIA determinó entre otras cosas lo siguiente:

**"CUARTO.-** Por lo que respecta a la petición contenida en el ESCRITO de la PROMOVENTE relativo a la ampliación del plazo que le fue otorgado por la AGENCIA para dar atención al **Oficio No. 4.5.- 175/2020**, con fundamento en lo establecido en el artículo 31 de la LFPA, legislación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5, fracción III de la LRSF, se otorga a FERROMEX por única ocasión, un plazo de **cinco días naturales adicionales** al plazo originalmente otorgado.

En ese sentido, tomando en consideración que el plazo originalmente otorgado fenecía el diecisiete de febrero de dos mil veinte, en virtud de que el oficio número 4.5.-175/2020 le fue debidamente notificado a FERROMEX el día siete 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 fenecerá el día **veintidós de febrero de dos mil veinte."**

5. Con escrito sin número, de fecha diecisiete de febrero de dos mil veinte<sup>4</sup>, FERROMEX en relación con el Oficio número 4.5.- 175/2020, solicitó a la AGENCIA con fundamento en el artículo 31 de la LFPA, una prórroga de cinco días a efecto de entregar la documentación solicitada en el Oficio de mérito.

<sup>1</sup> Dicho Acuerdo se notificó el día siete de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 603 a la 637.

<sup>2</sup> Dicho escrito se encuentra en la foja 665.

<sup>3</sup> Dicho Acuerdo se notificó el catorce de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 666 a la 671.

<sup>4</sup> Dicho escrito se encuentra en la foja 672.





6. En atención a lo anterior mediante Acuerdo ARTF número 120/2020 de fecha diecisiete de febrero de dos mil veinte<sup>5</sup>; la AGENCIA determinó entre otras cosas lo siguiente:

(...)

**CUARTO.-** Por lo que respecta a la petición contenida en el ESCRITO de la PROMOVENTE relativa a la ampliación del plazo que le fue otorgado por la AGENCIA para dar atención al Oficio No. 4.5.-175/2020, con fundamento en lo establecida en el artículo 31 de la LFPA, legislación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 5, fracción III de la LRSF, se otorga a FERROMEX por única ocasión, un plazo de cinco días naturales adicionales al plazo originalmente otorgado.

En ese sentido, tomando en consideración que el plazo originalmente otorgado fenecía el diecisiete de febrero de dos mil veinte, en virtud de que el oficio número 4.5.- 175/2020 le fue debidamente notificado a FERROMEX el día siete 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 **veintidós de febrero de dos mil veinte...**"

7. Por lo anterior, FERROMEX presentó en el CIS de esta AGENCIA escrito, sin número, de fecha veintiuno de febrero dos mil veinte<sup>6</sup>, haciendo referencia al Oficio número 4.5.- 175/2020, y a los acuerdos ARTF No. 118/2020 y 120/2020, mediante el cual realizó sus manifestaciones, y presentó información diversa y de donde se desprende que **no ofreció medio de prueba alguno.**

8. Mediante Acuerdo ARTF número 126/2020 de fecha veintitrés de febrero de dos mil veinte<sup>7</sup>, la AGENCIA tuvo por presentada la información remitida por FERROMEX mediante sus escritos referidos en el antecedente anterior, y respecto de las manifestaciones y medios de prueba ofrecidos por FERROMEX se acordó, entre otras cosas, lo siguiente:

**TERCERO.-** Ahora bien, por lo que hace a la petición señalada en el ESCRITO, respecto a sus manifestaciones consistentes en:

"...

(se transcriben manifestaciones)

"...

Al respecto, 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 identificada bajo el número DC-003-2018 (en adelante RESOLUCIÓN), goza de presunción de legalidad hasta en tanto su invalidez no haya sido declarada por

<sup>5</sup> Dicho Acuerdo se notificó el dieciocho de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 673 a la 682.

<sup>6</sup> Dicho escrito se encuentra de la foja 847 a la 1072.

<sup>7</sup> Dicho Acuerdo se notificó el día veinticuatro de febrero de dos mil veinte y se encuentra de la foja 1073 a la 1088.





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 la siguiente:

...

*(Se transcribe párrafo veinte, fracción VII de la CPEUM)*

...

De la lectura a lo anterior, y toda vez que el acto que motivo el inicio del procedimiento de bases de regulación tarifaria, fue la Resolución emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante COFECE), y que la misma fue la que detonó la obligación de ejercer la facultad reglada por parte 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 en el sentido de que; la AGENCIA "deberá establecer bases de regulación tarifaria", previa resolución de la COFECE, y que la 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"; de acuerdo con el marco legal vigente, robustece el hecho de que este órgano desconcentrado no puede abstenerse de establecer bases de regulación tarifaria, 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:

...

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, para dar cumplimiento a la facultad y obligación reglada a favor 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.

Lo anterior es así, ya que de una lectura armónica de los preceptos legales referidas, se concluye que toda vez que el origen del presente procedimiento fue la Declaratoria de COFECE, el 47 de la LRSF 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 COFEFE (sic) 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 FERROMEX en contra de la Resolución de COFEFE (sic), y mucho menos que se haya decretado ningún tipo de suspensión dentro del mismo.

**CUARTO.** Visto el estado que guardan los autos del expediente en el que se actúa y de donde se advierte que FERROMEX no ofreció ningún medio de prueba es por lo que de conformidad con el artículo 288 del Código Federal de Procedimientos Civiles, legislación de aplicación supletoria de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5º, fracción IV de la LRSF se tiene por perdido su derecho a ofrecer pruebas con posterioridad, en virtud de haber precluido el plazo para ello...

...**SEXTO.** 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 Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., 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/01/2020, misma que se llevará a cabo el día veintisiete de febrero de dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos, en las instalaciones de la AGENCIA, ubicadas en Boulevard Manuel Ávila Camacho número cinco, Corporativo A, Tercer piso, Sala de juntas "A" Fraccionamiento Lomas de Sotelo, Código Postal 53390, municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México y de considerarlo necesario formule los alegatos que a su derecho convenga, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la LFPA de aplicación supletoria conforme al artículo 5, fracción III de la LRSF.

Lo anterior, tomando en consideración que el plazo otorgado a FERROMEX para manifestar lo que a su derecho conviene y aportar los elementos de prueba correspondientes, feneció el día veintidós de febrero del presente año, en términos de lo plasmado en el oficio número 4.5.- 175/2020; así como los acuerdos ARTF 119/2020 y ARTF 121/2020, a través de los cuales se otorgó la ampliación del término originalmente otorgado...

...**SÉPTIMO.** Respecto al punto petitorio del ESCRITO relativo a "Acordar la clasificación de la información proporcionada en el presente escrito y sus Anexos, como confidencial", es preciso señalar que dicha información será tratada en estricto cumplimiento a lo dispuesto por la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados.



Por otra parte, en el mismo Acuerdo número ARTF 126/2020 la AGENCIA notificó a FERROMEX que se llevaría a cabo la audiencia prevista en el artículo 173 fracción IV del RSF el día veintisiete de febrero de dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos.





9. Con fecha veintisiete de febrero del año dos mil veinte, a las dieciséis horas con treinta minutos se celebró la Audiencia Única<sup>8</sup> en términos del artículo 173, fracción IV del RSF, en la cual **FERROMEX** realizó sus alegatos, consistentes en:

*"... Respecto del Acuerdo 126/2020 se hace la aclaración que a su parecer no se solicitó la suspensión del procedimiento si no que lo que solicitaron fue sustanciar el mismo y que no se emitiera la resolución, hasta en tanto no se emita la sentencia en el juicio de amparo indirecto promovido en contra de la resolución de la COFECE y para tal efecto se exhibe en copia simple de la presentación del amparo en contra de la resolución de COFECE, mismo que quedo radicado en el Juzgado Primero De Distrito En Materia Administrativa Especializada en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones con residencia en la Ciudad de México.*

*En ese sentido reitera las jurisprudencias citadas en nuestro escrito de manifestación como apoyo a nuestra solicitud.*

*A manera de aclaración, para que la AGENCIA tenga mayor claridad de como (sic) se integra la tarifa en la documentación que se presentó se estableció la metodología, en la cual se toma en consideración el riesgo inherente al movimiento de materiales peligrosos, es decir, se debe considerar el riesgo inherente a que conlleva la posibilidad de tener un accidente en el manejo de estos productos y eso necesariamente se considera en la tarifa.*

*Es importante destacar que la COFECE emitió su resolución sin haber realizado un análisis de las tarifas aplicables a las rutas y producto objeto de la investigación, y no obstante ello, pide a la AGENCIA que se lleve a cabo un procedimiento para establecer bases tarifarias, lo que a todas luces es una sin razón, más aún cuando la imposición de bases tarifarias No contribuye para que exista competencia efectiva.*

*Asimismo, también es importante señalar que mi representada está cumpliendo con los términos de la concesión que le fue otorgada, es decir, presta el servicio con la exclusividad que se contiene en esta, y ahora se pretende regular con bases de regulación tarifaria, por cumplir con su concesión. La exclusividad contenida en las concesiones ferroviarias fue algo que la propia COFECE avaló y estuvo de acuerdo cuando se hizo la privatización del Sistema ferroviario y ahora pretende que se sancione o castigue a los concesionarios por un derecho previamente adquirido desde el momento en que así fueron otorgados a los títulos de concesión.*



*Resulta contradictoria la actuación de la COFECE al establecer, que no existe competencia efectiva cuando esa misma autoridad emitió opinión favorable respecto a la segmentación del Sistema Ferroviario Nacional en forma previa a que se otorgara las concesiones que hoy están vigentes, siendo el caso que en dicha opinión determinó que esa segmentación era la adecuada para tener una competencia efectiva entre concesionarios que prestarán el servicio público (sic) de transporte ferroviario de carga, por lo que, la resolución impugnada en el amparo contradice esa opinión y resulta además de ilegal e inoperante puesto que las vías férreas de hoy son las mismas que existían antes del otorgamiento de las concesiones.*

<sup>8</sup> Dicha acta de la Audiencia Única se encuentra de la foja 1090 a la 1092.





Reitero la solicitud de que no se emita resolución hasta en tanto se dicte sentencia en el amparo presentado el día de ayer..."

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 LOAPF; 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 un 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.

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 FERROMEX 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 FERROMEX en su carácter de concesionario de la vía general de comunicación del Pacífico-Norte, presta el servicio público de transporte ferroviario de carga respecto de los productos Cloro, Óxido de Etileno, Amoniaco Anhidro y Sosa Cáustica 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, así como 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.

**1.2 FERROMEX es concesionario de la Vía General de Comunicaciones del Pacífico-Norte.**

Con fecha veintidós de junio de mil novecientos noventa y siete, el Ejecutivo Federal a través de la SCT otorgó a favor de la empresa Ferrocarril Pacífico Norte, S.A. de C.V., el Título de Concesión respecto de la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Pacífico-Norte, mismo que fue publicado en el DOF el día once de diciembre de mil novecientos noventa y siete, cuyo objeto es la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., cambió su denominación social por la de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., quedando asentado lo anterior, en la escritura pública No. 51,064, pasada ante la fe del notario público número 230 del Distrito Federal, Licenciado Luis de Angoitia Becerra, e inscrita en el Registro Público del Comercio bajo el folio mercantil número 226005, de fecha cuatro de diciembre de mil novecientos noventa y siete.

En ese orden de ideas, al ser Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. el concesionario de la vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte, 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)

De lo antes citado, se desprende que dentro de las condiciones fundamentales a las que está obligado FERROMEX, 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 Pacífico-Norte, 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 para 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**





*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)*

**“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 rutas 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 ocho (8) mercados relevantes donde FERROMEX provee el SPTFC, así como considerando las



manifestaciones hechas por FERROMEX 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, Óxido de Etileno, Amoniaco Anhidro y Sosa Cáustica, respectivamente, llevados a cabo por FERROMEX dentro de las porciones de rutas 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	El Castillo
2	Ing. Agustín Lira o El Castillo	Rosita

**Producto:** Óxido de Etileno

No.	Origen	Destino
1	Coatzacoalcos	La Junta
2	Ing. Agustín Lira	Irapuato
3	Ing. Agustín Lira	La Junta

**Producto:** Amoniaco Anhidro

No.	Origen	Destino
1	Guanomex o Piedras Negras	Torreón
2	Guanomex	Victoria

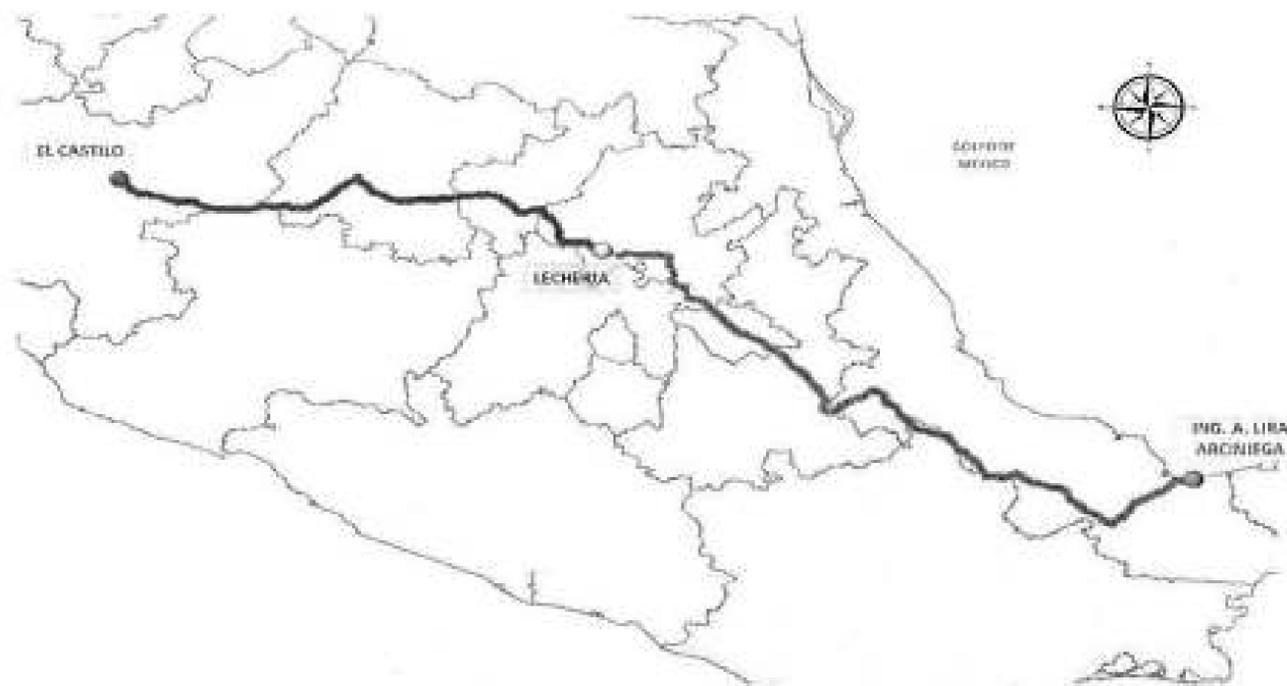
**Producto:** Sosa Cáustica

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	El Castillo

Es importante observar que, desde la perspectiva de regulación tarifaria, los ocho (8) mercados relevantes identificados por la COFECE en su RESOLUCIÓN en los que FERROMEX lleva a cabo la prestación del SPTFC, implican la participación económica de este mismo concesionario en nueve (9) porciones de ruta, como se describe a mayor detalle a continuación.

