I. Glosario de Términos 19
II. Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR 39
III. Consideraciones de derecho 69
IV. Cronología de la investigación 70
V. MERCADO INVESTIGADO 71
1. AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO 72
AUTORIDADES PÚBLICAS 72
AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO 73
2. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO 74
3. Características generales del MERCADO INVESTIGADO 75
Producción 76
Importación 76
ALMACENAMIENTO 77
Transporte 78
COMERCIALIZACIÓN 79
EXPENDIO 80
VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES 82
1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 82
1.1. Definición del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (artículo 58 de la LFCE) 84
1.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE 85
1.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda 87
1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta 95
1.1.1.3. Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión producto y servicio .101
1.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE 101
1.1.2.1. Costos de distribución de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, sus insumos, complementos y sustitutos 102

1.1.2.2. Costos y posibilidades que tienen los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para acudir a otros mercados 104

1.1.2.3. Conclusiones sobre el análisis de la dimensión geográfica 105

1.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE 105

1.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE 106

1.1.5. Conclusión del Mercado Relevante de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 107

1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (artículo 59 de la LFCE) 108

1.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE 108

1.2.1.1. Participaciones de mercado 109

1.2.1.2. Índices de concentración 111

1.2.1.3. Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto 113

1.2.1.4. Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 122

1.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE 122

1.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES 123

1.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES 128

1.2.2.3. Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES 130

1.2.2.4. Conclusión sobre la existencia de barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 131

1.2.3. Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE 132

1.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE 135

1.2.4.1. Requisitos de acreditación ante la SENER 136

1.2.4.2. Actos u omisiones administrativas 140

1.2.4.3. Conclusión sobre las posibilidades de acceso a fuentes de insumos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 140

1.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE 141

1.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE 141

1.2.7. Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 142

2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 144

2.1. Definición de los Mercados Relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO (artículo 58 de la LFCE) 150

2.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE 150

2.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda 151

2.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta 159

2.1.1.3. Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión servicio 162

2.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE 162

2.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE 171

2.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE 172

2.1.5. Conclusión de los Mercados Relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO 172

2.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 173

2.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE 174

2.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración 174

2.2.1.2. Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 187

2.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE 194

2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES 195

2.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES 200

2.2.2.3. Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES 203
2.2.2.4. Conclusión sobre las barreras a la entrada 203
2.2.3. Existencia y poder de competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE 204
2.2.3.1. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA 204
2.2.3.2. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR 205
2.2.3.3. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO 205
2.2.3.4. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE 206
2.2.3.5. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE 207
2.2.3.6. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN 207
2.2.3.7. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE .207
2.2.3.8. Conclusión sobre la existencia y poder de competidores en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 208
2.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE 209
2.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE 209
2.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE 211
2.2.7. Conclusión sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 212
3. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 214
3.1. Definición del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA (artículo 58 de la LFCE) 215
3.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE 216
3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda 217
3.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta 222
3.1.1.3. Conclusiones de la dimensión servicio 227
3.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE 228

3.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE 229
3.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V, de la LFCE.....230
3.1.5. Conclusión del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 230
3.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 231
3.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE.....231
3.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración.....232
3.2.1.2. Capacidad de fijar precios y restringir el abasto.....234
3.2.1.3. Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 238
3.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE.....238
3.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES 239
3.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES 241
3.2.2.3. Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES 248
3.2.2.4. Conclusiones sobre la existencia de barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 249
3.2.3. Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE 250
3.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE 251
3.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE 251
3.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE 252
3.2.7. Conclusiones sobre las condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 255
4. Mercados Relevantes relacionados con el SUMINISTRO.....256
4.1 MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO 257

4.1.1 Definición del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO (artículo 58 de la LFCE) 258
4.1.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE 258
4.1.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE 260
4.1.1.3 Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE 261
4.1.1.4 Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE 263
4.1.1.5 Conclusión del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO 264
4.1.2 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO 265
4.1.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE 265
4.1.2.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE 273
4.1.2.3 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE..281
4.1.2.4 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE 281
4.1.2.5 Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE 282
4.1.2.6 Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE 283
4.1.2.7 Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO 284
4.2 MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 285
4.2.1 Definición del MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO (artículo 58 de la LFCE) 285
4.2.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE 286
4.2.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE 288
4.2.1.3 Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE 289
4.2.1.4 Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE 291
4.2.1.5 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 291
4.2.2 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 293

4.2.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO: artículo 59, fracción I, de la LFCE 293

4.2.2.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE 298

4.2.2.3 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE..305

4.2.2.4 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE 306

4.2.2.5 Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE 307

4.2.2.6 Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE 308

4.2.2.7 Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 309

VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia 311

1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1) 312

1.1. Descripción de la B-1 312

1.1.1. Requisitos para el otorgamiento y prórroga de permisos 314

1.1.1.1. Permisos de importación con vigencia de 1 (un) año 314

1.1.1.2. Permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) y 5 (cinco) años..... 317

1.1.1.3. Aumento de requisitos entre el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN 319

1.1.1.4. Prórroga de permisos de importación otorgados 320

1.1.1.5. Discrecionalidad de la SENER 321

1.1.2. Modificación de la vigencia de permisos 325

1.1.3. Establecimiento de caducidad de permisos 327

1.2. Efectos de la B-1 329

1.2.1. Efectos de los requisitos para el otorgamiento de permisos (Efecto 1.1) 330

1.2.1.1. Permisos de importación con vigencia de 1 (un) año 330

1.2.1.2. Permisos de importación con vigencia de 5 (cinco) y 20 (veinte) años..... 332

1.2.1.3. Aumento de requisitos entre el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN 334

1.2.1.4. Prórroga de permisos de importación otorgados 336
1.2.1.5. Discrecionalidad de la SENER 336
1.2.2. Efectos de la modificación de la vigencia de permisos (Efecto 1.2)....340
1.2.3. Efectos del establecimiento de caducidad de permisos (Efecto 1.3)....342
1.2.4. Análisis cuantitativo de los efectos de las barreras a la competencia y libre concurrencia en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA....345
1.3. Conclusión de la B-1 347
1.4. Opinión técnica no vinculatoria....347
1.5. Medidas y recomendaciones para eliminar la B-1 (Medida M-1)....347
1.6. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-1....349
1.6.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-1: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA....349
1.6.2. Mínima Restricción de la M-1: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE....350
1.6.3. Eficiencia de la M-1: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la actividad de importación 350
1.6.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-1 352
1.7. Cronograma de implementación de la M-1 352
2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2) 354
2.1. Descripción de la B-2 354
2.2. Efectos de la B-2 en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Efecto 2) 364
2.3. Opinión técnica no vinculatoria....364
2.4. Medidas y recomendaciones para eliminar la B-2 (Medida M-2)....366
2.5. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-2....367
2.5.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-2: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 367

