

Ciudad de México a 3 de agosto de 2018

Ingrid Gallo Montero
Secretaria Ejecutiva
Comisión Reguladora de Energía



Con fundamento en los artículos 10, párrafo tercero y 24, fracción I de la Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética, manifiesto formalmente los razonamientos de mi voto en contra al **"Proyecto de resolución por el que se aprueba a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, titular de 60 permisos de almacenamiento de petrolíferos en aeródromos, otorgados mediante la resolución RES/817/2015, la lista de tarifas máximas iniciales aplicables a la prestación del servicio de almacenamiento de combustibles para aeronaves en aeródromos"**, en lo subsecuente "Tarifas ASA", correspondiente al punto XXV del Orden del Día de la sesión ordinaria del Órgano de Gobierno de la Comisión Reguladora de Energía (CRE), convocada a celebrarse en esta fecha.

Considerando

1. Que con el proyecto de Tarifas ASA el Órgano de Gobierno aprueba la lista de tarifas máximas que podrá cobrar ASA por los próximos 5 años por metro cúbico de turbosina almacenada y entregada, al amparo de los 60 permisos de almacenamiento de petrolíferos en aeródromos otorgados por la CRE en 2015.
2. Que la suscrita votó en contra del proyecto propuesto por las razones que he expresado en deliberaciones previas y que a continuación reitero.

Razonamientos

1. La metodología utilizada para la determinación de las Tarifas ASA discrepa conceptualmente de los criterios y las metodologías aprobadas y utilizadas comúnmente por la CRE en otros mercados regulados. A mayor abundamiento, las Unidades de Gas Natural, Electricidad y Gas L.P. consideran generalmente en sus metodologías, entre otras variables citadas de manera enunciativa más no limitativa; las relativas al valor de los activos y su depreciación, programa de inversiones y la estructura de costos de operación, mantenimiento y administración (OMA), a efecto de determinar un requerimiento de ingresos (y la proporción de afectación que en éste tiene la inflación en México y Estados Unidos y el tipo de cambio).

Al respecto, el artículo 82 de la Ley de Hidrocarburos obliga a la CRE a emitir tarifas de acuerdo a metodologías de aplicación general considerando la estimación de costos eficientes para la prestación del servicio, el costo estimado de financiamiento y los riesgos inherentes al proyecto, entre otros.

En el caso particular, ASA presentó diversa información relacionada de forma extensiva en los considerandos Séptimo, Noveno, Undécimo, Decimotercero, Decimoquinto, Decimoséptimo y Decimonoveno, entre otra, información relativa:

- La propuesta de tarifas para la prestación del servicio, incluyendo una propuesta específica para los aeropuertos con ventas anuales menores a 25 millones de litros;
- La metodología para el cálculo de las mismas, así como los insumos utilizados en el modelo tarifario, incluyendo insumos de capital de trabajo;
- En cuanto a los activos:
 - a) La memoria de cálculo para determinar el costo marginal de inversión para la prestación del servicio,
 - b) La depreciación de los activos actuales,

- c) La proyección de la depreciación de los activos que realizará a la inversión, así como la estimación paramétrica de la inversión a largo plazo con ajustes, y
- d) El plan de inversiones de corto plazo
- Respecto a la demanda:
 - a) Las series históricas de la demanda, y
 - b) Una nota metodológica respecto del modelo para el pronóstico de la demanda
- Costos OMA desglosados;
- La tasa de rentabilidad con sus respectivas series históricas de los parámetros utilizados para determinar la rentabilidad razonable del modelo tarifario;
- La herramienta de cálculo del modelo tarifario para la determinación de las tarifas.

Asimismo, brindó facilidades para verificar la razonabilidad de la información presentada, por lo que la CRE debió calcular la tarifa, como lo ha hecho en los otros mercados, con base en la información presentada por el permisionario, aplicando un criterio de eficiencia y enfocándose en las variables directamente vinculadas con la prestación del servicio de almacenamiento.

2. En la metodología propuesta se utilizó la capacidad requerida para retener 5 días de la demanda máxima de cada aeropuerto en 2017 para estimar la capacidad eficiente; mientras que la disposición 42.2 de las "DACG en materia de acceso abierto y prestación de servicio de transporte por ducto y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos" (modificada mediante el Acuerdo Tercero del A/051/20171) establece que la asignación de la Capacidad Operativa de transporte y almacenamiento entre los pedidos recibidos se realizará considerando un inventario mínimo de cinco días determinados.

Por lo tanto, el inventario máximo eficiente considerado en la metodología utilizada es el mínimo requerido por la regulación.

3. En lo referente a Inversiones, el costo de reposición de los activos se estimó con base en costos paramétricos² de infraestructura de almacenamiento con capacidades de 500,000 barriles de hidrocarburos (no específicamente de turbosina); por lo que es necesario destacar que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tiene la mayor capacidad de almacenamiento en México por 150,900 barriles de turbosina, (es decir, únicamente el 30.2% de la capacidad de la infraestructura que se utilizó para determinar dichos parámetros). Sin mencionar que, la metodología generaliza este criterio para los 60 aeropuertos del país.

Lo anterior, no reconoce que en proyectos de almacenamiento de capacidades grandes, se obtienen beneficios debido a la escala y que estos no pueden trasladarse, sin ningún ajuste, a las dimensiones de la mayoría de los aeropuertos nacionales.

En ese sentido, los costos paramétricos utilizados en la metodología sobredimensionan las capacidades de almacenamiento de todos los aeropuertos nacionales, por lo que no responden a las características del mercado mexicano y aún en el caso del aeropuerto de la Ciudad de México, que es el más grande, el más equipado y con el mayor número de operaciones y volúmenes operados, está altamente sobredimensionado.

