

Cofemer Cofemer

MAIB-GLS- 0000172953

De: Radnic, Mateo <Mateo.Radnic@bp.com>
Enviado el: viernes, 4 de agosto de 2017 04:59 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: Expediente 65/0031/210717 | Comentarios a Acuerdo propuesto por la CRE
Datos adjuntos: BPESE - Comentarios Acuerdo Modificatorio DACGS Transporte y Almacenamiento Aerodromos (04.08.2017).pdf

Estimados de COFEMER,

Se adjuntan al presente correo comentarios realizados por **BP Estaciones y Servicios Energéticos, S.A. de C.V.** al Proyecto de "Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la Disposición 39.1. y el Apartado 7 de las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Acceso Abierto y Prestación de los Servicios de Transporte por Ducto y Almacenamiento de Petrolíferos y Petroquímicos, aprobada mediante la resolución Res/899/2015 y modificada mediante la resolución Res/184/2016". Lo anterior, a efecto de que el Organismo tome en cuenta los comentarios al momento de emisión del dictamen correspondiente.

Se despide atentamente,

Mateo Radnic Mira

Business Development Manager México, Air BP
BP Estaciones y Servicios Energéticos, S.A. de C.V.
Oficina: +52 (55) 5063 2100
Celular: +52 1 (55) 8564 8034
Email: mateo.radnic@bp.com



"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

**SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA
P R E S E N T E**

Ciudad de México, a 4 de agosto de 2017

**Asunto: Comentarios a proyecto de Acuerdo de la
Comisión Reguladora de Energía**

El suscrito, a nombre de la sociedad BP Estaciones y Servicios Energéticos, S.A. de C.V., en relación con el anteproyecto del "Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que modifica la disposición 39.1. y el Apartado 7 de las Disposiciones Administrativas de Carácter General en Materia de Acceso Abierto y Prestación de los Servicios de Transporte por Ducto y Almacenamiento de Petrolíferos y Petroquímicos, aprobada mediante la Resolución Res/899/2015 y modificada mediante la Resolución Res/184/2016" ("Acuerdo") presentado el pasado 21 de julio de 2017, con el debido respeto expongo los siguientes:

COMENTARIOS

Primero.- Mediante la emisión del Acuerdo, la Comisión Reguladora de Energía ("CRE") pretende brindar certidumbre para los permisionarios, los usuarios y los usuarios finales de los servicios de transporte por ducto y almacenamiento de productos petrolíferos en los aeródromos. Las modificaciones incluidas en el numeral 42.2 del Acuerdo, establecen que:

"(...) La asignación de la Capacidad Operativa de transporte y almacenamiento se realizará conforme a lo siguiente:

I. Directamente a los Usuarios Finales o a los comercializadores que estos designen, para lo cual deberán presentar al Almacenista la documentación que acredite los contratos con los Usuarios Finales.

II. Considerando:

- a. Un inventario mínimo de cinco días determinados con base al patrón de consumo promedio diario de los últimos tres meses del usuario final, o de los usuarios finales a los que represente el comercializador.***
- b. En caso de un inventario mayor a cinco (5) días se deberá justificar ante el almacenista y este podrá asignarlo siempre y cuando se satisfagan las necesidades del almacenamiento de otros usuarios."***

Al respecto, consideramos como una buena medida para la asignación de capacidad (tanto en almacenaje como en transporte por ducto) la utilización de los volúmenes de consumos estimados por parte de los usuarios finales, ya sea directamente a ellos o a los comercializadores que estos designen; sin perjuicio de lo anterior es importante que se considere que dicho parámetro (el volumen de consumo estimado) sea utilizado únicamente como un valor indicativo o de referencia y no como valor absoluto, esto dado la existencia de variaciones en consumos ya sea por factores

estacionales u otro que se explican más adelante. Asimismo se debe considerar que los aeropuertos (a través de los comercializadores) deben tener la capacidad de poder atender a otros segmentos del mercado aéreo que requieren abastecerse de combustible de aviación y que van más allá de la aviación comercial de itinerario, esto son: vuelos ad-hoc, los cuales solo son conocidos con poca anticipación, aviación general, aviación ejecutiva y aviación militar.