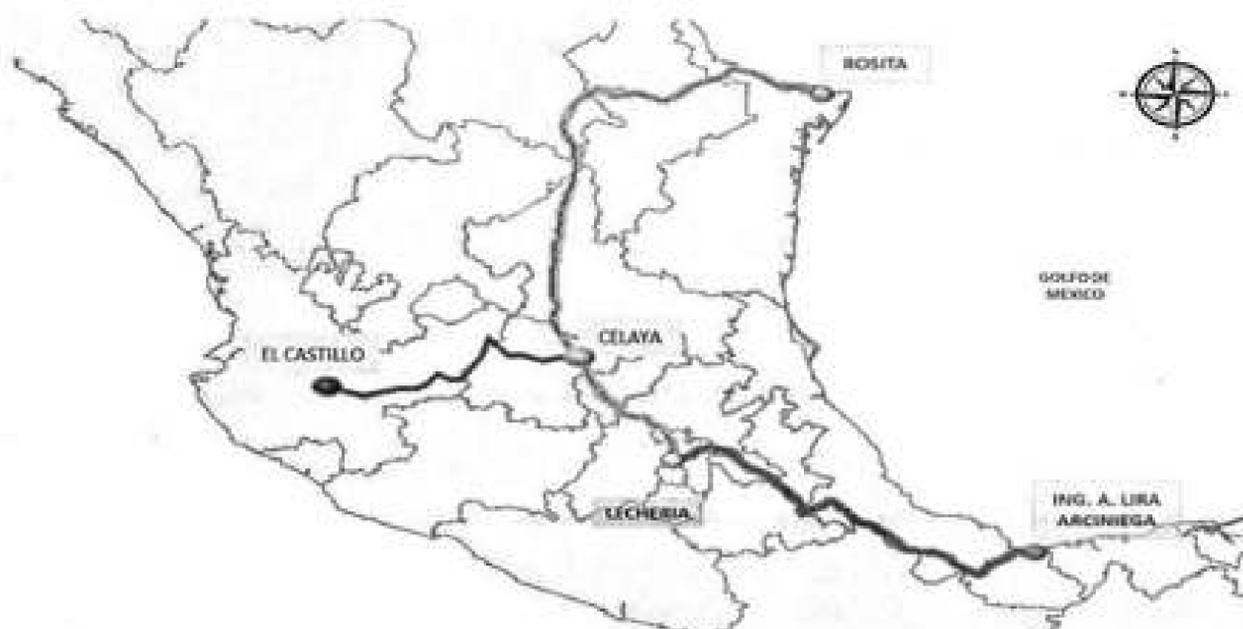
El primer mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto CLORO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y con punto de destino El Castillo. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro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

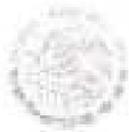




Esta ruta está integrada por dos porciones de ruta, cada una de ellas provista por un concesionario específico: la porción de ruta Ing. Agustín Lira – Lechería operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la porción de ruta Lechería – El Castillo operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX 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 – El Castillo.

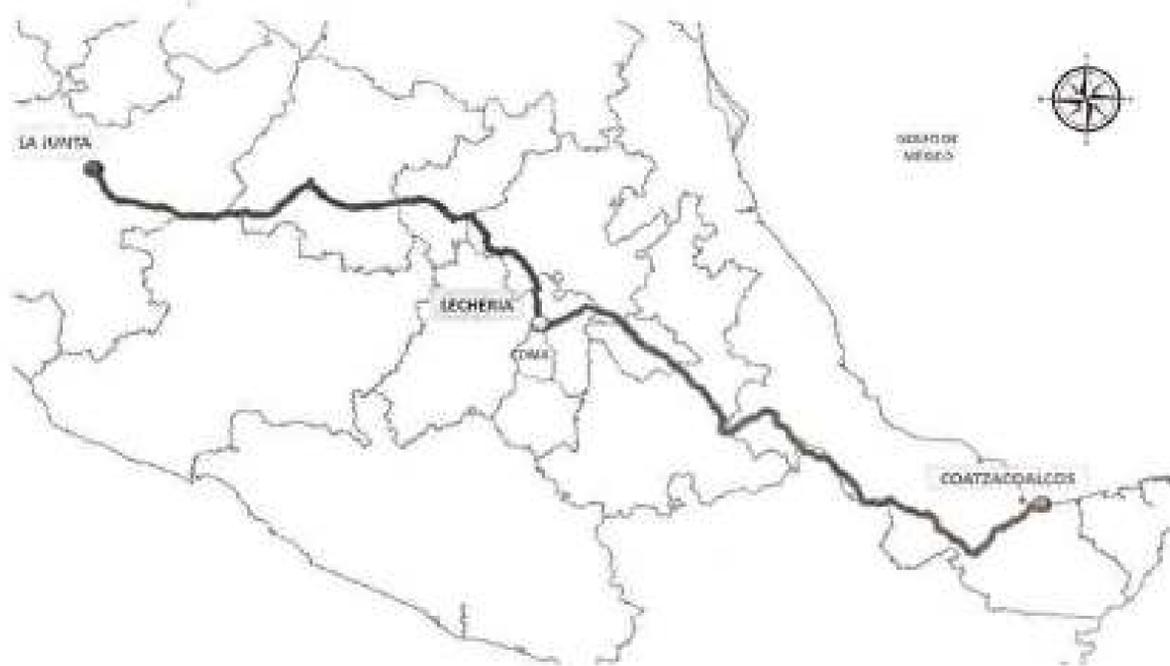
El segundo mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto CLORO dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira o El Castillo, con punto de destino Rosita. El siguiente diagrama ilustra geográficamente este mercado 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 Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.; El Castillo – Celaya operada por FERROMEX y, finalmente, Celaya – Rosita operada por Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en este mercado comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de CLORO en la porción de ruta que opera, a saber, El Castillo - Celaya.

El tercer mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto ÓXIDO DE ETILENO dentro de la ruta con punto de origen Coatzacoalcos y punto de destino La Junta. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.

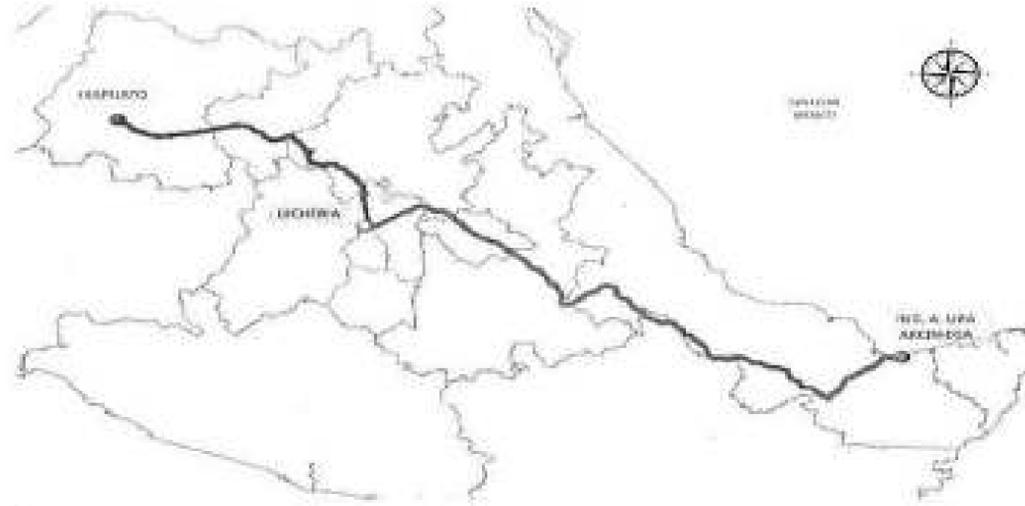


Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Coatzacoalcos y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V.; y la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería y La Junta, operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de ÓXIDO DE ETILENO dentro de la porción de ruta que opera, es decir, Lechería – La Junta.

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

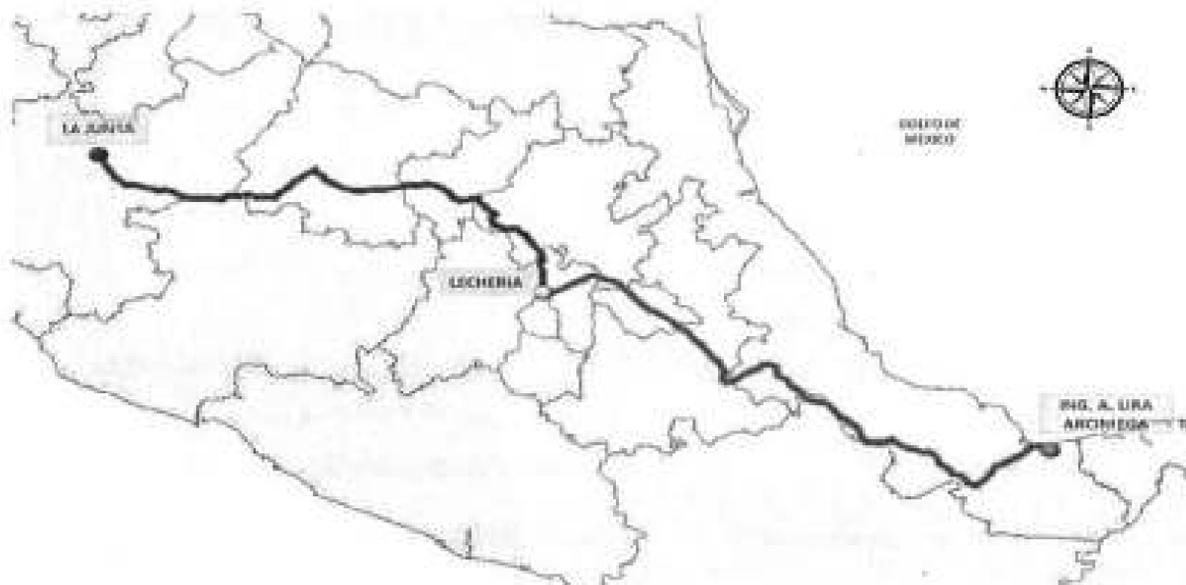
El





Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Ing. Agustín Lira y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería e Irapuato, operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de ÓXIDO DE ETILENO dentro de la porción de ruta que opera, es decir, Lechería - Irapuato.

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



Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Ing. Agustín Lira y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería y la Junta, operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX 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 – La Junta.

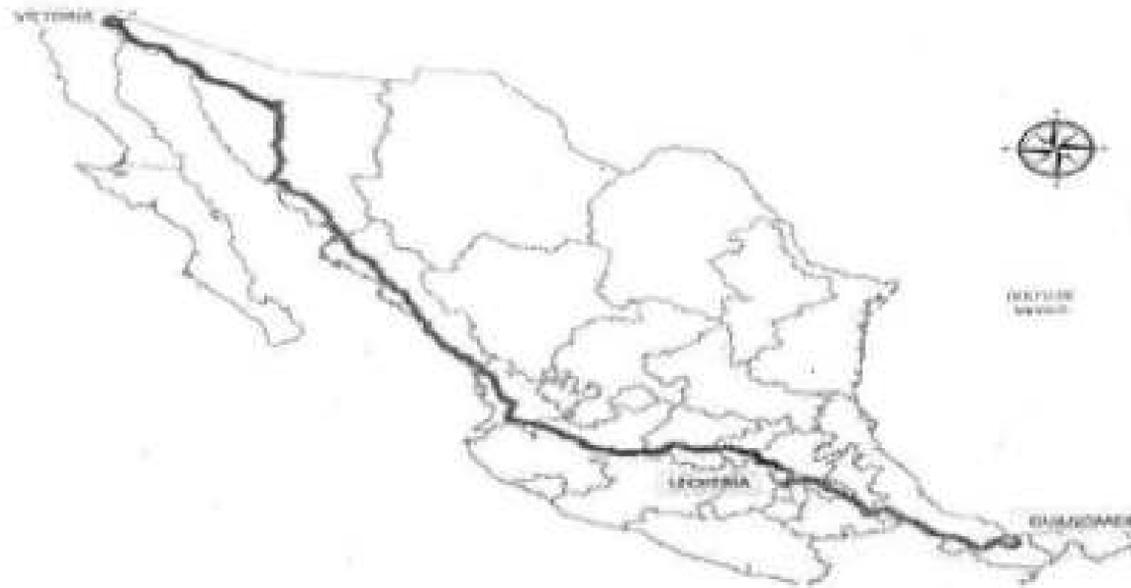
El sexto mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto AMONIACO ANHIDRO dentro de la ruta con punto de origen Guanomex o Piedras Negras y punto de destino Torreón. El siguiente diagrama ilustra geográficamente este mercado dentro de territorio nacional.



