

**De:** Mauricio Omar Arellano Villavicencio <moarellanov@asa.gob.mx>  
**Enviado el:** viernes, 18 de agosto de 2017 05:09 p. m.  
**Para:** Cofemer Cofemer  
**CC:** Jorge Nevarez Jacobo  
**Asunto:** Comentarios al 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  
**Datos adjuntos:** COMENTARIOS-MODIFICACION-DACGSAA-AGS2017.pdf

Buenas tardes,

Me permito enviar comentarios emitidos por Aeropuertos y Servicios Auxiliares al 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.

No. Expediente: 65/0031/210717

Gracias y saludos.



**Ing. Mauricio O. Arellano Villavicencio**  
Director de Combustibles

Av. 602 núm. 161, col. Zona Federal Aeropuerto  
Internacional Ciudad de México, deleg. Venustiano  
Carranza, c.p. 15620, México, D.F.  
Tel.: (55) 51332977  
moarellanov@asa.gob.mx / www.asa.gob.mx

"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"



Comentarios emitidos por Aeropuertos y Servicios Auxiliares al 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.

PROPUESTA EN LA RESOLUCIÓN	COMENTARIO DE ASA
<p>42. Disposiciones Generales            42.1. El Transporte y Almacenamiento de Petrolíferos que se empleen como combustibles para aeronaves en aeropuertos se sujetará a las reglas y criterios de acceso abierto y prestación de los servicios contenidos en las presentes DACG, con excepción de las siguientes disposiciones:            (...)</p>	<p>Se sugiere también incluir la Sección D Mercado Secundario y Cesiones de capacidad, considerando que los comercializadores que tengan contrato vigente con las aerolíneas serán los que puedan utilizar el almacenamiento. En este sentido, la decisión de quién utiliza la infraestructura es por el contrato de la aerolínea por lo cual no debería darse el supuesto de generar un mercado secundario.</p> <p>Del numeral 31 contenidos Mínimos de los TCPS, se sugiere exceptuar también:            III ... los procedimientos para celebrar temporadas abiertas ...            VIII las modalidades para la cesión de capacidad            IX Las condiciones para la... desconexión y reconexión.</p> <p>Lo anterior en el entendido de que no se celebrarán temporadas abiertas, que no habría una cesión de capacidad y que técnicamente hablando, no hay servicio de desconexión y reconexión en el almacenamiento de un aeropuerto.</p> <p>Se sugiere también exceptuar el numeral 23 Extensión y ampliación del sistema así como las condiciones de desconexión y reconexión del numeral 25 del Apartado Final Lineamientos para la elaboración de los Términos y Condiciones para la prestación de los servicios de Transporte por ducto y Almacenamiento de Petrolíferos y Petroquímicos</p> <p>Se sugiere exceptuar el Apartado 4. Transporte de Petrolíferos y Petroquímicos Propiedad de los Transportistas,            Sección A. Transporte de Petrolíferos y Petroquímicos propiedad del Transportista para Operación de los Sistemas o para Atender Casos de Emergencia, Caso Fortuito o Fuerza Mayor, y            Sección B. Transporte de Petrolíferos o Petroquímicos propiedad del Transportista para Usos Propios o para Enajenación</p> <p>Todas las disposiciones del Apartado 4 Secciones A y B refieren a la actividad de Transporte y por tanto no son aplicables a la actividad de Almacenamiento en Aeródromos, en su caso se sugiere incluir en el Apartado 7. Transporte y Almacenamiento de Combustibles para Aeronaves en Aeropuertos, las</p>

	<p>disposiciones que aplicarían para el Almacenamiento en aeródromos en casos de Emergencia, Caso Fortuito o Fuerza Mayor y Almacenamiento en aeródromos propiedad del almacenista.</p> <p>Se sugiere revisar los criterios que se podrían utilizar para realizar las mezclas, bajo condiciones específicas, a fin de evitar pérdida de producto que pudo haber sido recuperado bajo procedimientos normados, en el entendido de que toda mezcla debe resultar en un producto certificado que cumpla con la NOM-016-CRE-2016 o la norma aplicable.</p>
<p>42. Disposiciones Generales</p> <p>42.1. El Transporte y Almacenamiento de Petrolíferos que se empleen como combustibles para aeronaves en aeropuertos se sujetará a las reglas y criterios de acceso abierto y prestación de los servicios contenidos en las presentes DACG, con excepción de las siguientes disposiciones:</p> <p>Sección A. Desarrollo de Sistemas, Extensiones y Ampliaciones</p>	<p>Se sugiere identificar el Apartado en donde se localiza la Sección A.</p> <p>42. Disposiciones Generales</p> <p>42.1. El Transporte y Almacenamiento de Petrolíferos que se empleen como combustibles para aeronaves en aeropuertos se sujetará a las reglas y criterios de acceso abierto y prestación de los servicios contenidos en las presentes DACG, con excepción de las siguientes disposiciones:</p> <p><b>Apartado 2</b></p> <p>Sección A. Desarrollo de Sistemas, Extensiones y Ampliaciones</p>
<p>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.</p>	<p>Se sugiere definir el tiempo de entrega de la documentación que acredite los contratos con usuarios finales.</p>
<p>...</p> <p>II. Considerando:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Considerando que el inventario mínimo es una obligación del comercializador, se sugiere que no sea una obligación de las DACGs mantener un inventario mínimo. En cambio, se propone el siguiente texto:</p> <p>El inventario que mantenga el Usuario deberá determinarse con base al patrón de consumo promedio diario, la tendencia de crecimiento de los últimos tres meses y el comportamiento estacional del año y otros factores como vuelos u operaciones extraordinarias. A fin de asegurar la prestación del servicio de manera continua, el almacenista podrá definir, en coordinación con la autoridad aeronáutica, los días o niveles mínimos de inventario a fin de garantizar el suministro.</p>
<p>Término <i>asignación de capacidad</i></p>	<p>Se sugiere definir el término <i>asignación de capacidad</i>, el cual se traduce al uso de las instalaciones de la almacenista por parte del usuario final, bajo la modalidad primaria de uso común.</p>