2.5.2. Mínima Restricción de la M-2: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE 368

2.5.3. Eficiencia de la M-2: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 368

2.5.4. Conclusiones del análisis de Efectividad, Eficiencia y Mínima Restricción de la M-2 369

2.6. Cronograma de implementación de la M-2 369

3. Barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los Mercados Relevantes relacionados con el SUMINISTRO (Barrera B-3) 371

3.1. Descripción de la B-3 372

3.2. Efectos de la B-3 376

3.2.1. Afectaciones en la calidad de los servicios que presta ASA 376

3.2.2. Falta de claridad en las tarifas de ASA, en ausencia de su separación contable y operativa 378

3.2.3. Conclusión de la B-3 387

3.2.4. Opinión técnica no vinculatoria 387

3.3. Medidas para eliminar la B-3 (Medida M-3) 389

3.4. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-3 390

3.4.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-3: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. 390

3.4.2. Mínima Restricción de la M-3: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE 391

3.4.3. Eficiencia de la M-3: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 391

3.4.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-3 392

3.5. Cronograma de implementación de la M-3 392

4. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO (Barrera B-4) 394

4.1. Descripción de la B-4 395
4.2. Efectos de la B-4 397
4.2.1. Imposibilidad jurídica para prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO ..397
4.3. Conclusión de la B4 398
4.4. Opinión técnica no vinculatoria 398
4.5. Medidas para eliminar la B-4 (Medida M-4) 399
4.6. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-4 399
4.6.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-4: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 399
4.6.2. Mínima Restricción de la M-4: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE 400
4.6.3. Eficiencia de la M-4: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO 400
4.6.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-4 401
4.7. Cronograma de Implementación de la M-4 401
5. Barrera a la competencia que consiste en la ausencia de regulación de participación máxima en la reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-5) 402
5.1. Descripción de la B-5 403
5.1.1. El acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO posibilita la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES 404
5.1.2. PEMEX TRI tiene contratada o reservada la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO 407
5.1.3. Conclusión sobre la descripción de la barrera B-5 411
5.2. Efectos de la B-5 (Efecto 5) 411
5.3. Medidas para eliminar la B-5 (Medida M-5) 412
5.4. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-5 413
5.4.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-5: la medida propuesta elimina en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO

RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 413

5.4.2. Mínima restricción de la M-5: la medida propuesta alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE 414

5.4.3. Eficiencia de la M-5: la medida propuesta genera incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 415

5.4.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-5 415

5.5. Cronograma de Implementación de la M-5 415

VIII. Resolutivos 417

IX. Anexos 419

Anexo 1 Actuaciones realizadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE 419

1. Requerimientos de información y documentos 419

1.1. ASA 419

1.2. PEMEX LOG 420

1.3. PEMEX TRI 420

1.4. WFS 420

1.5. REPSOL 421

1.6. BP 421

1.7. VITOL 421

1.8. HIPERGAS 422

1.9. TRAFIGURA 422

1.10. AEROMAR 422

1.11. AEROMÉXICO 423

1.12. VIVA AEROBÚS 423

1.13. VOLARIS 423

1.14. INVEX 424

1.15. HIDROSUR 424

1.16. VALERO 424

1.17. IENOVA 425
1.18. ACROSS FUEL 425
1.19. TURBOMEX 425
1.20. SEA 426
1.21. KCSM 426
1.22. SERVITUX 426
1.23. UNIDOS TUSA 427
2. Solicitudes de Información y documentos 427
2.1. SENER 427
2.2. CRE 427
2.3. SAT 428
2.4. SHCP 428
3. Solicitudes de opinión no vinculatoria 428
3.1. CRE 429
3.2. SE 429
3.3. SENER 429
3.4. SICT 429
Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO. 431
1. AUTORIDADES PÚBLICAS 434
1.1. SENER 434
1.2. SE 434
1.3. CRE 435
1.4. SHCP 435
1.5. SICT 436
1.6. SAT 436
2. AGENTES ECONÓMICOS 437
2.1. COMERCIALIZADORES PRIMARIOS 437
2.1.1. GRUPO HIPERGAS 437

2.1.2. PEMEX TRI 439
2.1.3. TRAFIGURA 440
2.2. ALMACENISTAS EXTERNOS 441
2.2.1. GRUPO IENOVA 441
2.2.2. IENOVA 441
2.2.3. HIDROSUR 444
2.2.4. INVEX 444
2.2.5. PEMEX LOG 445
2.3. TRANSPORTISTAS 446
2.3.1. KCSM 446
2.3.2. GRUPO UNIDOS 447
2.3.3. SETRACOM 447
2.3.4. CONTROLADORA 447
2.4. COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS 451
2.4.1. ASA 451
2.4.2. BP 451
2.4.3. TRAFIGURA 452
2.4.4. REPSOL 452
2.4.5. VALERO 453
2.4.6. VITOL 453
2.4.7. WFS 454
2.5. SUMINISTRADORES 455
2.5.1. ASA (permisionario de ALMACENAMIENTO, EXPENDIO y COMERCIALIZACIÓN) 455
2.5.2. SEA (Permisionario de ALMACENAMIENTO y EXPENDIO) 456
2.6. TRANSPORTISTAS AÉREOS 456
2.6.1. AEROMAR 456
2.6.2. GRUPO AEROMÉXICO 456
2.6.3. AEROMÉXICO 457
2.6.4. VIVA AEROBÚS 458

2.6.5. VOLARIS 459
2.7. Otros AGENTES ECONÓMICOS 459
2.7.1. ACROSS FUEL 459
2.7.2. TURBOMEX 460
Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO 461
1. REFORMA ENERGÉTICA y LH. 461
1.1. Los combustibles aéreos son PETROLÍFEROS. 463
1.2. AUTORIDADES PÚBLICAS competentes 464
1.3. Régimen general de permisos 464
1.3.1. Obtención de permisos 465
1.3.2. Contenido de los permisos y obligaciones de los permisionarios 466
1.3.3. Modificación, terminación y revocación de permisos 467
1.3.4. Ocupación, intervención y suspensión de permisos 468
1.4. Incumplimiento de obligaciones 469
1.5. Regulación Asimétrica 470
2. Producción e importación de PETROLÍFEROS 472
2.1. Producción 472
2.2. Importación 473
2.2.1. LEY DE COMERCIO 473
2.2.2. ACUERDO DE CLASIFICACIÓN 474
2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN 477
2.2.4. Ventanilla Digital o VUCEM 482
2.2.5. LEY ADUANERA, REGLAMENTO ADUANERO y REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR 483
2.2.5.1. Control de mercancías 483
2.2.5.2. Obligaciones de los importadores 484
2.2.5.3. Padrón de importadores de sectores específicos 484
3. ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS 485
3.1. ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte por ducto 488
3.1.1. Obligación de Acceso Abierto 489