Este mercado está integrado por tres porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Guanomex y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V.; la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería y Torreón, operada por FERROMEX y, finalmente, la tercera porción de ruta comprendida entre Piedras Negras y Torreón, operada igualmente por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de AMONIACO ANHIDRO dentro de las dos porciones de ruta que opera, es decir, Lechería – Torreón y Piedras Negras – Torreón, respectivamente.

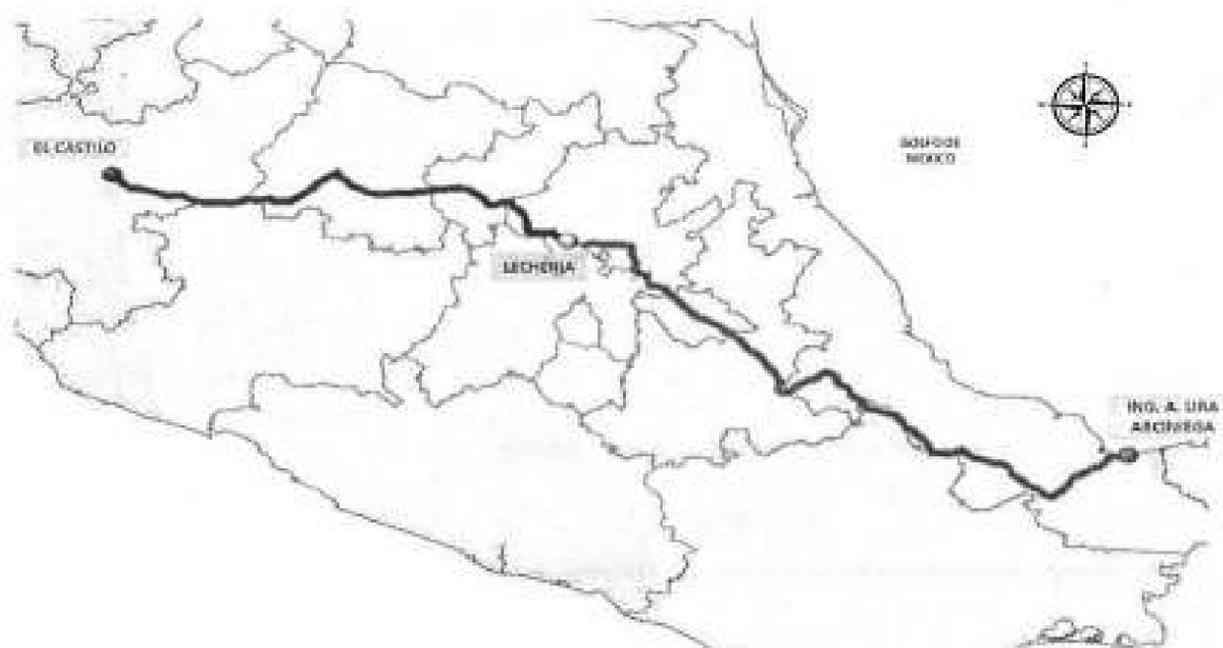
El séptimo mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto AMONIACO ANHIDRO dentro de la ruta con punto de origen Guanomex y punto de destino Victoria. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.





Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Guadalupe y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería y Victoria, operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de AMONIACO ANHIDRO dentro de la porción de ruta que opera, es decir, Lechería - Victoria.

Finalmente, el octavo mercado relevante identificado por la COFECE en su RESOLUCIÓN en el que participa FERROMEX es el de la transportación del producto SOSA CÁUSTICA dentro de la ruta con punto de origen Ing. Agustín Lira y punto de destino El Castillo. El siguiente diagrama ilustra geográficamente esta ruta dentro de territorio nacional.



Esta ruta ferroviaria está integrada por dos porciones de ruta en la que participan dos concesionarios distintos: la primera porción de ruta comprendida entre Ing. Agustín Lira y Lechería, operada por Ferrosur, S.A. de C.V. y la segunda porción de ruta comprendida entre Lechería y El Castillo, operada por FERROMEX. De manera que, en términos del presente procedimiento, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX en esta ruta comprenderá las tarifas máximas que este concesionario podrá cobrar por la transportación de SOSA CÁUSTICA dentro de la porción de ruta que opera, es decir, Lechería - El Castillo.

En resumen, la regulación tarifaria a la que estará sujeta FERROMEX 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 FERROMEX sujetos a Regulación Tarifaria**

No.	Producto	Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	El Castillo
2	Cloro	El Castillo	Celaya
3	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>9</sup>
4	Óxido de Etileno	Lechería	Irapuato
5	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>10</sup>
6	Amoniaco Anhidro	Lechería	Torreón
7	Amoniaco Anhidro	Piedras Negras	Torreón
8	Amoniaco Anhidro	Lechería	Victoria
9	Sosa Cáustica	Lechería	El Castillo

**QUINTA.** Previo a realizar el análisis de la determinación de las bases de regulación tarifaria respecto de los productos y (porciones de) rutas referidas en el considerando que antecede, esta AGENCIA lleva a cabo la valoración y consideración de las manifestaciones realizadas por FERROMEX, mediante su escrito de fecha veintiuno de febrero de dos mil veinte<sup>11</sup>, 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:

<sup>9</sup> Con origen en Coatzacoalcos.

<sup>10</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.

<sup>11</sup> Documento y anexo consistente en un 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 847 a la 1072





*1.- Esa Autoridad da inicio al presente procedimiento de establecimiento de bases de regulación tarifaria, argumentando la Resolución contenida en el Dictamen emitido por la COFECE de fecha veintisiete de enero de dos mil veinte, en donde se 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 petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz. Al respecto es de señalarse que la mencionada resolución todavía no adquiere firmeza jurídica, puesto que actualmente se encuentra transcurriendo el plazo legalmente conferido en la Ley de Amparo para que mi representada, así como cualquier parte con interés, la impugne mediante la promoción del juicio de amparo correspondiente. Así pues, con objeto de que mi representada pueda ejercer cabalmente sus derechos de audiencia y debida defensa y en atención a los principios de economía procesal y eficiencia de los actos administrativos y para evitar perjuicios económicos innecesarios a mi representada, atentamente se solicita a esa Agencia que, una vez que sea notificada del juicio de amparo que promoverá mi representada en contra de la resolución de COFECE, suspenda el dictado y emisión de la resolución que ha motivado la emisión del oficio que nos ocupa, hasta en tanto quede firme, en su caso, la resolución firme del juicio de amparo correspondiente.*

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 alguno que implique 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 FERROMEX, 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 *bajo el argumento de falta de firmeza jurídica*; lo que constituye una simple 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, lo cual en este caso no se hace, aunado a que FERROMEX no acompañó a su escrito de manifestaciones, medio de convicción alguno que sustente que respecto de la impugnación de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE en la misma se haya decretado una suspensión o algún otro tipo de medida.

Ahora bien, y atento a lo anterior en la audiencia de fecha veintisiete de febrero de dos mil veinte FERROMEX, por conducto de sus representantes legales realizó las siguientes manifestaciones:



*"Respecto del Acuerdo 126/2020 se hace la aclaración que a su parecer no se solicitó la suspensión del procedimiento si no que lo que solicitaron fue sustanciar el mismo y que no se emitiera la resolución, hasta en tanto la sentencia en el juicio de amparo indirecto promovido en contra de la resolución de la COFECE y para tal efecto se exhibe en copia simple de la presentación del amparo en contra de la resolución de COFECE, mismo que quedó radicado en el Juzgado Primero de Distrito en Materia Administrativa Especializada en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones con residencia en la Ciudad de México.*

*Es importante destacar que la COFECE emitió su resolución sin haber realizado un análisis de las tarifas aplicables a las rutas y producto objeto de la investigación, y no obstante ello, pide a la AGENCIA que se lleve a*





*cabo un procedimiento para establecer bases tarifarias, lo que a todas luces es una sin razón, más aún cuando la imposición de bases tarifarias No contribuye para que exista competencia efectiva.*

*Asimismo, también es importante señalar que mi representada está cumpliendo con los términos de la concesión que le fue otorgada, es decir, presta el servicio con la exclusividad que se contiene en esta, y ahora se pretende regular con bases de regulación tarifaria, por cumplir con su concesión. La exclusividad contenida en las concesiones ferroviarias fue algo que la propia COFECE avaló y estuvo de acuerdo cuando se hizo la privatización del Sistema ferroviario y ahora pretende que se sancione o castigue a los concesionarios por un derecho previamente adquirido desde el momento en que así fueron otorgadas a los títulos de concesión...*

*"...Resulta contradictoria la actuación de la COFECE al establecer, que no existe competencia efectiva cuando esa misma autoridad emitió favorable respecto a la segmentación del Sistema ferroviario nacional en forma previa a que se otorgara (sic) las concesiones que hoy están vigentes, siendo el caso que en dicha opinión determinó que esa segmentación era la adecuada para tener una competencia efectiva entre concesionarios que prestaran el servicio público (sic) de transporte ferroviario de carga, por lo que, la resolución impugnada en el amparo contradice esa opinión y resulta además de ilegal e inoperante puesto que las vías ferreas (sic) de hoy son las mismas que existían antes del otorgamiento de las concesiones..."*

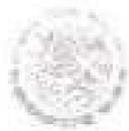
No obstante, que en la referida audiencia FERROMEX manifestó la existencia de un Juicio de Amparo y exhibió copia simple de la radicación de la misma; sin embargo, la simple presentación del juicio de garantías no advierte por sí sola que la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE ya haya sido anulada o suspendida.

Es decir, la presentación de una demanda de amparo, no significa que el juicio de amparo vaya a resolverse de una forma favorable a los intereses de FERROMEX, aunado a que de la copia simple se desprende que esta AGENCIA no fue llamada como parte en el hasta ahora supuesto Juicio de Amparo; por lo tanto lo manifestado por FERROMEX no es suficiente para que esta AGENCIA suspenda el dictado y emisión de la resolución que ha motivado el procedimiento que nos ocupa, hasta en tanto quede firme, en su caso, la resolución del juicio de amparo correspondiente.

Por otro lado, es importante aclarar que la RESOLUCIÓN de COFECE fue emitida por una autoridad diversa a esta AGENCIA en donde se llevó a cabo un procedimiento autónomo e independiente al señalado en los artículos 47 de la LRSF y 173 y 174 párrafo tercero del RSF, aunado a ello ambos tienen una naturaleza distinta, pues mientras (i) la RESOLUCIÓN de COFECE se pronuncia respecto de la ausencia de condiciones de competencia efectiva, (ii) esta AGENCIA debe resolver respecto del establecimiento de bases de regulación tarifaria, por lo que la naturaleza de ambos es distinta; en ese contexto, esta AGENCIA al no tener la certeza jurídica de la anulabilidad del acto emitido por la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE y la cual motivó el origen del presente procedimiento y al no existir constancia de alguna notificación emitida por autoridad competente de la suspensión del presente procedimiento, no es posible atender de plano tal petición que realiza FERROMEX.

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.- Ahora bien, por lo que respecta a las manifestaciones realizadas por FERROMEX consistente en:

*2- Si bien la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario posibilita que esa Agencia establezca derechos de paso obligatorios o emita bases de regulación tarifaria, debe decirse que ambas medidas son excepcionales y deben obedecer a la previa determinación, debidamente fundada y motivada de esa Agencia, de que procede una u otra medida y por qué. Ese raciocinio, sobre decir, está ausente en el oficio que se contesta AD CAUTELAM.*

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 la obligación y facultad reglada de la AGENCIA prevista en el artículo 47 de la LRSF y 174 del RSF, mismos que a la letra refieren:

Artículo 47 de la LRSF

*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.***



Artículo 174 del RSF:

*La Agencia para establecer por sí las bases de regulación tarifaria a un Servicio Público de Transporte Ferroviario o Servicio Diverso, deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que determine si existen o no condiciones de competencia efectiva para dichos servicios.*





*En el caso de que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva, la Agencia escuchará a los concesionarios o permisionarios, y aplicará en la conducente lo dispuesto en las fracciones II a V del artículo anterior.*

*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.*

En ese contexto, atendiendo al principio de legalidad y buena fe que rigen toda actuación administrativa, este Órgano Desconcentrado, fue que 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 ese contexto las manifestaciones vertidas con antelación carecen de sustento lógico-jurídico por lo que son **infundadas**. Ello es así, puesto que como se argumentó en párrafos 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 artículos 47 de la LRSF y 174 párrafo tercero del RSF.

Se hace hincapié, en el presente caso se activan, cobran vigencia, aplicación y obligatoriedad para la AGENCIA, los supuestos que prevé la LRSF en su Artículo 6 Bis, fracción IV que dice: "Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes: ... IV Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva". Así como el supuesto del primer párrafo del artículo 47 de ese mismo ordenamiento que indica: "La Agencia **deberá** establecer bases de regulación tarifaria, **por sí** o a petición de parte afectada, **previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica** que determine que no existen condiciones de competencia efectiva". [Énfasis y subrayado añadido]

Tales preceptos en relación con el último párrafo del artículo 174 del RSF que dice: "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.



El "párrafo anterior" que refiere el último párrafo del artículo 174 dice: "En el caso de que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva, la Agencia escuchará a los concesionarios o permisionarios, y aplicará en la conducente lo dispuesto en las fracciones II a V del artículo anterior.

Luego, el artículo 173 del RSF en los supuestos previstos por el artículo 174; esto es, las fracciones II a V indican:





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

I. (.)

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.

La Agencia hasta antes de dictar la resolución de las bases de regulación tarifaria correspondiente, podrá realizar las visitas de verificación y allegarse de todos los elementos que considere necesarios.