Adicionalmente se sugiere considerar lo siguiente:

- (i) Se deberán establecer mecanismos claros para que la transición hacia la apertura, mediante la asignación de capacidad a quien demuestre tener la demanda, no vulnere la eficiencia en el suministro y el acceso de nuevos suministradores en el mercado, en igualdad de circunstancias con otros participantes; y
- (ii) En relación a los parámetros del inventario mínimo, se debiera atender a la práctica nacional e internacional, por las razones siguientes:
 - los prestadores de servicios aéreos no conocen con exactitud la cantidad de combustible que será utilizado en un periodo fijo (aun cuando dicho volumen lo soliciten vía *tender*), en atención a cambios de rutas, modificación en la frecuencias de sus operaciones, cambio de material o tipo de aeronave a utilizar, cambios de destinos, clima y otros factores que inciden en el volumen requerido. En este sentido, resulta difícil conocer con exactitud cuál es el volumen diario fijo y, más aun, de cinco días exactos; por tanto, se sugiere aclarar que los parámetros del inventario mínimo serán aquellos que garanticen el suministro corriente del aeródromo o aeropuerto en cuestión.
 - En los distintos aeropuertos en territorio nacional existen variaciones en el inventario disponible de combustibles, dependiendo de distintos factores tales como, , el número de usuarios finales, demanda total, capacidad de almacenamiento, ubicación geográfica del aeropuerto y su proximidad a fuentes de suministro de combustible de aviación, proximidad con otros sistemas de almacenamiento y/o transporte (incluyendo consideraciones sobre disponibilidad por proximidad con fronteras o accesible *waterborne*). Por esta razón se considera que el Acuerdo debe reconocer las necesidades regionales y particulares de cada aeródromo.

Segundo.- En relación con la asignación de capacidad y el establecimiento de tarifas:

“I: La asignación de la capacidad de los ductos que se interconecten con el aeródromo deberá ser congruente con el volumen de almacenamiento que se asigne conforme a los criterios establecidos en el punto II.”

Se estima que el Acuerdo considera la capacidad de almacenamiento desde un punto de vista fijo, sin considerar la potencial eficiencia de los ciclos de cada sistema de almacenamiento, es decir, los ciclos de recepción y de entrega de producto continuos, los cuales lograrían incrementar la eficiencia y utilización de la infraestructura en dicho sistema. Asimismo es importante considera un esquema tarifario que atienda a la práctica internacional la cual es ampliamente aceptada, por las diferentes partes involucradas (suministradores de combustible, operadores de infraestructura de almacenaje y líneas aéreas); dicha práctica considera la tarificación por uso de infraestructura de almacenaje en los aeropuertos en base al número de entradas y salidas de volumen de producto (*throughput*), en lugar de operar el sistema con un espacio fijo de capacidad y una tarifa determinada por dicho espacio. De esta forma el Acuerdo aseguraría la utilización eficiente de los recursos e infraestructura, y además facilitaría la generación de competencia en la industria de los combustibles de aviación.



Tercero.- Sobre la pérdida de capacidad no utilizada:

“V. En caso de que un comercializador o una aerolínea a quien se le haya asignado capacidad operativa, no la utilice parcial o totalmente durante un período de 15 días sin causa justificada perderá el derecho a la capacidad operativa no utilizada. El Almacenista o el Transportista podrán reasignarla entre otros Usuarios Finales que la soliciten, ya sea directamente o vía sus comercializadores, siguiendo los criterios establecidos en los puntos II y III.”

Se estima que la regla de potencial pérdida de “capacidad no utilizada” durante 15 días consecutivos no es aplicable a la industria de combustibles para aeronaves, dadas las variaciones en el mercado para la prestación del servicio de transporte aéreo. Se sugiere flexibilizar la consecuencia, en tanto que la capacidad que no fue utilizada puede encontrarse ociosa debido a condiciones ordinarias (tales como fin de periodos vacacionales) o extraordinarias (condiciones climáticas) que tengan como consecuencia una disminución en la demanda de combustibles y en la prestación de los servicios aéreos.

Asimismo, el Acuerdo es poco claro en cuanto a qué debe considerarse por “capacidad no utilizada”, por lo que se sugiere establecer parámetros objetivos para definir dicho concepto.