3.1.1.1. DACG DE ACCESO ABIERTO 490
3.1.1.2. Regulación del ALMACENAMIENTO EXTERNO en las DACG DE ACCESO ABIERTO y otras disposiciones 494
3.1.1.3. Regulación del transporte por ducto en las DACG DE ACCESO ABIERTO 499
3.1.2. Contratos entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, para el transporte y ALMACENAMIENTO 508
3.1.2.1. CONTRATO MARCO....508
3.1.2.2. Convenio de Coordinación Operativa y Servicios....509
4. SUMINISTRO: ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO 509
4.1. SUMINISTRO 510
4.2. ALMACENAMIENTO INTERNO 513
4.2.1. DACG DE ACCESO ABIERTO para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO....513
4.2.2. Tarifas....514
4.3. EXPENDIO....515
4.3.1. Precios y tarifas 516
5. COMERCIALIZACIÓN....516
5.1. Regulación Asimétrica de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS 517
5.2. POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO....518
5.3. Precios, tarifas 521
Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO 522
1. PRUEBA LIFO....524
2. Desarrollo de la metodología y principales resultados para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 526
2.1. REGIÓN BAJA CALIFORNIA 527
2.2. REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR 529
2.3. REGIÓN BAJÍO 531
2.3.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO 533
2.3.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO 535

2.3.3. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS 538
2.3.4. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA ..540
2.3.5. Conclusión sobre la REGIÓN BAJÍO 543
2.4. REGIÓN NORESTE 546
2.4.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA 549
2.4.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO 552
2.4.3. Conclusión sobre la REGIÓN NORESTE 554
2.5. REGIÓN NOROESTE 556
2.6. REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN 559
2.7. REGIÓN SUR-SURESTE 560
2.7.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO 562
2.7.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS 563
2.7.3. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ 566
2.7.4. Conclusión sobre la REGIÓN SUR-SURESTE 569
3. Conclusión sobre la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO 571
Anexo 5. Memoria de cálculo 573
1. Herramientas informáticas 573
1.1. Programas y paquetes informáticos 573
1.2. Funciones 573
1.2.1. Mostrar el contenido de una base de datos 573
1.2.2. Dibujar mapas con las áreas de influencia 573
2. Datos 574
2.1. Datos de PEMEX TRI 574
2.1.1. Transporte a través de autotanques demandado por PEMEX TRI 574

2.1.2. Transporte a través de buquetanques demandado por PEMEX TRI 576
2.1.3. Transporte a través de ductos demandado por PEMEX TRI 576
2.1.4. Homologación de nombres del catálogo de puntos de origen y destino en los datos de PEMEX TRI 578
2.1.5. Base de datos de PEMEX TRI 579
2.2. Datos de HIPERGAS 580
2.3. Datos de VITOL 582
2.4. Datos de TRAFIGURA 584
2.5. Datos de ASA 591
2.6. Datos de WFS 601
2.7. Datos de BP 602
2.8. Datos de REPSOL 603
2.9. Unificación de datos de los ALMACENISTAS 604
2.10. Selección de datos de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS 607
2.11. Unificación de datos de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS 607
2.12. Información geográfica 608
2.13. Capacidad de almacenamiento 609
2.14. Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso 611
3. Condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 612
3.1. Dimensión servicio del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 612
3.1.1. Ventas de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN 612
3.1.2. Ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN 613
3.2. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 615
3.3. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA 617
4. Condiciones de Competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 618
4.1. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 618
4.2. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA 620
5. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO 620

5.1. Dimensión servicio de la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.....621
5.1.1. Diferencias en capacidad de almacenamiento entre terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y ALMACENAMIENTO INTERNO.....621
5.1.2. Alcance geográfico de las IMPORTACIONES DE TEXAS.....622
5.1.3. Distancia entre aeropuertos cercanos entre sí.....624
5.1.4. Destino de la turbosina proveniente de las Refinerías.....624
5.2. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.....626
5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO.....627
5.2.2. Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por región.....652
5.2.3. Análisis de la satisfacción de la PRUEBA LIFO.....662
5.2.4. Cadenas de sustitución entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE.....665
5.2.5. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.....667
5.3. Condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.....672
5.3.1. Participaciones en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO...673
5.3.2. IHH en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.....679

[Espacio intencionalmente en blanco]

Ciudad de México, a veintidós de marzo de dos mil veintidós.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo citado al rubro, relativo a la investigación en el mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados, que inició la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica, toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en diversos mercados relevantes, derivado de la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pueden generar efectos anticompetitivos, con fundamento en los artículos 28, párrafos decimocuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica; 1, 2 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica; y, 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, se emite el presente Dictamen Preliminar, conforme a lo siguiente:

I. Glosario de Términos

Para efectos del presente Dictamen Preliminar, se entenderá, en singular o en plural, según sea aplicable, por:

ACROSS FUEL	Across Fuel, S.A. de C.V.
ACUERDO DE ABROGACIÓN	"*Acuerdo por el que se abroga el diverso por el que se suspenden todas las consecuencias derivadas del Acuerdo que establece las mercancías cuya importación y exportación está sujeta a regulación por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintiséis de diciembre de dos mil veinte, en términos de la resolución del incidente de suspensión derivado del juicio de amparo 16/2021, del índice del Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2021*", publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil veintidós.
ACUERDO DE CLASIFICACIÓN	"*Acuerdo por el que se establece la clasificación y codificación de Hidrocarburos y Petrolíferos cuya importación y exportación está sujeta a Permiso Previo por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el DOF el veintinueve de diciembre de dos mil catorce*",