Por tanto, como se indicó, esta AGENCIA no sólo tiene las facultades regladas descritas, sino que la RESOLUCIÓN está vigente en sus términos y condiciones por lo que esta autoridad está constreñida y obligada a actuar en el sentido de las normas citadas, por lo que no puede abstenerse de dictar resolución en los términos planteados en el presente procedimiento.

Por todo lo anterior se demuestra y se resuelve que FERROMEX tiene una apreciación errónea y subjetiva del marco jurídico vigente en el sector ferroviario, al referir que "... los derechos de paso obligatorios o emita bases de regulación tarifaria, son excepcionales y deben obedecer a la previa determinación, debidamente fundada y motivada de esa Agencia, de que procede una u otra medida y por qué..." 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 FERROMEX 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:

LRSE

**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)

RSE

**"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 FERROMEX, el artículo 47 sí prevé dos tipos de procedimientos a detonar a partir de una resolución de ausencia de condiciones de competencia efectiva (derechos 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 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 el 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, 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 la RESOLUCIÓN de la COFECE, y más aún, 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 organismo especializado ante la actualización de su hipótesis legal, por lo que contrario a lo dicho por FERROMEX, 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.**

Robustece por analogía a lo anterior la Jurisprudencia 2a./J. 62/2002 (9a.); Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Novena Época; Tomo XVI, s.t. Julio de 2002; Pág. 377, Reg. digital 186391. y la Tesis [J]; VII.Io.A. J/39; T.C.C.; Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Novena Época; Tomo XXIX, Marzo de 2009; Pág. 2618; Reg. digital 167664.; mismas que refieren respectivamente:





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 visitantes 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 lo 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**. La 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 restringe únicamente a citar al contribuyente para que reciba una "orden de visita domiciliaria", sino, fundamentalmente, para que el 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 corrobora 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.<sup>12</sup>

**PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO EN MATERIA ADUANERA. LAS FACULTADES DE LAS AUTORIDADES QUE LO SUSTANCIAN SON REGLADAS Y NO DISCRECIONALES.** Si bien es cierto que las autoridades hacendarias que realizan actos de fiscalización cuentan con facultades discrecionales que derivan del artículo 42 del Código Fiscal de la Federación, también lo es que no acontece lo mismo cuando se trata de la sustanciación del procedimiento administrativo en materia aduanera previsto por el artículo 150 de la Ley Aduanera, pues éste está orientado a revisar, principalmente, la entrada y salida de las mercancías del territorio nacional, y se compone de una serie de fases que van desde el acta de inicio que se levante con motivo del reconocimiento aduanero, hasta la resolución mediante la cual se determinan las contribuciones y cuotas compensatorias omitidas y se imponen las sanciones procedentes, circunstancia que permite concluir que no se está en presencia de facultades discrecionales sino regladas, porque una vez que se ejercitan, las afeudadas autoridades quedan vinculadas y obligadas con el contribuyente a dictar la resolución liquidatoria dentro de un plazo determinado, **de modo que no se les deja albedrío alguno para elegir la forma en que decidirán la situación jurídica de aquél, sino que se les impone una conducta específica, con el propósito de producir certeza jurídica y evitar la indefensión del gobernado.**<sup>13</sup> [Énfasis y Subrayado añadidos]

Por tanto, sí existió plena motivación por parte de la AGENCIA al iniciar el presente procedimiento, pues su causa deriva de la propia ley, ya que la misma está prevista en la norma vigente en la materia 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.

<sup>12</sup> Jurisprudencia 2a./J. 62/2002 (9a.); Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Novena Época; Tomo XVI, s.t. Julio de 2002; Pág. 377, Reg. digital 186391.

<sup>13</sup> Tesis [J]: VII.1o.A. J/39.; T.C.C.; Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Novena Época; Tomo XXIX, Marzo de 2009; Pág. 2618, Reg. digital 167664.





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 la declaratoria previa de la COFECE, sin ser éstas, o sin tener que distinguirse en facultades ordinarias o extraordinarias, sino que, simplemente son facultades ejercidas acorde a la regulación que exige la LRSF, ante la existencia de una resolución previa de la COFECE por ausencia 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 FERROMEX resultan **infundados e inoperantes**.

Por otra parte, es importante destacar 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 FERROMEX, en acatamiento a los artículos 1o tercer párrafo 14, 16, 17 y 20 de la CPEUM; es decir, se ha respetado el derecho de audiencia y del debido proceso de FERROMEX. Esto es evidente de la simple lectura del oficio número ARTF No. 175/2020 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 FERROMEX para que realizará manifestaciones y las robusteciera con los elementos de prueba que considerara pertinentes; y más aún, en aras de respetar su derecho 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 veintidós de febrero de dos mil veinte. Por tal motivo, se concluye también que FERROMEX 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.

Derivado de lo anterior, resulta evidente que las manifestaciones realizadas por FERROMEX resultan ser 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 fundamentales y humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, consagrados en la CPEUM.

3. - De las manifestaciones marcadas con el numeral 3, se destaca lo siguiente:

3. En el caso de las tarifas concretamente, es importante mencionar que año con año mi representada registra ante esa Agencia la Tarifa Máxima (TUCE) para cada tráfico y cada ruta. Cabe mencionar que las concesionarias hemos intentado incrementar los precios máximos y esa Agencia en más de una ocasión, ha requerido disminuir nuestra solicitud, debido a que su criterio para determinar el incremento de estas es inflacionaria, y no toma en cuenta el riesgo que conlleva trasladar ciertos productos como los químicos y peligrosos. Así pues, siendo que de facto esa Agencia ejerce control tarifario todas las años sobre todas las productos y todas las rutas en las que participa mi representada, no se entiende qué valor tiene abrir este nuevo procedimiento y saturar a mi representada con extensas requerimientos de información.





*Tampoco se ha considerado la innegable inseguridad que prevalece en todas las rutas ferroviarias, los constantes asaltos a mano armada que padecen los convoyes de mi representada y el peligro inminente de que, ante la inseguridad, agresividad de los asaltantes y nula efectividad policiaca en la reducción de los ilícitos, se presenten derrames y/o esparcimiento de químicos peligrosos en el aire y/o la tierra por las rutas que los productos son transportados.*

*En el mismo sentido, se ha ignorado que, ante la nula efectividad policiaca en la reducción de los ilícitos, mi mandante se ha visto obligada a contratar servicios de seguridad privada y sobre vuelo de "drones" equipados con cámara de video, con la intención de salvaguardar la carga y evitar la comisión de robos, cuestión que no ha rendido los frutos esperados y sólo ha documentado los constantes asaltos que se cometen, cuestiones que en su conjunto ha incrementado los costos de transportación y que no ha podido reflejarse en una tarifa sana, equitativa y justa."*

Del análisis a lo anterior, esta AGENCIA determina que se destaca que las manifestaciones vertidas con antelación carecen de sustento lógico-jurídico, puesto como se argumentó en los dos numerales anteriores, este Órgano Desconcentrado de la SCT, comenzó el desahogo del procedimiento en cumplimiento de sus atribuciones, y motivado en razón de la RESOLUCIÓN de COFECE; por lo tanto las manifestaciones de FERROMEX son calificadas como subjetivas, y por tanto, inoperantes.

Ello es así, ya que las mismas son carentes de todo valor jurídico, pues si bien es cierto que este concesionario registra ante esta AGENCIA sus tarifas, de acuerdo a sus obligaciones contenidas en el título de concesión y con arreglo a lo establecido por el artículo 46 del LRSF, es cierto también que esta AGENCIA puede requerir a FERROMEX información que considere necesaria con la finalidad de establecer las bases de regulación tarifaria, tal y como se realizó para el presente procedimiento.

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 FERROMEX 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 línea con las bases de la presente regulación y para los mercados relevantes determinados previamente por la COFECE en su RESOLUCION.

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, previa resolución de COFECE, sin ser éstas, o sin tener que distinguirse en facultades ordinarias o extraordinarias, sino que, simplemente son



facultades ejercidas acorde a la regulación que exige la LRSF, ante la existencia de una resolución previa de la COFECE por ausencia de competencia efectiva. En conclusión, queda demostrado que el presente procedimiento y la causa que le dio origen está debidamente motivado.

Ahora bien y sin aportar ningún elemento probatorio al respecto, FERROMEX refiere que ha solicitado incrementar sus tarifas máximas y que esta AGENCIA le ha requerido disminuir su solicitud, lo cual al ser una mera apreciación unilateral y subjetiva carece de relevancia o valor dentro del presente procedimiento que en nada apoya su manifestación.

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 humanos a favor de FERROMEX, 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 FERROMEX y al emitir la resolución correspondiente fue que le brindó un término para hacer sus manifestaciones, presentar pruebas y remitir la información solicitada por la AGENCIA, teniendo FERROMEX que hacer valer o no su derecho, por lo que resulta ocioso que refiera que los requerimientos son extensos, pues si considera que los mismos tienen esas características, es facultad exclusiva de esa empresa el remitir o no la información.

Por otra parte, respecto los temas de inseguridad que refiere en diversas rutas, esta AGENCIA estima que dicha manifestación no guarda relación alguna con el Procedimiento de Establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria que ahora se resuelve y las mismas resultan ser una apreciación errónea del hecho de referir que esta AGENCIA, ya se ha dejado patente el iniciar el procedimiento es una obligación de conformidad con lo dispuesto en el multicitado artículo 47 de la LRSF y 174 del RSF, por lo tanto, y de la parcial interpretación realizada por FERROMEX se clarifica que dicha manifestación resulta ociosa pues no argumenta de forma lógico-jurídica que los temas de inseguridad deben de ser considerados para la regulación tarifaria. Por ello, esta manifestación es desestimada en relación que FERROMEX no logró demostrar de forma alguna la relación de tal manifestación con el fondo y objeto del Procedimiento Administrativo para el Establecimiento de Bases de Regulación Tarifaria.

Derivado de lo anterior, resulta evidente que las manifestaciones resultan ser apreciaciones subjetivas, carentes de un análisis lógico-jurídico; 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 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.

4.- Respecto de las manifestaciones marcadas con el numeral 4 del ESCRITO presentado por FERROMEX se destaca que:

“...”





4. - *Por otra parte, es un hecho innegable que la inmediata consecuencia jurídica de lo determinado por la COFECE, acorde a lo establecido por el artículo 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, es que esa H. Autoridad establezca las bases de regulación tarifaria... ; sin embargo, la resolución del Pleno de dicha Comisión está sub judice ya que, BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD y acorde a lo dispuesto en la leyes de competencia que nos rigen y en las disposiciones de la Ley de Amparo, será impugnada por mi representada vía la promoción del juicio constitucional.*

*Por lo anterior, mi mandante solicita que, en el presente caso y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 384 y 388 del Código Federal de Procedimientos Civiles, ordenamiento supletorio a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en términos de la fracción IV del diverso 5º, se sustancie en todas sus instancias el procedimiento respectivo, desahogándose las pruebas que, en su caso, se estimen necesarias y se cite para la formulación de alegatos, PERO QUE NO SE EMITA LA RESOLUCIÓN relativa al establecimiento de las bases de regulación tarifaria hasta en tanto quede firme en definitiva la sentencia que se pronuncie en el juicio de amparo que se promoverá en contra de la determinación de la COFECE.*

En atención a lo anterior y toda vez que esta AGENCIA a la fecha del presente no ha sido notificada por autoridad competente de procedimiento alguno que implique que FERROMEX haya hecho valer medio de defensa alguno, y mucho menos de que éste ya haya sido resuelto, es inconsistente e infundado que la resolución emitida por COFECE se encuentre *sub judice o carente de firmeza* pues dicha manifestación realizada por FERROMEX constituye una apreciación subjetiva carente de valor jurídico, al ser un hecho futuro e incierto pues tal cuestión debe probarse de hecho y de derecho y no mediante una simple presunción como es en el caso que nos ocupa. Aunado a que no acompaña a su escrito medio convicción alguno que sustente su manifestación.

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 fundamentales y humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, consagrados en la CPEUM.

Asimismo de la petición antes referida relativa a no emitir resolución, esta AGENCIA determina que la misma es improcedente toda vez que, el procedimiento que nos ocupa no prevé el supuesto referido por el PROMOVENTE, aunado a ello, para que esta AGENCIA esté en posibilidades llevar a cabo una suspensión es necesario contar con los elementos de convicción necesarios y suficientes respecto de la existencia de algún otro procedimiento pendiente por resolver En el cual se haya decretado la suspensión de los efectos de la RESOLUCIÓN y de las constancias que acompañan el ESCRITO no se tiene la certeza jurídica de que a la fecha se haya decretado algún tipo de suspensión en la impugnación que FERROMEX realizó en contra de la RESOLUCIÓN de COFECE.

Recordando que 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.

Adicional a lo anterior y con la finalidad de evitar repeticiones inútiles, respecto a este punto se tiene por reproducido de esta AGENCIA al numeral 1 del ESCRITO como si a la letra estuviere inserto y para los efectos legales a que haya lugar.

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 cloro en las siguientes rutas: i) origen Ing. Agustín Lira y destino Acacotla; 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 Nuevo 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 Maclavia 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 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".

En razón de lo anterior, para esta AGENCIA resulta evidente que la COFECE resolvió la ausencia de condiciones de competencia efectiva en diversos mercados relevantes, por lo que FERROMEX, en caso de no estar de acuerdo con la RESOLUCIÓN emitida por COFECE, se encuentra en la posibilidad de promover los medios de defensa que consideren 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.

Del análisis realizado por esta AGENCIA respecto a las manifestaciones antes señaladas, las mismas se califican de subjetivas toda vez que, como se ha citado en numerales anteriores, esta AGENCIA está dando cumplimiento a su **obligación** conferida en el artículo 47 de la LRSF, llevando a cabo el procedimiento instaurado en el artículo 173 del RSF; es decir una vez que la COFECE emitió la resolución en donde declaraba la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Al respecto, esta AGENCIA califica a las manifestaciones señaladas por FERROMEX como subjetivas y **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.