	Es importante recalcar que de acuerdo a la práctica internacional, y considerando que los almacenes de los aeropuertos son de paso para dar el servicio al avión, la modalidad natural sería la de uso común.
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.	Considerando que la modalidad natural de un almacén en aeródromos es de uso común y no de reserva de capacidad, se sugiere eliminar el punto. Lo anterior se puede cubrir con la limitante de almacenar combustible conforme a los patrones de demanda del aeropuerto. En caso de que el comercializador pierda un contrato con un Usuario Final, este deberá retirar/traspasar el producto o en su defecto, el almacenista podrá venderlo para evitar inventarios ociosos.
42.4. Los Almacenistas a que se refiere esta Sección deberán presentar, durante los primeros dos meses de cada año, los mecanismos y programas para el desarrollo de capacidad incremental, acordes con las previsiones de crecimiento de demanda de servicios aeroportuarios.	Se sugiere homologar este requerimiento al artículo 38 de la ley de aeropuertos  “ARTICULO 38. El concesionario deberá elaborar un programa maestro de desarrollo, revisable cada cinco años...”  Se sugiere la siguiente redacción:  42.4. Los Almacenistas a que se refiere esta Sección deberán presentar, durante los primeros dos meses de cada año, los mecanismos y programas para el desarrollo de capacidad incremental, acordes con las previsiones de crecimiento de demanda de combustibles de usuarios y usuarios finales y <i>a los planes maestros de desarrollo de los aeropuertos donde operan.</i>
42.6. En adición a la información que debe publicarse en el boletín electrónico conforme al apartado 20 de las DACG, los transportistas por ducto y los almacenistas de combustibles para aviación deberán publicar diariamente la Capacidad Reservada que no esté siendo utilizada	Se sugiere aclarar si se debe presentar boletín electrónico en términos de la sección C y apartado 6 numeral 40 de las DACGs ya que en la propuesta de modificación, se menciona la exceptuar el numeral 40 del apartado 6.
I Cuando la Capacidad Operativa no sea suficiente para satisfacer las solicitudes de los Usuarios Finales o de sus comercializadores, el Almacenista o el transportista podrá asignar la Capacidad Operativa de manera proporcional a las necesidades de combustible de los Usuarios Finales atendidos, considerando aeronaves empleadas, frecuencia,	Se considera que la capacidad operativa deberá asignarse con base a los porcentajes de volúmenes que representan los consumos del usuario, esto con base a los contratos con las Aerolíneas.  Se sugiere el siguiente texto.  Cuando la Capacidad Operativa no sea suficiente para satisfacer las solicitudes de los Usuarios Finales o de sus comercializadores, el Almacenista o el transportista podrá asignar la Capacidad Operativa con

<p>capacidades de carga o pasajeros o, previa autorización de la Comisión, podrá aplicar otros criterios de asignación empleados en la industria, los cuales deberán estar establecidos en los TCPS.</p>	<p>base en los porcentajes de demanda bajo contrato de los Usuarios Finales atendidos, o previa autorización de la Comisión, podrá aplicar otros criterios de asignación empleados en la industria, los cuales deberán estar establecidos en los TCPS.</p>
<p><u>Acuerdo Primero</u></p> <p>“39. Disposiciones Generales</p> <p>39.1. Con excepción de las actividades de Almacenamiento de combustibles para aeronaves en aeropuertos, que se regularán conforme al apartado 7 Almacenamiento de Combustibles para Aeronaves en Aeropuertos, [...]”</p>	<p>La referencia al Apartado 7 está incompleta dice “Almacenamiento de Combustibles para Aeronaves en Aeropuertos” y debe decir “Transporte y Almacenamiento de Combustibles para Aeronaves en Aeropuertos”</p>