Cuarto.- En relación con la revisión de capacidad:

“La asignación de capacidad, podrá revisarse, cuando existan modificaciones en la demanda por capacidad durante el año o cuando el Almacenista o el Transportista lo consideren conveniente.”

La regulación no es clara en caso de que la revisión de capacidad sea durante el año, si dicho término iniciará a la fecha de celebración del contrato respectivo o por años calendarios.

Se sugiere que exista un mecanismo alternativo que permita a terceros a la obtención de capacidad en la infraestructura existente en caso que quien la detente no atienda efectivamente las necesidades del mercado para garantizar la asignación de capacidad o, en su caso, el desarrollo de nueva infraestructura para garantizar el suministro de producto.

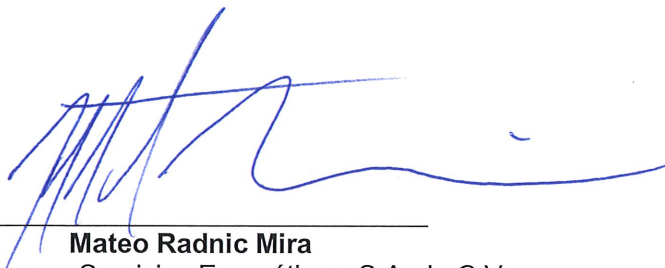
Quinto.- Otros comentarios:

- (i) Se sugiere confirmar que el Acuerdo resulta aplicable a las actividades realizadas en todos los aeródromos y aeropuertos del país.
- (ii) Se sugiere que los nuevos sistemas tengan que pasar por un procedimiento de asignación de capacidad abierto a los Usuarios Finales y comercializadores, donde se requiera a los participantes demostrar la capacidad para cumplir con el suministro de combustibles en aeródromos.
- (iii) Debido a que el Acuerdo constituye nuevas obligaciones a terceros, consideramos necesario se establezca un periodo de tiempo razonable para que los permisionarios de transporte por ducto y almacenamiento a quienes resulte aplicable esta regulación den cabal cumplimiento con la misma y presente ante la CRE las propuestas de Términos y Condiciones que se adapten al nuevo modelo.

- (iv) Se sugiere establecer una metodología para el establecimiento de tarifas que permita certidumbre a los permisionarios de transporte y almacenamiento de combustibles un cálculo acorde a las prácticas de la industria, con base en el rendimiento de los tanques medido mediante las entradas y salidas de combustible.
- (v) En el largo plazo, resultaría benéfico que los derechos de capacidad de volumen estén vinculados a los contratos de aerolíneas o usuarios finales con una entidad neutral que gestione el almacenamiento y que cobre una tarifa de rendimiento basada en el *throughput*. En este caso, se deberá exigir a dicho gestor que asegure inversiones suficientes para asegurar que exista capacidad disponible aun en crecimiento de mercado. Como se mencionó anteriormente, el uso del almacenamiento puede incrementarse con una gestión adecuada y la futura inversión de tanques debe ser planeada con suficiente antelación para evitar impactar el crecimiento de los aeropuertos, ya que si el combustible está restringido, consecuentemente se afectará el desarrollo.
- (vi) Dado que el presente Acuerdo hace referencia únicamente al Transporte y Almacenamiento de Combustible para Aeronaves en Aeropuertos, consideramos importante dar a conocer el detalle de los principios de acceso abierto propuestos por la Comisión Reguladora de Energía para el uso de la infraestructura previa a los aeropuertos, la cual es necesaria para el almacenamiento y transporte de combustible para aeronaves hacia los aeropuertos y aeródromos del país.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por la Ley Federal del Procedimiento Administrativo y del Manual de Manifestación de Impacto Regulatorio, se solicita atentamente considerar los comentarios y sugerencias contenidos en el presente al momento de la emisión del dictamen correspondiente al Acuerdo presentado por la Comisión Reguladora de Energía, y una vez analizado el presente escrito, emitir el dictamen de esa H. Secretaría tomando en cuenta los puntos y argumentos expuestos en el presente.

Ciudad de México, a 4 de agosto de 2017



Mateo Radnic Mira
BP Estaciones y Servicios Energéticos, S.A. de C.V.