En ese sentido, a efecto de dar cumplimiento a las atribuciones de esta AGENCIA contenida en los artículos 6 BIS fracción IV, 47 de la LRSF, 173 Y 174 del RSF y en aplicación de los LINEAMIENTOS, esta AGENCIA requirió información y documentación diversa a FERROMEX relacionada con diversos productos y rutas en las que presta el SPTFC de los productos químicos y/o petroquímicos materia de la RESOLUCIÓN de la COFECE.

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 la presente resolución contiene la **Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Reguladas a las que estará sujeto Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. para la Prestación de sus Servicios de Transporte Ferroviario de Carga en los Productos Cloro, Óxido de Etileno, Amoniaco Anhidro y Sosa Cáustica, respectivamente, en las Nueve Rutas o Porciones de Rutas Ferroviarias de tráfico local o interlineal dentro del territorio nacional identificadas en el Presente Procedimiento para este Concesionario para fines de la determinación de las 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 FERROMEX que los LINEAMIENTOS representan en sí mismos criterios metodológicos que, no obstante, su generalidad, abundan en criterios económicos, parámetros y variables relevantes que habrán de emplearse para desarrollar los procedimientos para la determinación de las tarifas reguladas.

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

5.- En cuanto hace a las manifestaciones vertidas por los apoderados legales de FERROMEX en la audiencia de fecha veintisiete de febrero de dos mil veinte y que hicieron consistir en lo siguiente:

*"...A manera de aclaración, para que la AGENCIA tenga mayor claridad de cómo se integra la tarifa en la documentación que se presentó se estableció la metodología, en la cual se toma en consideración el riesgo inherente al movimiento de materiales peligrosos, es decir, se debe considerar el riesgo inherente o que conlleva la posibilidad de tener un accidente en el manejo de estos productos y eso necesariamente se considera en la tarifa..."*





Del análisis de lo anterior, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 fracción IV de la LRSF y 8 Bis del RSF, FERROMEX acreditó ante la SCT su capacidad técnica para prestar el servicio público de transporte de carga ferroviaria, una de las causales por las cuales se le otorgó el Título de Concesión, y por lo cual se obligó a mantener dichas capacidades durante toda la vigencia de la concesión; es decir, detentar los conocimientos de las circunstancias específicas que se genera para la prestación de dicho servicio, incluyendo los productos químicos peligrosos materia de la RESOLUCIÓN de COFECE.

Asimismo, no se omite mencionar que de conformidad con el artículo 200 del RSF, los concesionarios, como es el caso de FERROMEX, deben contar con un programa para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten durante la prestación del servicio público de transporte ferroviario que les fue otorgado, aún en cualquier circunstancia; dicho programa debe contener cuando menos: i) Las acciones para proteger a las personas y a los bienes; ii) Las medidas tendientes a restituir la prestación de los servicios ferroviarios; y iii) El personal, materiales y equipo necesarios para llevar en forma inmediata las maniobras de salvamento.

No obstante lo anterior, es preciso señalar que esta AGENCIA emplea, para fines de determinación de las bases de regulación tarifaria, una metodología que considera que los costos de transportar un producto entre dos puntos geográficos pueden ser distintos según las características físicas de estos productos. Esta AGENCIA reconoce, por ejemplo, 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 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 un factor diferenciador del producto por porción de ruta, como se describirá a mayor detalle más adelante. El punto a destacar aquí es que la metodología empleada por este órgano regulador para el establecimiento de las bases de regulación tarifaria incluye un ajuste tarifario que reconoce explícitamente la existencia de distintos costos por la transportación de distintos productos, lo que naturalmente incluye cualquier gasto "adicional" en el que incurre un concesionario por la transportación de productos específicos bajo las medidas de seguridad pertinentes.

Por lo anterior, resulta importante mencionar que la manifestación de FERROMEX que se contesta sí fue considerado el riesgo inherente al movimiento de materiales peligrosos por la AGENCIA al momento de emitir las presentes bases de regulación tarifaria respecto de cada producto y porciones de ruta en las que este concesionario presta el SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS materia de la RESOLUCIÓN de COFECE, como puede verificarse en el apartado de esta Resolución intitulado "CÁLCULO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS DE FERROMEX PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA DE LOS PRODUCTOS CLORO, ÓXIDO DE ETILENO, AMONIACO ANHIDRO Y SOSA CÁUSTICA, RESPECTIVAMENTE, EN LAS NUEVE PORCIONES DE RUTA IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO";



Por otra parte, la AGENCIA requirió información y documentación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 Bis fracción XVIII<sup>14</sup> a FERROMEX relacionada con diversos productos en las porciones de ruta y rutas en las que presta el SPTFC DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O PETROQUÍMICOS materia de la RESOLUCIÓN de COFECE, a efecto de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en los artículos 6 Bis fracción IV, 47 de la LRSF, 173 y 174 del RSF y estar en condiciones establecer las bases de regulación tarifaria 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 FERROMEX; así como la mejor información con que cuente esta AGENCIA.

Lo anterior, con la finalidad de allegarse de elementos necesarios, útiles y suficientes para (i) identificar y/o comprobar los productos en los que interviene FERROMEX derivado de la RESOLUCIÓN emitida por la COFECE respecto de la ausencia de condiciones de competencia efectiva relativo al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga de Productos Químicos y/o Petroquímicos (Cloro, Óxido de Etileno, Amoniacó Anhidro y Sosa Cáustica) en rutas con origen y/o destino en la zona sur del Estado de Veracruz<sup>15</sup>, (ii) así como, para conocer los procedimientos que utiliza FERROMEX para: estimar la tarifa de flete, la tarifa promedio cobrada y la amortización de la concesión, a efecto de emitir una **METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS A LAS QUE ESTARÁ SUJETO FERROMEX PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA EN LOS PRODUCTOS CLORO, ÓXIDO DE ETILENO, AMONIACO ANHIDRO Y SOSA CÁUSTICA, RESPECTIVAMENTE, EN LAS NUEVE PORCIONES DE RUTA FERROVIARIAS IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO PARA ESTE CONCESIONARIO PARA FINES DE LA DETERMINACIÓN DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA**, que considere entre otros aspectos la tarifa competitiva de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 del Reglamento del Servicio Ferroviario; es decir, una vez que esta AGENCIA ya analizó la información y documentación antes mencionada, pueda contar con los elementos de convicción necesarios y suficientes para determinar una metodología para establecer, como materia de fondo de la presente resolución definitiva.

Así por todo lo expuesto es que los argumentos de FERROMEX son **inoperantes**, pues como quedó demostrado, parten de premisas falsas. Refuerzan esta apreciación de la autoridad el criterio siguiente:

**"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.)].** 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**,

<sup>14</sup> La documentación fue requerida al concesionario mediante el Oficio No. 4.5.- 175/2020 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 637.

<sup>15</sup> 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.





P.C.T. J/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 FERROMEX en su escrito denominado "Manifestaciones y pruebas en respuesta al Oficio 4.5.- 175/2020"<sup>16</sup>, 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.- 175/2020", 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 FERROMEX dentro de su red ferroviaria, mismas que se mantendrán 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 - El Castillo	\$0.367562
2	Cloro	El Castillo - Celaya	\$0.397676
3	Óxido de Etileno	Lechería - La Junta <sup>17</sup>	\$0.403746
4	Óxido de Etileno	Lechería - Irapuato	\$0.413356
5	Óxido de Etileno	Lechería - La Junta <sup>18</sup>	\$0.403746
6	Amoniaco Anhidro	Lechería - Torreón	\$0.376179
7	Amoniaco Anhidro	Piedras Negras - Torreón	\$0.427238
8	Amoniaco Anhidro	Lechería - Victoria	\$0.796360
9	Sosa Cáustica	Lechería - El Castillo	\$0.243606

Para llegar a la determinación de las anteriores tarifas máximas que FERROMEX 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, esta AGENCIA da a conocer la:

<sup>16</sup> Documento y anexo consistente en un 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 847 a la 1072.

<sup>17</sup> Con origen en Coatzacoalcos.

<sup>18</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.





## METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS A LAS QUE ESTARÁ SUJETO FERROMEX PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA EN LOS PRODUCTOS CLORO, ÓXIDO DE ETILENO, AMONÍACO ANHIDRO Y SOSA CÁUSTICA, RESPECTIVAMENTE, EN LAS NUEVE PORCIONES DE RUTA FERROVIARIAS IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO PARA ESTE CONCESIONARIO PARA FINES DE LA 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 FERROMEX para la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga en los productos cloro, óxido de etileno, amoníaco anhidro y sosa cáustica, respectivamente, en las nueve 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:

- 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 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 a continuación, una tarifa máxima regulada para los servicios de transportación ferroviaria de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, respectivamente, que presta FERROMEX en cada una de las nueve 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 FERROMEX podrá cobrar a sus usuarios en cada una de las nueve porciones de rutas identificadas en el presente procedimiento para este concesionario para la transportación de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, respectivamente. En términos del presente procedimiento, se denominan como rutas reguladas a los ocho mercados relevantes identificados por la COFECE en su Resolución DC-003-2018 en los que participa económicamente FERROMEX. Estas rutas reguladas son las siguientes:

**Producto:** Cloro



No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	El Castillo
2	Ing. Agustín Lira o El Castillo	Rosita

**Producto:** Óxido de Etileno

No.	Origen	Destino
1	Coatzacoalcos	La Junta
2	Ing. Agustín Lira	La Junta
3	Ing. Agustín Lira	Irapuato

**Producto:** Amoniaco Anhidro

No.	Origen	Destino
1	Guanomex o Piedras Negras	Torreón
2	Guanomex	Victoria

**Producto:** Sosa Cáustica

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	El Castillo

Es importante notar que cada una de las anteriores rutas reguladas está compuesta por varias porciones de ruta. Esto es así porque las rutas que observan tráfico interlineal -es importante destacar que, para fines del presente procedimiento, se considera tráfico interlineal aquel que se moviliza a través de las redes de dos concesionarios distintos, incluso cuando éstos pertenezcan al mismo Grupo de Interés Económico- 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 FERROMEX participa económicamente en nueve (9) 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:



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

No.	Producto	Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	El Castillo
2	Cloro	El Castillo	Celaya
3	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>19</sup>
4	Óxido de Etileno	Lechería	Irapuato
5	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>20</sup>
6	Amoniaco Anhidro	Lechería	Torreón
7	Amoniaco Anhidro	Piedras Negras	Torreón
8	Amoniaco Anhidro	Lechería	Victoria
9	Sosa Cáustica	Lechería	El Castillo

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

$$T_{t,r}^k = (CTP_{t,r})(FDP_{k,t,r})(1 + UR_{fxc})$$

donde:

- $T_{t,r}^k$  Tarifa máxima de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$  en el producto  $k$ , expresada en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $CTP_{t,r}$  Costo Total Promedio de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$ , expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $FDP_{k,t,r}$  Factor de Diferenciación del Producto  $k$  de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$ .
- $UR_{fxc}$  Utilidad razonable de FERROMEX expresada en puntos porcentuales sobre 100.
- $r$ : Uno de los mercados relevantes identificados en la RESOLUCIÓN de COFECE en el que participa económicamente FERROMEX y que, en el marco del presente procedimiento, es equivalente a una ruta regulada. En CLORO, se refiere a los mercados: (i) Ing. Agustín Lira – El Castillo y (ii) Ing. Agustín Lira o El Castillo – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO, se refiere a los mercados: (iii) Ing. Agustín Lira – Irapuato; (iv) Ing. Agustín Lira – La Junta y, (v) Coahuila – La Junta. En AMONIACO ANHIDRO,

<sup>19</sup> Con origen en Coahuila.

<sup>20</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.





- se refiere a los mercados: (vi) Guanomex – Victoria y (vii) Guanomex o Piedras Negras – Torreón. En SOSA CÁUSTICA se refiere al mercado (viii) Ing. Agustín Lira – El Castillo.
- t: Una de las porciones de ruta en las que participa económicamente FERROMEX. En CLORO, se refiere a los trayectos: (1) Lechería – El Castillo y (2) El Castillo – Celaya. En ÓXIDO DE ETILENO, se refiere a los trayectos: (3) Lechería – La Junta <sup>21</sup>; (4) Lechería – Irapuato y (5) Lechería – La Junta <sup>22</sup>. En AMONIACO ANHIDRO se refiere a los trayectos: (6) Lechería – Torreón; (7) Piedras Negras – Torreón y (8) Lechería – Victoria. En SOSA CÁUSTICA se refiere al trayecto: (9) Lechería – El Castillo.
- k: Uno de los productos que transporta FERROMEX en alguna de las porciones de ruta identificadas en el presente procedimiento, a saber: (i) cloro; (ii) óxido de etileno; (iii) amoniaco anhidro o, (iv) sosa cáustica.

Así, esta AGENCIA determina para cada porción de ruta en la que participa FERROMEX 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 FERROMEX, esta AGENCIA determina una tarifa máxima regulada para cada una de las nueve (9) porciones de ruta en las que participa económicamente este concesionario en el marco de la transportación de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, según corresponda.

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

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

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

donde:

- $CT_t$  Costo total anual de FERROMEX en la porción de ruta *t*, expresado en pesos mexicanos. El costo total anual 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 recorridos por las toneladas de carga en la porción de ruta *t* de FERROMEX, expresado en toneladas-kilómetro.

<sup>21</sup> Con origen en Coatzacoalcos.

<sup>22</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.



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 FERROMEX ante esta AGENCIA. La lista más reciente registrada ante esta autoridad por este concesionario corresponde a la del 12 de julio de 2018 y contiene 86 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  $t$ :

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

donde:

$DGP_t$	Diferenciación Generalizada del Producto para FERROMEX en la porción de ruta $t$ .
$PFF_{fxe}$	Promedio aritmético del factor de cobro fijo de FERROMEX derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA.
$PFV_{fxe}$	Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX en la porción de ruta  $t$ .