	cuya última reforma se publicó en el DOF el veintidós de febrero de dos mil diecinueve. El ACUERDO DE CLASIFICACIÓN es aplicable a los promoventes de juicios de amparo con medida cautelar concedida de manera particular.
ACUERDO DE EFECTOS	"*Acuerdo por el que se suspenden todas las consecuencias derivadas del Acuerdo que establece las mercancías cuya importación y exportación está sujeta a regulación por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el DOF el veintiséis de diciembre de dos mil veinte, en términos de la resolución del incidente de suspensión derivado del juicio de amparo 16/2021, del índice del Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República*", publicado en el DOF el tres de marzo de dos mil veintiuno.
ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN	"*Acuerdo que establece las mercancías cuya importación y exportación está sujeta a regulación por parte de la Secretaría de Energía*", publicado en el DOF el veintiséis de diciembre de dos mil veinte. El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN es aplicable en virtud del ACUERDO DE ABROGACIÓN.
ACUERDOS DE SUSPENSIÓN	Acuerdos mediante los cuales el PLENO resolvió que no correrán los plazos de algunos procedimientos tramitados ante la COMISIÓN, identificados con los números CFCE-084-2020, CFCE-095-2020, CFCE-117-2020, CFCE-143-2020, CFCE-155-2020, CFCE-172-2020, CFCE-315-2020, CFCE-001-2021, CFCE-015-2021, CFCE-006-2022 y CFCE-020-2022 publicados en el DOF el veinticuatro de marzo de dos mil veinte, diecisiete de abril de dos mil veinte, treinta de abril de dos mil veinte, veintinueve de mayo de dos mil veinte, doce de junio de dos mil veinte, treinta de junio de dos mil veinte, once de diciembre de dos mil veinte, quince de enero de dos mil veintiuno, veintinueve de enero de dos mil veintiuno, catorce de enero de dos

	mil veintidós, y veintisiete de enero de dos mil veintidós, respectivamente.[1]
AEROLITORAL	Aerolitoral, S.A. de C.V.
AEROMAR	Transportes Aeromar, S.A. de C.V.
AEROMÉXICO	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
AEROPUERTOS DEL BAJÍO	Región conformada por el Aeropuerto Internacional de Acapulco (en adelante, Aeropuerto de Acapulco), el Aeropuerto Internacional de Aguascalientes (en adelante, Aeropuerto de Aguascalientes), Aeropuerto Nacional de Colima (en adelante, el Aeropuerto de Colima), el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca (en adelante, Aeropuerto de Cuernavaca), el Aeropuerto Internacional de Durango (en adelante, Aeropuerto de Durango), el Aeropuerto Internacional de Guadalajara (en adelante, Aeropuerto de Guadalajara), el Aeropuerto Nacional General Lázaro Cárdenas del Río (en adelante, Aeropuerto de Lázaro Cárdenas), el Aeropuerto Internacional del Bajío (en adelante, Aeropuerto de León), el Aeropuerto Internacional de Manzanillo (en adelante, Aeropuerto de Manzanillo), el Aeropuerto Internacional de Mazatlán (en adelante, Aeropuerto de Mazatlán), el Aeropuerto Internacional de Morelia (en adelante, Aeropuerto de Morelia), el Aeropuerto Nacional de Pachuca (en adelante, Aeropuerto de Pachuca), el Aeropuerto Internacional de Puebla (en adelante, Aeropuerto de Puebla), el Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta (en adelante, Aeropuerto de Puerto Vallarta), el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (en adelante, Aeropuerto de Querétaro), el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí (en adelante Aeropuerto de San Luis Potosí), el Aeropuerto Nacional de Tehuacán (en adelante, Aeropuerto de Tehuacán), el Aeropuerto Internacional de Tepic (en adelante, Aeropuerto de Tepic), el Aeropuerto Internacional de Toluca (en adelante,

[1] Mediante dichos acuerdos se acordó que los días serían laborales, pero no correrían plazos ni términos de los procedimientos especificados, tramitados ante la COMISIÓN, del veintitrés de marzo al diez de julio de dos mil veinte, del catorce al dieciocho de diciembre de dos mil veinte, del once de enero al quince de febrero de dos mil veintiuno, del catorce al veintisiete de enero de dos mil veintidós y del veintiocho de enero de dos mil veintidós al once de febrero de dos mil veintidós, respectivamente.

	Aeropuerto de Toluca), el Aeropuerto Internacional de Uruapan (en adelante, Aeropuerto de Uruapan), el Aeropuerto Internacional de Zacatecas (en adelante, Aeropuerto de Zacatecas) y el Aeropuerto Internacional de Ixtapa Zihuatanejo (en adelante, Aeropuerto de Zihuatanejo).
AEROPUERTOS DEL NORESTE	Región conformada por el Aeropuerto Internacional de Ciudad Victoria (en adelante, Aeropuerto de Ciudad Victoria), el Aeropuerto Internacional de Guadalajara (en adelante, Aeropuerto de Guadalajara), el Aeropuerto Internacional de Matamoros (en adelante, Aeropuerto de Matamoros), el Aeropuerto Internacional de Monterrey, (en adelante, Aeropuerto de Monterrey), el Aeropuerto Internacional de Nuevo Laredo (en adelante, Aeropuerto de Nuevo Laredo), el Aeropuerto Internacional de Poza Rica (en adelante, Aeropuerto de Poza Rica), el Aeropuerto Internacional de Reynosa (en adelante, Aeropuerto de Reynosa), el Aeropuerto Internacional de Tampico (en adelante, Aeropuerto de Tampico), el Aeropuerto Nacional de Tamuín (en adelante, Aeropuerto de Tamuín) y el Aeropuerto Internacional de Torreón (en adelante, Aeropuerto de Torreón).
AEROPUERTOS DEL NOROESTE	Región conformada por el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez (en adelante, Aeropuerto de Ciudad Juárez), el Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (en adelante, Aeropuerto de Ciudad Obregón), el Aeropuerto Internacional Federal de Culiacán (en adelante, Aeropuerto de Culiacán), el Aeropuerto Internacional de Chihuahua (en adelante, Aeropuerto de Chihuahua), el Aeropuerto Internacional de Guadalajara (en adelante, Aeropuerto de Guadalajara), el Aeropuerto Internacional de Guaymas (en adelante, Aeropuerto de Guaymas), el Aeropuerto Internacional de Hermosillo (en adelante, Aeropuerto de Hermosillo), el Aeropuerto Internacional de Los Mochis (en adelante, Aeropuerto de Los Mochis), el Aeropuerto Internacional de Mazatlán (en adelante, Aeropuerto de Mazatlán), el Aeropuerto Internacional de Nogales (en adelante, Aeropuerto de Nogales) y el Aeropuerto Internacional de Puerto Peñasco (en adelante, Aeropuerto de Puerto Peñasco).
AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE	Región conformada por el Aeropuerto Internacional de Campeche (en adelante, Aeropuerto de Campeche), el

