

# RITCH

## M U E L L E R

### **COFECE emite un estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga**

El pasado 24 de mayo, la Comisión Federal de Competencia Económica (“COFECE”) publicó un documento con el objeto de promover la competencia y libre concurrencia, con fundamento en el artículo 12º, fracciones XXI y XXIII de la Ley Federal de Competencia Económica (“LFCE”), el cual consiste en un estudio preliminar respecto a la competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga en México.

En dicho estudio, la COFECE identifica problemas que merman la eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano (“SFM”) derivados de fallas regulatorias y del modelo de concesionarios regionales verticalmente integrados. Al respecto, la COFECE sostiene que, a pesar de que el marco normativo actual está diseñado para que el SFM opere como una red sin costuras, dicho marco normativo debe ser modificado para que funcione de manera más eficiente.

La COFECE señala que:

**(a) El diseño original de la red ferroviaria no es neutral a la competencia.**

El SFM fue diseñado para que los concesionarios de las redes más cortas dieran acceso abierto a sus vías a los concesionarios con las redes más grandes, como es el caso de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. y Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., antes de que ocurriera el acceso recíproco, lo cual incide en que no sea un sistema equitativo entre los distintos concesionarios.

Lo que la COFECE propone para que esto funcione adecuadamente y para buscar mitigar los desbalances, es eliminar en el corto plazo los obstáculos a la utilización y creación de derechos de paso y distintas formas de interconexión, así como establecer mejores condiciones de acceso a la red de otros concesionarios.

**(b) Existen dificultades para ejercer los derechos de paso actuales y establecer nuevos.**

Debido al poco uso de los derechos de paso, la COFECE propone establecer una nueva regulación que garantice condiciones de acceso no discriminatorio a las redes de los distintos concesionarios e incentive a los usuarios a solicitar nuevos derechos de paso. De igual manera, COFECE recomienda reformar la ley reglamentaria del SFM para que los derechos de paso enlisten de manera enunciativa y no limiten los productos a transportar de, con el fin de dar mayor flexibilidad al uso de los mismos.

En este mismo sentido y derivado de su análisis, la COFECE establece que se debe dotar a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario de facultades para (i) emitir criterios obligatorios sobre la regulación de los derechos de paso; (ii) determinar la obligatoriedad de otorgar los derechos de paso; y (iii) resolver en última instancia las controversias entre concesionarios sobre el alcance y uso de los derechos de paso.

**(c) Las tarifas altas en los derechos de arrastre en cuellos de botella encarecen los servicios interlineales entre redes ferroviarias.**

De conformidad con el estudio realizado por la COFECE, el encarecimiento de los servicios interlineales entre redes ferroviarias obstaculiza la interconexión y disminuye la competencia, lo cual obliga a los usuarios a utilizar rutas menos eficientes o menos seguras.

Es conforme a lo anterior que la COFECE propone el diseño de una regulación tarifaria que elimine la doble marginalización, que sancione el no proveer el servicio de interconexión injustificadamente, y que establezca un mecanismo por medio del cual el usuario tenga la opción de solicitar a una empresa ferroviaria que arrastre su carga hasta un punto de interconexión de la empresa competidora, siempre y cuando este punto de interconexión esté dentro de una distancia determinada.

El análisis de la COFECE hace un especial hincapié en que los cambios al marco regulatorio que propone generarán un servicio público de transporte ferroviario de carga más eficiente que a su vez contribuirá a la competitividad de México. Asimismo, la COFECE recomienda ampliamente aprovechar el próximo vencimiento de las concesiones y exclusividades otorgadas para planear e iniciar un rediseño o reconfiguración de las redes ferroviarias.

En caso de requerir información adicional favor de contactar a Octavio Olivo Villa ([oolivo@ritch.com.mx](mailto:oolivo@ritch.com.mx)), James E. Ritch ([jritch@ritch.com.mx](mailto:jritch@ritch.com.mx)), José Miguel Ortiz Otero ([jmortiz@ritch.com.mx](mailto:jmortiz@ritch.com.mx)) o Marta Loubet Mezquita ([mloubet@ritch.com.mx](mailto:mloubet@ritch.com.mx)), integrantes del equipo de competencia económica de Ritch Mueller.