- $FF_k$  Factor de cobro fijo de FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX para la transportación de un producto específico en una porción de ruta específica.

Utilidad Razonable. La utilidad razonable de FERROMEX 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:

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

donde:

$C_e$ : Costo del capital accionario (Equity) de FERROMEX.

$C_d$ : Costo de la deuda de FERROMEX.

$E$ : Capital accionario (Equity) de FERROMEX con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes.

$D$ : Deuda de FERROMEX con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes.

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

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

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

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 FERROMEX queda determinado por:





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

Donde:

$C_e$ : Costo del capital accionario (Equity) de FERROMEX<sup>23</sup>.

$R_f = 4.90$ . 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%).<sup>24</sup>

$\beta = 0.742737$  Medida del riesgo sistémico calculada mediante comparativos internacionales (benchmarking) de las  $\beta$  de empresas comparables<sup>25</sup>. 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 y 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 México<sup>26</sup> como de empresas comparables operando en América del Norte<sup>27</sup>, en términos de su tamaño o ingresos". Dado que la  $\beta$  representa el riesgo de una industria particular, en este caso de la industria ferroviaria, relativa al mercado, se esperaría que la  $\beta$  de una empresa en particular, en este caso un concesionario, fuera similar en diferentes países. Comparar la  $\beta$  de esta manera requiere una  $\beta$  desapalancada (asset) más que una apalancada (equity). Para desapalancar la beta ( $\beta$ ) se emplea la siguiente fórmula, considerando la tasa impositiva nominal  $T$ :

$$\beta_{desapalancada} = \frac{\beta_{apalancada}}{1 + (1 - T) \frac{D}{E}}$$

**0.585185**

<sup>23</sup> Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.

<sup>24</sup> 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 terminos de su artículo 5 fracción IV; visible a foja 830 a la 832.

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Ferrosur es una de las principales empresas que prestan el SPTFC en México, en 2018 transportó 6,585.5 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 780 a 782.

<sup>27</sup> 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.





BETA PROMEDIO DE EMPRESAS COMPARABLES						
Empresa	Beta Apalancada <sup>28</sup>	Equity <sup>29</sup>	Deuda <sup>30</sup>	Apalancamiento D/E	Tasa De Impuestos <sup>31</sup>	Beta Desapalancada
Canadian National Railway	1.11	[REDACTED]	[REDACTED]	1.426916468	0.265	0.539833
Norfolk Southern	1.23	[REDACTED]	[REDACTED]	0.782402529	0.250	0.775144
Canadian Pacific Railway	1.27	[REDACTED]	[REDACTED]	2.164096761	0.265	0.491004
Kansas City Southern	1.20	[REDACTED]	[REDACTED]	1.139830413	0.250	0.646945
Union Pacific Corporail	1.24	[REDACTED]	[REDACTED]	2.162069726	0.250	0.473002
					<b>Promedio</b>	0.585185

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

R<sub>e</sub> = 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 el profesor de finanzas y valuación financiera Aswath Damodaran de la Universidad de Nueva York<sup>28</sup>.

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 FERROMEX a través de la siguiente fórmula:

β<sub>apalancada</sub> = β<sub>desapalancada</sub> \* [1 + (1 - t) \* D/E]

Sustituyéndose de la siguiente manera:



Empresa	Equity <sup>29</sup>	Deuda <sup>30</sup>	D/E Apalancamiento	Beta Apalancada
FERROMEX	[REDACTED]	[REDACTED]	0.384619333	0.742737

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

28 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 833 a 834.

29 Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.

30 Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.



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%<sup>31</sup>.

$R_d$  [redacted] Prima de riesgo de la deuda, la cual se obtuvo de la deuda a largo plazo de FERRROMEX.

Sustituyendo la fórmula de  $C_d$ :

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

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

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

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

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

<sup>31</sup> Tasa de impuestos sobre la renta en México de 30%. Dato tomado 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 830 a la 832.

<sup>32</sup> Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del denominado "Información financiera trimestral" 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 828 y 829.



Aplicando la inflación<sup>33</sup>, se obtiene el CCPP en términos reales:

**CCPP real** [REDACTED] (antes de impuestos)

De esta manera, se obtiene un CCPP para Ferromex de: **9.40%**

**CÁLCULO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS DE FERROMEX PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA DE LOS PRODUCTOS CLORO, ÓXIDO DE ETILENO, AMONIACO ANHIDRO Y SOSA CÁUSTICA, RESPECTIVAMENTE, EN LAS NUEVE PORCIONES DE RUTAS IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO**

**1. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Cloro en la Porción de Ruta Lechería - El Castillo.**

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería - El Castillo (LEC) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira - El Castillo (ALEC) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT_{LEC}^{34}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T_{LEC}^{35}$  cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

$$CTP_{LEC,ALEC} = \left[ \frac{CT_{LEC}}{T_{LEC}} \right] = [REDACTED] = [REDACTED] \text{ on - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Cloro (CL). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,LEC,ALEC} = \left( \frac{DP_{CL,LEC} - DGP_{LEC}}{DGP_{LEC}} \right) = [REDACTED]$$

$$= [REDACTED]$$

Donde:

<sup>33</sup> 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 787 a la 789.

<sup>34</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>35</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.





$DP_{CL,LEC}^{36}$  = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta LEC.

$DGP_{LEC}^{37}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LEC.

III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.

IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta Lechería – El Castillo está dada por:

$$T_{LEC,ALBC}^{Cl} = (CTP_{LEC,ALBC})(FDP_{CL,LEC,ALBC})(1 + UR_{fje}) =$$

$$=$$

**\$0.367562 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 FERROMEX:

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 El Castillo – Celaya.**

I. Es importante observar que la porción de ruta El Castillo – Celaya (ECC) es, a su vez, una fracción o parte de la porción de ruta Lechería – El Castillo analizada en el punto anterior  $CT_{LEC}^{36}$  y  $T_{LEC}^{39}$

<sup>36</sup> Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el factor de cobro fijo del Cloro, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.

<sup>37</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.

<sup>38</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>39</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.





Esto implica que, en principio, el costo por tonelada-kilómetro en la porción de ruta ECC debe ser el mismo que el observado en la porción de ruta Lechería - El Castillo. De manera que el Costo Total Promedio en el que incurre FERROMEX en la transportación de cloro en la porción de ruta El Castillo - Celaya (ECC) dentro de la ruta regulada Ing. Agustín Lira o El Castillo - Rosita (ALCR) está dado por:

$$CTP_{ECC,ALCR} = \frac{CT_{LSC}}{T_{LSC}} = \text{[redacted]} \text{ ton - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Cloro (CL). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{CL,ECC,ALCR} = \left( \frac{DP_{CL,ECC} - DGP_{ECC}}{DGP_{ECC}} \right) \bullet \text{[redacted]} = \text{[redacted]} + \text{[redacted]}$$

Donde:

DP<sup>40</sup><sub>CL,ECC</sub> = Diferenciación del Producto Cloro en la porción de ruta ECC.

DGP<sup>41</sup><sub>ECC</sub> = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta ECC.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es de 9.40% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de cloro en la porción de ruta El Castillo - Celaya está dada por:

$$T_{ECC,ALCR}^{CL} = (CTP_{ECC,ALCR})(FDP_{CL,ECC,ALCR})(1 + UR_{fxx}) = \text{[redacted]} = \$0.397676 \text{ ton - km}$$

<sup>40</sup> 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.

<sup>41</sup> 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 FERROMEX:

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 Óxido de Etileno en la Porción de Ruta Lechería - La Junta

- I. El siguiente cálculo aplica para la transportación de óxido de etileno en la porción de ruta Lechería - La Junta, con independencia del punto de origen, es decir, con independencia de si el transporte de este producto se origina en Coatzacoalcos o Ing. Agustín Lira. Ahora bien, el primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería - La Junta (LLJ), expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT_{LLJ}^{42}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T_{LLJ}$  cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

$$CTP_{LLJ,r} = \left[ \frac{CT_{LLJ}}{T_{LLJ}} \right] = \text{[Redacted]} \text{ on - km}$$

En la anterior condición, r adquiere como valor una de las siguientes rutas: Coatzacoalcos - La Junta o Ing. Agustín Lira - La Junta, según corresponda.

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto de Óxido de Etileno (OE). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

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

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

Donde:

42 Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

43 Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.





$DP^{44}_{OE,LLJ}$  = Diferenciación del Producto Óxido de Etileno en la porción de ruta LLJ.

$DGP^{45}_{LLJ}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LLJ.

En la anterior condición, r adquiere como valor una de las siguientes rutas: Coatzacoalcos – La Junta o Ing. Agustín Lira – La Junta, según corresponda.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de óxido de etileno en la ruta Lechería – La Junta está dada por:

$$T^{OE}_{LLJ,r} = (CTP_{LLJ,r})(FDP_{OE,LLJ,r})(1 + UR_{fse}) =$$

**0.403746 ton – km**

En la anterior condición, r adquiere como valor una de las siguientes rutas: Coatzacoalcos – La Junta o Ing. Agustín Lira – La Junta, según corresponda.

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 FERROMEX:

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 Óxido de Etileno en la Porción de Ruta Lechería – Irapuato.**

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería – Irapuato (LI) en la ruta regulada Ing.

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.





Agustín Lira – Irapuato (ALI) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro, Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT_{LI}^{46}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T_{LI}^{47}$  (cifras de 2019) reportadas por este concesionario:

$$CTP_{LI,ALI} = \left[ \frac{CT_{LI}}{T_{LI}} \right] = \text{[REDACTED]} = \text{[REDACTED]} \text{ con } - km.$$

II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Óxido de Etileno (OE). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{OE,LI,ALI} = \left( \frac{DP_{OE,LI}^{48} - DGP_{LI}^{49}}{DGP_{LI}^{49}} \right) = \text{[REDACTED]} = \text{[REDACTED]}$$

Donde:

$DP_{OE,LI}^{48}$  = Diferenciación del Producto Óxido de Etileno en la porción de ruta LI.

$DGP_{LI}^{49}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LI.

III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.

IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de óxido de etileno en la porción de ruta Lechería – Irapuato está dada por:

$$T_{LI,ALI}^{OE} = (CTP_{LI,ALI})(FDP_{OE,LI,ALI})(1 + UR_{fje}) =$$

<sup>46</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>47</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>48</sup> 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.

<sup>49</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético de factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.





[Redacted]

\$0.413356 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 FERROMEX:

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.

5. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Amoniacó Anhidro en la Porción de Ruta Lechería - Victoria.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería - Victoria (LV) en la ruta regulada Guanomex - Victoria (GV) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT_{LV}^{50}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T_{LV}^{51}$  cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

$$CTP_{LV,GV} = \left[ \frac{CT_{LV}}{T_{LV}} \right] = [Redacted] = [Redacted] \text{ ton - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Amoniacó Anhidro (AA). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{AA,LV,GV} = \left( \frac{DP_{AA,LV} - DGP_{LV}}{DGP_{LV}} \right) \cdot [Redacted]$$

$$= \left( \frac{[Redacted]}{[Redacted]} \right) \cdot [Redacted]$$

Donde:

$DP_{AA,LV}^{52}$  = Diferenciación del Producto amoniacó anhidro en la porción de ruta LV.

<sup>50</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>51</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>52</sup> Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Amoniacó Anhidro, 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 fecha dieciséis





$DGP_{LV}^{53}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LV.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de amoníaco anhidro en la porción de ruta Lechería – Victoria está dada por:

$$T_{LV,GV}^{AA} = (CTP_{LV,GV})(FDP_{AA,LV,GV})(1 + UR_{fxx}) =$$

**\$0.796360 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 FERROMEX:

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 Amoníaco Anhidro en la Porción de Ruta Lechería – Torreón.**

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería – Torreón (LT) en la ruta regulada Guanomex o Piedras Negras – Torreón (GPT) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT^{54}_{LT}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T^{55}_{LT}$  cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

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.

<sup>53</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.

<sup>54</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>55</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.





$$CTP_{LT,GPT} = \left[ \frac{CT_{LT}}{\tau_{LT}} \right] = \text{[redacted]} \text{ ton - km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Amoniaco Anhidro (AA). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{AA,LT,GPT} = \left( \frac{DP_{AA,LT} - DGP_{LT}}{DGP_{LT}} \right) \cdot \text{[redacted]} = \text{[redacted]}$$

$$= \left( \frac{\text{[redacted]}}{\text{[redacted]}} \right) \cdot \text{[redacted]}$$

Donde:

$DP_{AA,LT}^{56}$  = Diferenciación del Producto amoniaco anhidro en la porción de ruta LT.

$DGP_{LT}^{57}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LT.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de amoniaco anhidro en la porción de ruta Lechería - Torreón está dada por:

$$T_{LT,GPT}^{AA} = (CTP_{LT,GPT})(FDP_{AA,LT,GPT})(1 + UR_{fje}) =$$

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

$$\$0.376179 \text{ ton - km}$$

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 FERROMEX:

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.

<sup>56</sup> Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Amoniaco Anhidro, 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.

<sup>57</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 699, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.





7. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Amoniacó Anhidro en la Porción de Ruta Piedras Negras-Torreón.

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Piedras Negras – Torreón (PNT) en la ruta regulada Guanomex o Piedras Negras – Torreón (GPT) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual CT^58\_PNT y las toneladas-kilómetro anuales T^59\_PNT cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

CTP\_PNT,GPT = [CT\_PNT / T\_PNT] = [redacted] = [redacted] / ton - km

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para Amoniacó Anhidro (AA). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

FDP\_AA,PNT,GPT = ((DP\_AA,PNT - DGP\_PNT) / DGP\_PNT) \* [redacted] = [redacted]

Donde:

DP^60\_AA,PNT = Diferenciación del Producto amoniacó anhidro en la porción de ruta PNT.

DGP^61\_PNT = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta PNT.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.