	Aeropuerto Internacional de Ciudad del Carmen (en adelante, Aeropuerto de Ciudad del Carmen), el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en adelante, Aeropuerto de Ciudad de México), el Aeropuerto Internacional de Chetumal (en adelante, Aeropuerto de Chetumal), el Aeropuerto Internacional de Bahías de Huatulco (en adelante, Aeropuerto de Huatulco), el Aeropuerto Internacional de Minatitlán (en adelante, Aeropuerto de Minatitlán), el Aeropuerto Internacional de Oaxaca (en adelante, Aeropuerto de Oaxaca), el Aeropuerto Internacional de Puebla (en adelante, Aeropuerto de Puebla), el Aeropuerto Internacional de Puerto Escondido (en adelante, Aeropuerto de Puerto Escondido), el Aeropuerto Internacional de Tapachula (en adelante, Aeropuerto de Tapachula), el Aeropuerto Internacional de Toluca (en adelante, Aeropuerto de Toluca), el Aeropuerto Internacional de Tuxtla Gutiérrez (en adelante, Aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez), el Aeropuerto Internacional de Veracruz (en adelante, Aeropuerto de Veracruz) y el Aeropuerto Internacional de Villahermosa (en adelante, Aeropuerto de Villahermosa).
AEROVÍAS	Aerovías de México, S.A. de C.V.
AEROVÍAS CARGO	Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V.
AGA	Administración General de Aduanas, ahora la ANAM, que hasta antes de la entrada en vigor del DECRETO ANAM, comprendía una Unidad Administrativa del SAT.
AGENTE ECONÓMICO	Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.[2]

[2] De conformidad con el artículo 3, fracción I, de la LFCE.

ALMACENAMIENTO	El depósito y resguardo de PETROLÍFEROS en depósitos e instalaciones confinados que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo.[3]
ALMACENAMIENTO EXTERNO	El ALMACENAMIENTO de turbosina que se realiza fuera de aeropuertos.
ALMACENAMIENTO INTERNO	El ALMACENAMIENTO de turbosina que se realiza dentro de un aeropuerto.
ALMACENISTAS	AGENTES ECONÓMICOS permisionarios que realizan la actividad de ALMACENAMIENTO.
ANAM	Agencia Nacional de Aduanas de México, antes la AGA, creada mediante el DECRETO ANAM.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA	Región conformada por el Aeropuerto de Matamoros, el Aeropuerto de Monterrey, el Aeropuerto de Nuevo Laredo y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA	Región conformada por el Aeropuerto de Acapulco, el Aeropuerto de Cuernavaca, el Aeropuerto de León, el Aeropuerto de Pachuca, el Aeropuerto de Puebla, el Aeropuerto de Tehuacán, el Aeropuerto de Toluca, el Aeropuerto de Zihuatanejo y la infraestructura de almacenamiento de Tula.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO	Región conformada por el Aeropuerto de Acapulco y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO	Región conformada por el Aeropuerto de Ciudad de México y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO	Región conformada por el Aeropuerto de Ciudad Victoria, el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Matamoros, el Aeropuerto de Monterrey, el Aeropuerto de Nuevo Laredo, el Aeropuerto de Poza Rica, el Aeropuerto de Reynosa, el Aeropuerto de Tampico, el Aeropuerto de Tamuín, el Aeropuerto de Torreón y la

[3] De conformidad con el artículo 4, fracción II, de la LH.

	terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO	Región conformada por el Aeropuerto de Acapulco, el Aeropuerto de Aguascalientes, el Aeropuerto de Colima, el Aeropuerto de Cuernavaca, el Aeropuerto de Durango, el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Lázaro Cárdenas, el Aeropuerto de León, el Aeropuerto de Manzanillo, el Aeropuerto de Mazatlán, el Aeropuerto de Morelia, el Aeropuerto de Pachuca, el Aeropuerto de Puerto Vallarta, el Aeropuerto de Querétaro, el Aeropuerto de San Luis Potosí, el Aeropuerto de Tehuacán, el Aeropuerto de Tepic, el Aeropuerto de Uruapan, el Aeropuerto de Zacatecas, el Aeropuerto de Zihuatanejo y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS	Región conformada por el Aeropuerto de Guadalajara, el Aeropuerto de Morelia, el Aeropuerto de Uruapan, el Aeropuerto de Zihuatanejo y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS	Región conformada por el Aeropuerto de Campeche, el Aeropuerto de Ciudad del Carmen, el Aeropuerto de Chetumal, el Aeropuerto de Ciudad de México, el Aeropuerto de Minatitlán, el Aeropuerto de Puebla, el Aeropuerto de Toluca, el Aeropuerto de Veracruz, el Aeropuerto de Villahermosa y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos.
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ	Región conformada por el Aeropuerto de Campeche, el Aeropuerto de Ciudad del Carmen, el Aeropuerto de Chetumal, el Aeropuerto de Huatulco, el Aeropuerto de Ciudad de México, el Aeropuerto de Minatitlán, el Aeropuerto de Oaxaca, el Aeropuerto de Puerto Escondido, el Aeropuerto de Tapachula, el Aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez, el Aeropuerto de Veracruz, el Aeropuerto de Villahermosa y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz.
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
ASEA	La Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos.

AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN.
AUTORIDAD PÚBLICA	Toda autoridad de la Federación, de los Estados, del Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público.[4]
AUTOTANQUES FORÁNEOS	Autotanques Foráneos, S.A. de C.V.
BOLETÍN ELECTRÓNICO	Plataforma informática accesible vía remota a la que se hace referencia en el Capítulo IV del Título Tercero de la LH, en la que los permisionarios difunden entre los USUARIOS y el público en general la información relevante sobre la prestación del servicio de transporte por ducto y ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS.
BP	BP Estaciones y Servicios Energéticos, S.A. de C.V.
COMERCIALIZACIÓN	La actividad de ofertar a USUARIOS o USUARIOS FINALES, en conjunto o por separado, la compraventa de PETROLÍFEROS, la gestión o contratación de los servicios de transporte, ALMACENAMIENTO o distribución de dichos productos, y la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o USUARIOS FINALES en las actividades a que se refiere el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.[5]
COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA	La COMERCIALIZACIÓN de turbosina realizada por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.
COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA	La COMERCIALIZACIÓN de turbosina realizada por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
COMERCIALIZADOR	El AGENTE ECONÓMICO permisionario que realiza la actividad de COMERCIALIZACIÓN.