Adicionalmente, el almacenamiento de combustible es una actividad intensiva en capital: a mayor volumen operado, mayor capacidad de almacenamiento utilizada y, por tanto, costos unitarios decrecientes³. En la audiencia celebrada el 6 de julio de 2018, ASA indicó que a mayor escala sus costos son decrecientes, lo cual tampoco es reconocido en la metodología propuesta.

¹ <http://drive.cre.gob.mx/Drive/ObtenerAcuerdo/?id=619>

² Comunes en la industria de la construcción, definidos como el parámetro de modelos o prototipos estandarizados que se utilizan para estimar el valor físico aproximado de una edificación, obra o proyecto estudiado; así como las herramientas sencillas, los métodos y los criterios necesarios para adecuarlo a otro proyecto en específico.

³ El IATA *Guidance on Airport Fuel Storage Capacity* advierte que, si bien la metodología brinda perspectiva, no representa una solución óptima al determinar el nivel adecuado de capacidad de almacenamiento, p. 1 (traducción propia).

4. La metodología utilizada está basada en costos paramétricos, es decir en una estimación de costos OMA con base en parámetros indicativos que carecen de aplicabilidad para el mercado mexicano, es decir no reflejan la realidad operativa de los aeropuertos en el país; además, al generalizar los costos OMA estimados paramétricamente, se homogeniza de manera implícita los aeropuertos en México, no reconociendo las particularidades de cada uno.

Como se ha mencionado, la Ley de Hidrocarburos obliga a la CRE a emitir tarifas de acuerdo a metodologías de aplicación general considerando la estimación de costos eficientes para la prestación del servicio, información que en el caso particular, fue presentada por ASA y debió considerarse para el cálculo de la metodología y estimaciones correspondientes, aplicando criterios de eficiencia, como se hace en los otros mercados y enfocándose en las variables directamente vinculadas con la prestación del servicio de almacenamiento.

5. Se considera que la metodología empleada para el cálculo de las Tarifas ASA no utilizó las variables apropiadas y partió de supuestos que carecen de aplicabilidad a la realidad operativa del mercado mexicano, lo que da resultados inexplicables como por ejemplo, que la tarifa en el AICM conforme a dicha metodología sea el doble (0.119 pesos/litro) que la obtenida conforme a la metodología planteada por ASA (0.075 pesos/litro).

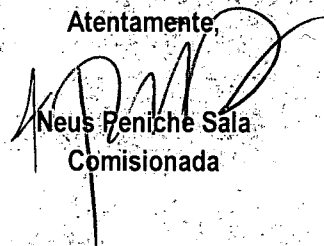
Por último, me permito destacar que conforme a la legislación aplicable este órgano regulador coordinado tiene el deber de aportar al Ejecutivo Federal elementos técnicos para la formulación y el seguimiento de los documentos programáticos sectoriales y demás instrumentos de política pública, por lo que estimo pertinente que el Ejecutivo Federal conozca cualquier análisis de contraprestaciones, costos eficientes, tarifas, costos de oportunidad de capital invertido, costo estimado de financiamiento, entre otros, obtenidos por la CRE en el proceso de determinación de la metodología para el cálculo de las Tarifas ASA, toda vez que dicha información influye de manera relevante en la valoración de los costos y los riesgos inherentes a los proyectos aeroportuarios que se discuten actualmente para la Ciudad de México.

El proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto en esta Ciudad, gestionado por la administración en funciones, contempla un esquema de financiamiento que tiene como garantía la recaudación de los derechos de uso de aeropuerto. Asimismo, el Ejecutivo Federal electo ha cuestionado explícitamente en su Proyecto de Nación 2018-2024 la viabilidad del proyecto sobre el nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México, delineando una propuesta completamente diferente para un nuevo aeropuerto en esta ciudad.

En ese sentido y con fundamento en el artículo 21, fracción VI de la Ley de los Organos Reguladores Coordinados en materia Energética, sugiero presentar al Consejo de Coordinación del Sector Energético, en el momento que se estime oportuno, los elementos técnicos obtenidos del proceso de análisis de este caso específico, a efecto de que pueda definirse con claridad la política pública del Ejecutivo Federal en esta materia, toda vez que hasta el momento no se ha pronunciado una política pública o estrategia integral, solamente existió en junio pasado la confirmación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de que la mera promulgación de la Ley de Hidrocarburos el 11 de agosto de 2014 invalidó la aplicación del Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos que prohibía la participación de terceros en el almacenamiento de turbosina, por lo que la participación de terceros en dichas actividades estaba permitida legalmente desde entonces.

Al momento se desconoce la política pública que adoptará el Ejecutivo Federal electo y el proyecto de Tarifas Asa presentado a consideración del Órgano de Gobierno de la CRE dispone expresamente que tales tarifas entrarán en vigor a partir del momento en que un comercializador distinto de ASA o sus partes relacionadas contrate el servicio de almacenamiento. Además, se impone a ASA la obligación de presentar un calendario de inicio de la prestación del servicio de almacenamiento en la modalidad de uso común que deberá concretarse dentro de los (4) cuatro meses siguientes. Las tarifas aprobadas tendrán una vigencia de (5) cinco años y en términos del resolutivo Quinto podrán ser modificadas hasta 2020, a petición de ASA y exclusivamente para efectos de su actualización por índice de inflación.

Atentamente,



Neus Feniche Sala
Comisionada