58 Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

59 Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

60 Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable del Amoniacó Anhidro, 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.

61 Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5.-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.





- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de amoniaco anhidro en la porción de ruta Piedras Negras – Torreón (PNT) está dada por:

$$T_{PNT,GPT}^{AA} = (CTP_{PNT,GPT})(FDP_{AA,PNT,GPT})(1 + UR_{frr}) =$$

$$=$$

$$\$0.427238 \text{ ton} - \text{km}$$

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 FERROMEX:

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.

**8. Tarifa Máxima Regulada para Transporte de Sosa Cáustica en la Porción de Ruta Lechería – El Castillo.**

- I. El primer componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Costo Total Promedio reportado por FERROMEX en la porción de ruta Lechería – El Castillo (LEC) en la ruta regulada Ing. Agustín Lira – El Castillo (ALEC) expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro. Los valores para el cálculo de este Costo Total Promedio es el costo total anual  $CT_{LEC}^{62}$  y las toneladas-kilómetro anuales  $T_{LEC}^{63}$  cifras de 2019 reportadas por este concesionario:

$$CTP_{LEC,ALEC} = \left[ \frac{CT_{LEC}}{T_{LEC}} \right] = \text{[redacted]} = \text{[redacted]} \text{ ton} - \text{km}$$

- II. El segundo componente de la tarifa máxima regulada corresponde al Factor de Diferenciación del Producto para la Sosa Cáustica (SC). De acuerdo a la metodología anteriormente descrita, este factor adquiere el siguiente valor:

$$FDP_{SC,LEC,ALEC} = \left( \frac{DP_{SC,LEC} - DGP_{LEC}}{DGP_{LEC}} \right) + \text{[redacted]}$$

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

Donde:

<sup>62</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.

<sup>63</sup> Dato tomado del "Cuestionario", anexo al escrito de fecha veintiuno de febrero de 2020, 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 a Foja 847 a 1072.





$DP_{SC,LEC}^{64}$  = Diferenciación del Producto Sosa Cáustica en la porción de ruta LEC.

$DGP_{LEC}^{65}$  = Diferenciación Generalizada del Producto en la porción de ruta LEC.

- III. El tercer y último componente de la tarifa máxima regulada corresponde a la incorporación de la utilidad razonable. En el caso específico de FERROMEX, la AGENCIA determinó que su CCPP es del orden de 9.40% anual.
- IV. En virtud de lo anterior, la tarifa máxima regulada que FERROMEX puede cobrar a los usuarios por la transportación de sosa cáustica en la porción de ruta Lechería - El Castillo está dada por:

$$T_{LEC,ALEC}^{SC} = (CTP_{LEC,ALEC})(FDP_{SC,LEC,ALEC})(1 + UR_{fxc}) =$$

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

$$\$0.243606 \text{ ton} - \text{km}$$

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 FERROMEX:

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**

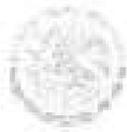


**PRIMERO.-** Bajo las consideraciones ya expuestas en el cuerpo de esta resolución, se tienen por establecidas las bases de regulación tarifaria para FERROMEX respecto del servicio público de transporte ferroviario de carga que provee este concesionario para los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, respectivamente, en las nueve porciones de rutas ferroviarias en las que participa económicamente y que han sido identificadas en la presente resolución, mismas que forman parte de los ocho mercados relevantes en los

<sup>64</sup> Dato obtenido de multiplicar el Factor de cobro variable de la Sosa Cáustica, 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 695 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.

<sup>65</sup> Dato obtenido de multiplicar el Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROSUR, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827, por la distancia de la porción de ruta, tomado del contenido de los escritos de fechas veintidós de mayo, treinta de julio y veintiocho de octubre, todos de 2019, visibles de Foja 687 a 698, más el Promedio aritmético del factor de cobro fijo, tomado del contenido del oficio 4.5-571/2018 de fecha cuatro de julio de 2018 visible de Foja 823 a 827.





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 FERROMEX 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.

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

**CUARTO.-** Por último, se hace de su conocimiento que la información y documentación que obra en el expediente citado al rubro, será tratada en estricto cumplimiento a lo dispuesto por la Ley General de Transparencia y Accesos a la Información Pública, Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados

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 Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Atentamente

El Titular de la Agencia Reguladora  
del Transporte Ferroviario

Mtro. Alejandro Álvarez Reyes





## ANEXO TÉCNICO

E





**METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS A LAS QUE ESTARÁ SUJETO FERROMEX PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA EN LOS PRODUCTOS CLORO, ÓXIDO DE ETILENO, AMONIACO ANHIDRO Y SOSA CÁUSTICA, RESPECTIVAMENTE, EN LAS NUEVE PORCIONES DE RUTA FERROVIARIAS IDENTIFICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO PARA ESTE CONCESIONARIO PARA FINES DE LA DETERMINACIÓN DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA**

La presente metodología determina la tarifa máxima que FERROMEX podrá cobrar a sus usuarios en cada una de las nueve porciones de rutas identificadas en el presente procedimiento para este concesionario para la traspotación de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, respectivamente.

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

**Producto:** Cloro

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	El Castillo
2	Ing. Agustín Lira o El Castillo	Rosita

**Producto:** Óxido de Etileno

No.	Origen	Destino
1	Coatzacoalcos	La Junta
2	Ing. Agustín Lira	La Junta
3	Ing. Agustín Lira	Irapuato

**Producto:** Amoniaco Anhidro

No.	Origen	Destino
1	Guanomex o Piedras Negras	Torreón
2	Guanomex	Victoria

**Producto:** Sosa Cáustica

No.	Origen	Destino
1	Ing. Agustín Lira	El Castillo



Es importante notar que cada una de las anteriores rutas reguladas está compuesta por varias porciones de ruta. Esto es así porque las rutas que observan tráfico interlineal –es importante destacar que, para fines del presente procedimiento, se considera tráfico interlineal aquel que se moviliza a través de las redes de dos concesionarios distintos, incluso cuando éstos pertenezcan al mismo Grupo de Interés Económico– 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 FERROMEX participa económicamente en nueve (9) 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:

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

No.	Producto	Origen	Destino
1	Cloro	Lechería	El Castillo
2	Cloro	El Castillo	Celaya
3	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>66</sup>
4	Óxido de Etileno	Lechería	Irapuato
5	Óxido de Etileno	Lechería	La Junta <sup>67</sup>
6	Amoniaco Anhidro	Lechería	Torreón
7	Amoniaco Anhidro	Piedras Negras	Torreón
8	Amoniaco Anhidro	Lechería	Victoria
9	Sosa Cáustica	Lechería	El Castillo

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

$$T_{t,r}^k = (CTP_{t,r})(FDP_{k,t,r})(1 + UR_{fse})$$

donde:

- $T_{t,r}^k$  Tarifa máxima de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$  en el producto  $k$ , expresada en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $CTP_{t,r}$  Costo Total Promedio de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$ , expresado en pesos mexicanos por tonelada-kilómetro.
- $FDP_{k,t,r}$  Factor de Diferenciación del Producto  $k$  de FERROMEX en la porción de ruta  $t$  en la ruta regulada  $r$ .
- $UR_{fse}$  Utilidad razonable de FERROMEX expresada en puntos porcentuales sobre 100.

<sup>66</sup> Con origen en Coatzacoalcos.

<sup>67</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.





- r: Uno de los mercados relevantes identificados en la RESOLUCIÓN de COFECE en el que participa económicamente FERROMEX y que, en el marco del presente procedimiento, es equivalente a una ruta regulada. En CLORO, se refiere a los mercados: (i) Ing. Agustín Lira – El Castillo y (ii) Ing. Agustín Lira o El Castillo – Rosita. En ÓXIDO DE ETILENO, se refiere a los mercados: (iii) Ing. Agustín Lira – Irapuato; (iv) Ing. Agustín Lira – La Junta y, (v) Coatzacoalcos – La Junta. En AMONIACO ANHIDRO, se refiere a los mercados: (vi) Guanomex – Victoria y (vii) Guanomex o Piedras Negras – Torreón. En SOSA CÁUSTICA se refiere al mercado (viii) Ing. Agustín Lira – El Castillo.
- t: Una de las porciones de ruta en las que participa económicamente FERROMEX. En CLORO, se refiere a los trayectos: (1) Lechería – El Castillo y (2) El Castillo – Celaya. En ÓXIDO DE ETILENO, se refiere a los trayectos: (3) Lechería – La Junta <sup>68</sup>; (4) Lechería – Irapuato y (5) Lechería – La Junta <sup>69</sup>. En AMONIACO ANHIDRO se refiere a los trayectos: (6) Lechería – Torreón; (7) Piedras Negras – Torreón y (8) Lechería – Victoria. En SOSA CÁUSTICA se refiere al trayecto: (9) Lechería – El Castillo.
- k: Uno de los productos que transporta FERROMEX en alguna de las porciones de ruta identificadas en el presente procedimiento, a saber: (i) cloro; (ii) óxido de etileno; (iii) amoniaco anhidro o, (iv) sosa cáustica.

Así, esta AGENCIA determina para cada porción de ruta en la que participa FERROMEX 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 FERROMEX, esta AGENCIA determina una tarifa máxima regulada para cada una de las nueve (9) porciones de ruta en las que participa económicamente este concesionario en el marco de la transportación de los productos cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica, según corresponda.

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

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

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

<sup>68</sup> Con origen en Coatzacoalcos.

<sup>69</sup> Con origen en Ing. Agustín Lira.





donde:

- $CT_t$  Costo total anual de FERROMEX en la porción de ruta  $t$ , expresado en pesos mexicanos. El costo total anual 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 recorridos por las toneladas de carga en la porción de ruta  $t$  de FERROMEX, expresado en toneladas-kilómetro.

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 FERROMEX ante esta AGENCIA. La lista más reciente registrada ante esta autoridad por este concesionario corresponde a la del 12 de julio de 2018 y contiene 86 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  $r$ :

$$DGP_t = PFF_{fxe} + [PFV_{fxe}][d_{tr}]$$

donde:

- $DGP_t$  Diferenciación Generalizada del Producto para FERROMEX en la porción de ruta  $t$ .
- $PFF_{fxe}$  Promedio aritmético del factor de cobro fijo de FERROMEX derivado de la última lista de "Productos con Factores Diferenciales" registrada por este concesionario ante la AGENCIA.
- $PFV_{fxe}$  Promedio aritmético del factor de cobro variable de FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX en la porción de ruta  $t$ .

$FF_k$  Factor de cobro fijo de FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX 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 FERROMEX para la transportación de un producto específico en una porción de ruta específica.

Utilidad Razonable. La utilidad razonable de FERROMEX 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:

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

donde:

$C_e$ : Costo del capital accionario (Equity) de FERROMEX.

$C_d$ : Costo de la deuda de FERROMEX.

$E$ : Capital accionario (Equity) de FERROMEX con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes.

$D$ : Deuda de FERROMEX con datos obtenidos de los estados financieros correspondientes.





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

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

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

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 FERROMEX queda determinado por:

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

Donde:

$C_e$ : Costo del capital accionario (Equity) de FERROMEX<sup>70</sup>.

$R_f = 4.90$ . 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%).<sup>71</sup>

$\beta = 0.742737$  Medida del riesgo sistémico calculada mediante comparativos internacionales (benchmarking) de las  $\beta$  de empresas comparables<sup>72</sup>. 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 y 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 México<sup>73</sup> como de empresas comparables operando en América del Norte<sup>74</sup>, en términos de su tamaño o ingresos". Dado que la  $\beta$  representa el riesgo de una industria particular, en este caso de la industria ferroviaria, relativa al mercado, se esperaría que la  $\beta$  de una empresa en particular, en este caso un concesionario, fuera similar en diferentes países. Comparar la  $\beta$  de esta manera requiere una  $\beta$  desapalancada (asset) más que una apalancada (equity). Para desapalancar la beta ( $\beta$ ) se emplea la siguiente fórmula, considerando la tasa impositiva nominal  $T$ :

<sup>70</sup> Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.

<sup>71</sup> 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 830 a la 832.

<sup>72</sup> 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.

<sup>73</sup> Ferrosur es una de las principales empresas que prestan el SPTFC en México, en 2018 transportó 6,585.5 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 780 a 782.

<sup>74</sup> 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.



$$\beta_{desapalancada} = \frac{\beta_{apalancada}}{1 + (1-T)\frac{D}{E}}$$

el cual se tomará el promedio aritmético de las  $\beta$  desapalancada

**0.585185**

BETA PROMEDIO DE EMPRESAS COMPARABLES						
Empresa	Beta Apalancada <sup>75</sup>	Equity <sup>76</sup>	Deuda <sup>77</sup>	Apalancamiento D/E	Tasa De Impuestos <sup>78</sup>	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
					<b>Promedio</b>	<b>0.585185</b>

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

$R_e = 5.20$ . 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 el profesor de finanzas y valuación financiera Aswath Damodaran de la Universidad de Nueva York<sup>79</sup>.

<sup>75</sup> 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.

<sup>76</sup> Datos tomados de los informes financieros de las empresas comparables, 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 791 a 798.

<sup>77</sup> Datos tomados de los informes financieros de las empresas comparables, 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 791 a 798.

<sup>78</sup> 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 790.

<sup>79</sup> 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 833 a 834.





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 FERROMEX a través de la siguiente fórmula:

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

Sustituyéndose de la siguiente manera:



Empresa	Equity <sup>80</sup>	Deuda <sup>81</sup>	D/E Apalancamiento	Beta Apalancada
FERROMEX	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Fuente: elaboración propia ARTF con información de estados financieros 2018 de FERROMEX 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)

$C_e =$  [Redacted] (antes de impuestos)

Costo de la Deuda ( $C_d$ )

<sup>80</sup> Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.

<sup>81</sup> Dato obtenido del contenido del oficio 4.3.3-267/2019, 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 739, 740 y 742.





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%<sup>82</sup>.