[4] De conformidad con el artículo 3, fracción III, de la LFCE.
[5] De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

COMERCIALIZADOR PRIMARIO	El AGENTE ECONÓMICO permisionario que ofrece a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS la COMERCIALIZACIÓN de turbosina importada o producida en territorio nacional.
COMERCIALIZADOR SECUNDARIO	El AGENTE ECONÓMICO permisionario que adquiere turbosina para comercializarla a un TRANSPORTISTA AÉREO.
COMISIÓN	Comisión Federal de Competencia Económica.
COMPAÑÍA DE TUXPAN	Compañía Terminal de Tuxpan, S.A. de C.V.
CONSTITUCIÓN	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
CONTRATO MARCO	Contrato Marco de Prestación de Servicios Logísticos celebrado entre PEMEX LOG y PEMEX TRI.
CONTROLADORA	Controladora de Concesiones de Infraestructura, S.A. de C.V.
CRE	Comisión Reguladora de Energía.
CRITERIOS TÉCNICOS	Criterios Técnicos para el cálculo y aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado, publicados en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince.
DACG DE ACCESO ABIERTO	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, emitidas por la CRE el doce de enero de dos mil dieciséis mediante la resolución RES/899/2015, publicadas en el DOF el doce de enero de dos mil dieciséis y cuya última modificación se publicó en el DOF el veintiuno de noviembre de dos mil diecisiete.
DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA	Disposiciones administrativas de carácter general aplicables a las ventas de primera mano y la comercialización de petrolíferos y petroquímicos, con excepción de gasolina, diésel y gas licuado de petróleo, con condiciones de regulación asimétrica a Petróleos Mexicanos, sus organismos subsidiarios, sus empresas filiales y divisiones y cualquier otra entidad controlada por dichas personas, emitidas por la CRE el cuatro de

	febrero de dos mil dieciséis, mediante la resolución RES/071/2016, publicadas en el DOF el veintitrés de marzo de dos mil dieciséis.
DECRETO ANAM	Decreto por el que se crea la Agencia Nacional de Aduanas de México como un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en el DOF el catorce de julio de dos mil veintiuno.
DGMR	La Dirección General de Mercados Regulados de la COMISIÓN.
DICTAMEN PRELIMINAR	El Dictamen Preliminar al que se refiere el artículo 94, fracción III, de la LFCE.
DISPOSICIONES	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el primero de agosto de dos mil diecinueve.
DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica de emergencia sobre el uso de Medios Electrónicos en ciertos Procedimientos tramitados ante la Comisión Federal de Competencia Económica, publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
EPE	Empresa Productiva del Estado.
EPS	Empresa Productiva Subsidiaria.
ESJ RENOVABLE	ESJ Renovable III, S. de R.L. de C.V.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

ESTATUTO ASA	Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado en el DOF el veintitrés de diciembre de dos mil once.
ESTATUTO PEMEX LOG	Estatuto Orgánico de Pemex Logística, modificado el cinco de diciembre de dos mil diecinueve mediante acuerdo CAEPS-PLOG-30/2019 del Consejo de Administración de PEMEX LOG.
ESTATUTO PEMEX TRI	Estatuto Orgánico de Pemex Transformación Industrial, modificado el ocho de diciembre de dos mil veinte mediante acuerdo CAEPS-PTRI-034/2020 del Consejo de Administración de PEMEX TRI.
EXPEDIENTE	Los autos de la investigación radicada en el expediente administrativo número IEBC-002-2019.
EXPENDEDORES	Aquellos AGENTES ECONÓMICOS permisionarios que realizan la actividad de EXPENDIO.
EXPENDIO	El abastecimiento y/o succión de turbosina dentro de un aeropuerto.[6]
GASODUCTOS SC	Gasoductos Servicios Corporativos, S. de R.L. de C.V.
GIE	Grupo de Interés Económico.
GRUPO AEROMÉXICO	GIE conformado por las sociedades: **i)** AEROMÉXICO; **ii)** AEROVÍAS; **iii)** AEROLITORAL; y, **iv)** AEROVÍAS CARGO.
GRUPO HIPERGAS	GIE conformado por las sociedades: **i)** HIPERGAS; e, **ii)** HIPERGAS ENERGY.
GRUPO IENOVA	GIE conformado por las sociedades: **i)** IENOVA; **ii)** ESJ RENOVABLE; **iii)** GASODUCTOS SC; **iv)** IENOVA GAS; **v)** TP TERMINALS; e, **vi)** IENOVA PETROLÍFEROS.
GRUPO UNIDOS	GIE conformado por las sociedades: **i)** UNIDOS TUSA; **ii)** CONTROLADORA; **iii)** SETRACOM; **iv)** AUTOTANQUES FORÁNEOS; **v)** TRANSPORTADORES; **vi)** TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE; **vii)**

[6] Con base en los artículos 4, fracción XIII, 76 de la LH, y 56, fracción III, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

	TRANSPORTADORES DEL SURESTE; y, **viii)** TRANSPORTES PROMOTORES.
HIDROSUR	Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V.
HIGH LEVEL	High Level Energy, S.A.P.I. de C.V.
HIPERGAS	Comercializadora de Combustibles y Derivados Fuentes, S.A. de C.V.
HIPERGAS ENERGY	Hiper Gas Energy Resources, S.A. de C.V.
IENOVA	Infraestructura Energética Nova, S.A.B. de C.V.
IENOVA GAS	IEnova Gas, S. de R.L. de C.V.
IENOVA PETROLÍFEROS	IEnova Petrolíferos, S. de R.L. de C.V.
IHH	El índice de concentración de Herfindahl-Hirschman, es un indicador estructural del grado de concentración en un mercado. El IHH se define como la suma de las participaciones de mercado de los Agentes Económicos elevadas cada una a la segunda potencia, de conformidad con los CRITERIOS TÉCNICOS. El IHH puede tomar valores entre 0 (cero) y 10,000 (diez mil). Los valores bajos son indicativos de que el grado de concentración en el mercado relevante es bajo, mientras que valores altos reflejan un grado de concentración elevado.
IMPORTACIONES DE TEXAS	Importaciones de 3 (tres) permisionarios de turbosina que fue almacenada en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Estados Unidos de América.
INCIDENTE DE SUSPENSIÓN	Resolución del incidente de suspensión derivado del juicio de amparo 16/2021, del índice del juzgado del JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO.
INDICADOR LIFO	Valor numérico utilizado para evaluar la PRUEBA LIFO que se obtiene al restar de 1 (uno) el cociente entre las importaciones y el consumo, y multiplicar el resultado por 100 (cien). Este indicador considera el grado en que las ventas dentro de una región determinada se originan desde fuera de ella.