$R_d: 8.223333\%$ <sup>83</sup> Prima de riesgo de la deuda, la cual se obtuvo de la deuda a largo plazo de FERRROMEX.

Sustituyendo la fórmula de  $C_d$ :

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

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

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

$$CCPP = [8.762232\% \times 72.222016\%] + [9.186333\% \times 27.777984\%] = 8.880039\% \text{ (después de impuestos)}$$

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

Aplicando la inflación<sup>84</sup>, se obtiene el CCPP en términos reales:

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

De esta manera, se obtiene un CCPP para Ferromex de: **9.40%**

<sup>82</sup> Tasa de impuestos sobre la renta en México de 30%. Dato tomado 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 830 a la 832.

<sup>83</sup> Dato tomado del informe financiero 2018, para llegar a ello, se valoró el contenido del denominado "información financiera trimestral" 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 828 y 829.

<sup>84</sup> 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 787 a la 789.

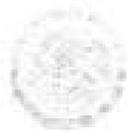




CÁLCULO DEL FACTOR DE DIFERENCIACIÓN DEL PRODUCTO EMPLEADO EN LA METODOLOGÍA  
TARIFARIA Y  
CUADROS-RESUMEN DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS REGULADAS

			Ferromex	
No.	Clave	Producto	Factores de Cobro (pesos)	
			Fijo	Variable por Ton.-Km.
1	550	Mineral de fierro	155.61	0.755073
2	150	Arena sílica	168.93	1.036355
3	670	Pulpa de madera	181.93	0.808045
4	180	Arroz palay	181.99	0.809300
5	210	Carbón mineral	191.94	0.852690
6	245	Cemento y mortero para construcción	194.78	0.865309
7	510	Madera corriente en bruto	197.29	0.823000
8	665	Pulpa de madera	197.29	0.823000
9	205	Carbón mineral	208.00	0.868472
10	195	Azúcar	210.79	0.859627
11	240	Cemento y mortero para construcción	211.24	0.881329
12	660	Pulpa de madera	212.72	0.867897
13	165	Arroz limpio	213.05	0.869243
14	120	Aceites y grasas vegetales	225.82	0.921037
15	190	Azúcar	225.90	0.889279
16	235	Cemento y mortero para construcción	227.80	0.929406
17	380	Frijol	227.93	0.929885
18	755	Sulfato de sodio en bruto	231.22	0.964666
19	225	Celulosa	235.08	0.869800
20	620	Productos de sodio* Grupo D	235.52	0.871193
21	115	Aceites y grasas vegetales	242.02	0.952800
22	405	Frijol soya en furgón	245.64	0.992924
23	410	Frijol soya en tolva	245.64	0.992924
24	525	Maíz en furgón	245.64	0.992924
25	530	Maíz en tolva	245.64	0.992924
26	710	Semillas oleaginosas N.E. en furgón	245.64	0.992924
27	715	Semillas oleaginosas N.E. en tolva	245.64	0.992924





28	730	Sorgo en furgón	245.64	0.992924
29	735	Sorgo en tolva	245.64	0.992924
30	785	Trigo en furgón	245.64	0.992924
31	790	Trigo en tolva	245.64	0.992924
32	265	Combustóleo	245.79	0.967748
33	745	Sulfato de sodio en bruto	249.38	1.017288
34	540	Material de ensamble vehículos	252.59	0.887319
35	110	Aceites y grasas vegetales	258.46	0.984559
36	345	Fertilizantes, N.E.	259.49	0.959883
37	370	Forr. pastas sem. oleag.	260.89	0.993749
38	257	Coque de petróleo	268.69	0.994158
39	305	Desperdicio de papel o cartón	270.67	1.001705
40	365	Forr. pastas sem. oleag.	277.29	1.025800
41	130	Acido sulfúrico	278.02	1.028405
42	490	Legumbres y verduras frescas	282.53	0.992606
43	340	Fertilizantes, N.E.	290.31	1.019880
44	615	Productos de sodio* Grupo C	291.35	0.980089
45	449	Comas y resinas	297.48	1.391440
46	300	Desperdicio de papel o cartón	302.92	1.064307
47	630	Productos lácteos (leche o crema fresca)	305.36	1.027068
48	595	Papel para periódico	305.36	1.027068
49	640	Productos lácteos	305.36	1.027068
50	485	Legumbres y verduras frescas	312.47	1.050997
51	220	Celulosa	318.90	1.046482
52	610	Productos de sodio* Grupo B	319.32	1.048146
53	335	Fertilizantes, N.E.	320.93	1.079871
54	680	Sebo y grasas	323.96	1.013017
55	277	Chatarra de equipo ferroviario	324.34	1.139319
56	290	Desperdicio de fierro	324.34	1.139319
57	590	Papel para periódico	334.69	1.098391
58	635	Productos lácteos	334.69	1.098391
59	470	Legum. y verduras en conserva N. E.	342.51	1.123986
60	480	Legumbres y verduras frescas	342.51	1.123986
61	360	Forr. pastas sem. oleag.	342.97	1.154025
62	580	Papel papelería	353.62	1.073431
63	250	Cerveza	358.56	1.205804
64	465	Legum. y verduras en conserva N. E.	387.56	1.211559
65	575	Papel papelería	390.39	1.133067
66	315	Diesel no refinado	390.51	1.371944
67	605	Productos de sodio* Grupo A	403.64	1.023102





68	355	Forr. pastas sem. oleag.	425.53	1.330332
69	570	Papel papelería	426.99	1.204638
70	445	Gasolina	431.83	1.452657
71	460	Legum. y verduras en conserva N. E.	432.64	1.313746
72	145	Acidos no especificados	441.27	1.280861
73	455	Legum. y verduras en conserva N. E.	477.53	1.386738
74	140	Acidos no especificados	482.71	1.361756
75	255	Cloro líquido	492.79	1.390143
76	560	Oxido de etileno	510.32	1.481399
77	650	Productos químicos N. E.	530.65	1.441395
78	435	Gas para combustible	541.32	1.643631
79	212	Residuos peligrosos: Catalizador gastado del proceso H-oil, etc.	548.35	1.546699
80	430	Gas para combustible	597.55	1.734942
81	425	Gas para combustible	653.95	1.844522
82	830	Vehículos automotores armados	677.81	1.841093
83	420	Gas para combustible	710.18	1.972358
84	820	Vehículos automotores armados	813.34	2.209322
85	810	Vehículos automotores armados	948.99	2.577535
86	800	Vehículos automotores armados	1084.53	2.945743
Número de productos analizados 86			29289.38	99.06

<b>Promedio</b>	340.574186	1.151897
<b>Cloro</b>	492.790000	1.390143
<b>Óxido de Etileno</b>	510.320000	1.481399
<b>Amoniaco Anhidro</b>	548.350000	1.546699
<b>Sosa Cáustica</b>	291.350000	0.980089

Cloro	Concesionario	Distancia	Promedio	Cloro	FDP
<b>Ing. Agustín Lira - El Castillo</b>					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - El Castillo	<b>Ferromex</b>	600	1,031.712323	1,326.875800	<b>1.286091</b>
<b>El Castillo - Rosita</b>					





El Castillo - Celaya	<b>Ferromex</b>	300	686.143255	954.739700	<b>1.391458</b>
Celaya - Rosita	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				

Óxido de Etileno	Concesionario	Distancia	Promedio	Óxido de Etileno	FDP
<b>Coatzacoalcos - La Junta</b>					
Coatzacoalcos - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - La Junta	<b>Ferromex</b>	600	1,031.712323	1,399.159400	<b>1.356153</b>
<b>Ing. Agustín Lira - La Junta</b>					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - La Junta	<b>Ferromex</b>	600	1,031.712323	1,399.159400	<b>1.356153</b>
<b>Ing. Agustín Lira - Irapuato</b>					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Irapuato	<b>Ferromex</b>	350	743.738099	1,028.809650	<b>1.383296</b>

Amoniaco Anhidro	Concesionario	Distancia	Promedio	Amoniaco Anhidro	FDP
<b>Guanomex - Victoria</b>					
Guanomex - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Victoria	<b>Ferromex</b>	2700	3,450.695803	4,724.437300	<b>1.369126</b>
<b>Guanomex y Piedras Negras - Torreón</b>					
Guanomex - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - Torreón	<b>Ferromex</b>	1150	1,665.255616	2,327.053850	<b>1.397415</b>
Piedras Negras - Torreón	<b>Ferromex</b>	665	1,106.585621	1,576.904835	<b>1.425018</b>

Sosa Cáustica	Concesionario	Distancia	Promedio	Sosa Cáustica	FDP
<b>Ing. Agustín Lira - El Castillo</b>					
Ing. Agustín Lira - Lechería	Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.				
Lechería - El Castillo	<b>Ferromex</b>	600	1,031.712323	879.403400	<b>0.852373</b>

FDP = Factor de Diferenciación del Producto





**Cálculo de las Tarifas Máximas Reguladas**

CLORO	Información proporcionada por el concesionario			Costos Totales Promedio Ferronmex		
	Rutas Estación O-D	Costos Totales (miles \$ de 2019)	Distancia	Ton-km	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)
5	Ing. Agustín Lira - El Castillo					
5.1	Ing. Agustín Lira - Lechería					
5.2	Lechería - El Castillo					\$0.367562
9	El Castillo - Rosita					
9.1	El Castillo - Celaya					\$0.397676
9.2	Celaya - Rosita					
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						
Información de la porción de ruta Lechería - El Castillo						
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						
OXIDO DE ETILENO	Información proporcionada por el concesionario			Costos Totales Promedio Ferronmex		
	Rutas Estación O-D	Costos Totales (miles \$ de 2019)	Distancia	Ton-km	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)
13	Coatzacoalcos - La Junta					
13.1	Coatzacoalcos - Lechería					
13.2	Lechería - La Junta					\$0.403746
14	Ing. Agustín Lira - La Junta					
14.1	Ing. Agustín Lira - Lechería					
14.2	Lechería - La Junta					\$0.403746
15	Ing. Agustín Lira - Irapuato					
15.1	Ing. Agustín Lira - Lechería					
15.2	Lechería - Irapuato					\$0.413356
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						



**Cálculo de las Tarifas Máximas Reguladas**

AMONIACO ANHIDRO	Información proporcionada por el concesionario			Costos Totales Promedio Ferrromex		
	Costos Totales (miles \$ de 2019)	Distancia	Ton-km	Costos Totales Promedio (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP (\$ de 2019)	Costos Totales Promedio + DP +UR (\$ de 2019)
Rutas Estación O-D						
18 Guanomex - Victoria						
18.1 Guanomex - Lechería						
18.2 Lechería - Victoria						\$0.796360
19 Guanomex y Piedras Negras - Torreón						
19.1 Guanomex - Lechería						
19.2 Lechería - Torreón						\$0.376179
19.3 Piedras Negras - Torreón						\$0.427238
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						
SOSA CÁUSTICA	Información proporcionada por el concesionario			Costos Totales Promedio Ferrromex		
Rutas Estación O-D						
20 Ing. Agustín Lira - El Castillo						
20.1 Ing. Agustín Lira - Lechería						
20.2 Lechería - El Castillo						\$0.243606
Esta porción de ruta corresponde a un concesionario diverso por lo que no es materia de la presente resolución.						





Expediente: 2C.9/ARTF/DGAJ/01/2020

Listado de información clasificada

No.	Página	Información	Fundamento Legal*
1	46	Confidencial	1
2	46	Confidencial	1
3	46	Confidencial	1
4	46	Confidencial	1
5	46	Confidencial	1
6	46	Confidencial	1
7	46	Confidencial	1
8	47	Confidencial	1
9	47	Confidencial	1
10	47	Confidencial	1
11	47	Confidencial	1
12	47	Confidencial	1
13	47	Confidencial	1
14	48	Confidencial	1
15	48	Confidencial	1
16	48	Confidencial	1
17	48	Confidencial	1
18	48	Confidencial	1
19	48	Confidencial	1
20	48	Confidencial	1
21	48	Confidencial	1
22	49	Confidencial	1
23	50	Confidencial	1
24	50	Confidencial	1
25	50	Confidencial	1
26	50	Confidencial	1
27	50	Confidencial	1
28	50	Confidencial	1
29	50	Confidencial	1
30	50	Confidencial	1
31	51	Confidencial	1
32	51	Confidencial	1
33	51	Confidencial	1
34	51	Confidencial	1
35	51	Confidencial	1
36	51	Confidencial	1





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





81	68	Confidencial	1
82	68	Confidencial	1
83	68	Confidencial	1
84	69	Confidencial	1
85	69	Confidencial	1
86	69	Confidencial	1
87	69	Confidencial	1
88	70	Confidencial	1
89	70	Confidencial	1
90	70	Confidencial	1
91	75	Confidencial	1
92	75	Confidencial	1
93	75	Confidencial	1
94	75	Confidencial	1
95	75	Confidencial	1
96	75	Confidencial	1
97	75	Confidencial	1
98	75	Confidencial	1
99	75	Confidencial	1
100	75	Confidencial	1
101	75	Confidencial	1
102	75	Confidencial	1
103	75	Confidencial	1
104	75	Confidencial	1
105	75	Confidencial	1
106	75	Confidencial	1
107	75	Confidencial	1
108	75	Confidencial	1
109	75	Confidencial	1
110	75	Confidencial	1
111	75	Confidencial	1
112	75	Confidencial	1
113	76	Confidencial	1
114	76	Confidencial	1
115	76	Confidencial	1
116	76	Confidencial	1
117	76	Confidencial	1
118	76	Confidencial	1
119	76	confidencial	1
120	76	Confidencial	1
121	76	Confidencial	1
122	76	Confidencial	1
123	76	Confidencial	1
124	76	Confidencial	1





125	76	Confidencial	1
126	76	Confidencial	1
127	76	Confidencial	1
128	76	Confidencial	1
129	76	Confidencial	1
130	76	Confidencial	1
131	76	Confidencial	1
132	76	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 fracciones III de los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.