INVEX	Invex Infraestructura 4, S.A.P.I. de C.V.
JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO	Juez Segundo de Distrito en Materia Administrativa, Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República.
KCSM	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.
LEY ADUANERA	Ley Aduanera, publicada en el DOF el quince de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se publicó en el DOF el doce de noviembre de dos mil veintiuno.
LEY DE AEROPUERTOS	Ley de Aeropuertos, publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LEY DE AVIACIÓN	Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LEY DE COMERCIO	Ley de Comercio Exterior, publicada en el DOF el veintisiete de julio de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintiuno de diciembre de dos mil seis.
LEY DE INVERSIÓN	Ley de Inversión Extranjera, publicada en el DOF el veintisiete de diciembre de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma se publicó en el DOF el quince de junio de dos mil dieciocho.
LEY DE LOS ÓRGANOS REGULADORES	Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética, publicada en el DOF el once de agosto de dos mil catorce, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LEY DEL SAT	Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el DOF el quince de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se

	publicó en el DOF el cuatro de diciembre de dos mil dieciocho.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
LH	Ley de Hidrocarburos, publicada en el DOF el once de agosto de dos mil catorce, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el veinte de octubre de dos mil veintiuno.
MERCADO INVESTIGADO	El mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJÍO.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NORESTE.
MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NOROESTE.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE	El servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.
MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA	El mercado de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina con una dimensión geográfica nacional.
MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA	El mercado de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de turbosina con una dimensión geográfica nacional.
MERCADOS RELEVANTES	Conjunta o separadamente, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.
MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Conjunta o separadamente, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN.
MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO	El servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina en cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio.
MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO	El servicio de EXPENDIO de turbosina en cada uno de los 62 (sesenta y dos) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio.
NOM-016	Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, publicada en el DOF el veintinueve de agosto de dos mil dieciséis.

OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COMISIÓN.
OPE	Oficialía de Partes Electrónica de la COMISIÓN.
PEMEX	Petróleos Mexicanos.
PEMEX LOG	Pemex Logística.
PEMEX TRI	Pemex Transformación Industrial.
PERIODO	Periodo que comprende del primero de enero de dos mil trece a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación radicada en el EXPEDIENTE.
PERIODO DE LOS DATOS	Periodo comprendido entre el primero de noviembre de dos mil quince y el veinticuatro de enero de dos mil veinte.
PETROLÍFEROS	Productos que se obtienen de la refinación del petróleo o del procesamiento del gas natural y que se derivan directamente de los hidrocarburos, tales como gasolinas, diésel, querosenos, combustóleo y gas LP, entre otros, distintos de los petroquímicos.[7]
PJF	Poder Judicial de la Federación.
PLENO	El Pleno de la COMISIÓN.
POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO	Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos, publicada en el DOF el doce de diciembre de dos mil diecisiete, cuya última modificación se publicó en el DOF el seis de diciembre de dos mil diecinueve.
PRECIO DE LISTA	Precio de venta mediante COMERCIALIZACIÓN de turbosina determinado conforme a las metodologías de PEMEX TRI.
PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY	Conjunto de la PRUEBA LIFO y la Prueba Lofi. Esta última considera el grado en que las ventas fuera de una

[7] De conformidad con el artículo 4, fracción XVIII, de la LH.

	región determinada son pequeñas relativas a la producción total en la región.
PRUEBA LIFO	Prueba utilizada para delimitar geográficamente los mercados, que considera el grado en que las ventas dentro de una región determinada se originan fuera de ella. Esta prueba se satisface si el INDICADOR LIFO es mayor o igual a un umbral previamente determinado.
PUNTO DE INTERNACIÓN	Lugar en el que se puede realizar el despacho aduanero. Este incluye: aduanas, secciones aduaneras, aeropuertos internacionales, cruces fronterizos autorizados, puertos, terminales ferroviarias que cuenten con servicios aduanales y lugares distintos a los autorizados.
REFORMA ENERGÉTICA	Conjunto de reformas que derivan e incluyen las contenidas en el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en Materia de Energía, publicado en el DOF el veinte de diciembre de dos mil trece.
REFORMA LH	Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Hidrocarburos, publicado en el DOF el cuatro de mayo de dos mil veintiuno.
REGIÓN BAJA CALIFORNIA	Región conformada por el Aeropuerto de Mexicali, el Aeropuerto de Tijuana y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito.
REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR	Región conformada por el Aeropuerto de La Paz, el Aeropuerto de Loreto, el Aeropuerto de San José del Cabo y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de La Paz.
REGIÓN BAJÍO	Región conformada por los AEROPUERTOS DEL BAJÍO, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula.
REGIÓN NORESTE	Región conformada por los AEROPUERTOS DEL NORESTE, la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero.

REGIÓN NOROESTE	Región conformada por los AEROPUERTOS DEL NOROESTE y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas.
REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN	Región conformada por el Aeropuerto de Cancún, el Aeropuerto de Cozumel, el Aeropuerto de Mérida y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso.
REGIÓN SUR-SURESTE	Región conformada por los AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Pajaritos y Salina Cruz.
REGLAMENTO ADUANERO	Reglamento de la Ley Aduanera, publicado en el DOF el veinte de abril de dos mil quince, cuyas cantidades se actualizaron mediante los Anexos de la Tercera Resolución de las REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR, publicadas en el DOF el veinticuatro de diciembre de dos mil veintiuno.
REGLAMENTO CRE	Reglamento Interno de la Comisión Reguladora de Energía, publicado en el DOF el veintiocho de abril de dos mil diecisiete.
REGLAMENTO DE AEROPUERTOS	Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.
REGLAMENTO DE LA LH	Reglamento de la Ley de Hidrocarburos, publicada en el DOF el treinta y uno de octubre de dos mil catorce.
REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO	Reglamento de las Actividades a que se refiere el Título Tercero de la Ley de Hidrocarburos, publicado en el DOF el treinta y uno de octubre de dos mil catorce.
REGLAMENTO SAT	Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el DOF el veinticuatro de agosto de dos mil quince.
REGLAMENTO SHCP	Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuya última modificación se publicó en el DOF el veintisiete de septiembre de dos mil diecisiete.

REGLAMENTO SICT	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el DOF el ocho enero de dos mil nueve.
REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR	Reglas Generales de Comercio Exterior para 2020, publicadas en el DOF el treinta de junio de dos mil veinte y sus modificaciones.[8]
REPSOL	Repsol Downstream México, S.A. de C.V.
RFC	Registro Federal de Contribuyentes.
SAT	Servicio de Administración Tributaria.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
SE	Secretaría de Economía.
SEA	Servicios Estatales Aeroportuarios.
SENER	Secretaría de Energía.
SERVITUX	Servicios y Terminales de Tuxpan, S.A. de C.V.
SETRACOM	Setracom, S.A. de C.V.
SFP	Secretaría de la Función Pública.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
SISTEMA ADUANERO	Sistema Automatizado Aduanero Integral.
SUMINISTRO	Servicio prestado dentro del aeropuerto que incluye el ALMACENAMIENTO INTERNO, la distribución por red de hidrantes o autotanque y el EXPENDIO.[9]

[8] Abrogadas mediante el artículo Transitorio Segundo de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2022 y su anexo 13, publicadas en el DOF el veinticuatro de diciembre de dos mil veintiuno.

[9] Con base en los artículos 56, fracción III, y 60 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

TCPS	Los Términos y Condiciones para la Prestación de Servicios de transporte por ducto y ALMACENAMIENTO establecidos por los permisionarios y aprobados por la CRE, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
TCPS ASA	Términos y Condiciones para la Prestación del Servicio de Almacenamiento de Petrolíferos en Aeródromos, aprobados por la CRE a ASA.
TERMINAL INVEX	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de INVEX, ubicada en Tuxpan, Veracruz, amparada bajo el permiso PL/20464/ALM/2017 emitido por la CRE.
TP TERMINALS	TP Terminals, S. de R.L. de C.V.
TRAFIGURA	Trafigura México, S.A. de C.V.
TRANSPORTADORES	Transportadores de Combustibles, S.A. de C.V.
TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE	Transportadores de Occidente, S.A. de C.V.
TRANSPORTADORES DEL SURESTE	Transportadores del Sureste, S.A. de C.V.
TRANSPORTES PROMOTORES	Transportes Promotores de Servicios, S.A. de C.V.
TRANSPORTISTA AÉREO	Titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular.[10]
TRV	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de ESJ RENOVABLE, de GRUPO IENOVA, ubicada en Nuevo Puerto de Veracruz, Veracruz, amparada bajo el permiso PL/21135/ALM/2018 emitido por la CRE.
TURBOMEX	Turbosina de México, S.A. de C.V.
UNIDOS TUSA	Transportadores Unidos Tusa, S.A. de C.V.
USUARIO	El permisionario que solicita o utiliza los servicios de otro permisionario.[11]

[10] De conformidad con el artículo 2 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
[11] De conformidad con el artículo 2, fracción XXII, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

USUARIO FINAL	La persona que adquiere PETROLÍFEROS para su consumo.[12]
VALERO	Valero Marketing and Supply de México, S.A. de C.V.
VITOL	Vitol Marketing México, S. de R.L. de C.V.
VIVA AEROBÚS	Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
VOLARIS	Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.
VUCEM	Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior.
WFS	World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V.

II. Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR

"EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-002-2019, EMITIDO EL VEINTIDÓS DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDÓS

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2019 (EXPEDIENTE) disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó una investigación en el mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados (MERCADO INVESTIGADO) y emitió el Dictamen Preliminar del EXPEDIENTE (DICTAMEN PRELIMINAR) con fundamento en los artículos 28, párrafos decimocuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);[13] 1, 2 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);[14] y, 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).[15]

La AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el DICTAMEN PRELIMINAR, al determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES por la probable existencia de las siguientes barreras a la competencia y libre concurrencia:[16]

---

[12] De conformidad con el artículo 2, fracción XXIII, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[13] Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

[14] Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el primero de agosto de dos mil diecinueve.

[15] Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

[16] Las definiciones de los términos en versalitas se encuentran en el glosario anexo al presente extracto.

- **Barrera B-1.** Existen diversas disposiciones del régimen de permisos previos de importación que limitan y restringen de manera directa e indirecta la entrada y permanencia a AGENTES ECONÓMICOS en la importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina.
- **Barrera B-2.** Existe escasez y falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina, lo cual inhibe la capacidad de competir de participantes actuales y potenciales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.
- **Barrera B-3.** ASA se encuentra verticalmente integrado en los segmentos de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina y no ha completado su separación funcional, operativa y contable, lo que restringe la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES relacionados con el SUMINISTRO.
- **Barrera B-4.** En los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos existen cláusulas de exclusividad en favor de ASA para las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina, lo que limita la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.
- **Barrera B-5.** La mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en el país se encuentra contratada con PEMEX TRI y no existen límites máximos a su reserva de capacidad, lo cual limita o restringe la entrada de competidores al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, y restringe el desarrollo eficiente de mercados competitivos en estos.

En las secciones iniciales del DICTAMEN PRELIMINAR se presentan las facultades de la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación y emitir el DICTAMEN PRELIMINAR y la cronología de la investigación que obra en el EXPEDIENTE, la cual transcurrió del treinta y uno de octubre de dos mil diecinueve hasta el veinticuatro de noviembre de dos mil veintiuno.

Enseguida, el DICTAMEN PRELIMINAR contiene una descripción del MERCADO INVESTIGADO. En esta sección se presenta un listado de las AUTORIDADES PÚBLICAS que tienen relación con dicho mercado, entre las que destacan la SE, la SENER, la CRE y la SHCP. Asimismo, se incluye una descripción de los AGENTES ECONÓMICOS que se relacionan con el MERCADO INVESTIGADO; tal es el caso de ASA, PEMEX LOG y PEMEX TRI, entre otros. También se hace una descripción al marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO, que deriva principalmente de la LH. Finalmente, se describen cada una de las actividades que conforman el mercado referido:

i) **Producción:** Es el proceso de tratamiento y refinación de petróleo crudo en las diferentes plantas refinadoras del país. Para producir combustibles aéreos en México es necesario contar con un permiso de refinación de petróleo expedido por la SENER.

ii) **Importación:** Es la actividad que consiste en la entrada a territorio nacional de combustibles aéreos para permanecer en este, ya sea de forma temporal o definitiva. Para desarrollar esta actividad es necesario contar con un permiso de importación expedido por la SENER.

iii) **ALMACENAMIENTO:** Es la actividad que consiste en el depósito y resguardo de combustibles aéreos en instalaciones confinadas que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo. La CRE

supervisa esta actividad y otorga los permisos de ALMACENAMIENTO para una instalación o conjunto de instalaciones específicas con una capacidad determinada.

iv) **Transporte:** Es la actividad de recibir, entregar y, en su caso, conducir hidrocarburos, PETROLÍFEROS y petroquímicos (y específicamente combustibles aéreos) de un lugar a otro por medio de ductos u otros medios, que no conlleva la enajenación o la COMERCIALIZACIÓN de dichos productos. La prestación del servicio de transporte requiere de un permiso expedido por la CRE.

v) **COMERCIALIZACIÓN:** Es la actividad regulada por la CRE que, para el caso de los combustibles aéreos, consiste en la oferta a los USUARIOS o directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, en conjunto o por separado, de los siguientes servicios: **i)** la compraventa de combustibles aéreos, **ii)** la gestión o contratación de servicios de transporte y ALMACENAMIENTO de dichos productos, y **iii)** la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga.

vi) **EXPENDIO:** Es la actividad que consiste en la venta al menudeo directa al consumidor de PETROLÍFEROS en instalaciones con fin específico o multimodal, entre las que se encuentran estaciones de servicio, de compresión y de carburación. Cuando se trate de combustibles aéreos, el permisionario de EXPENDIO estará facultado para realizar la distribución de combustibles para aeronaves en aeropuertos a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, operadores aéreos y, en su caso, a terceros para actividades distintas a las aeronáuticas, previo pronunciamiento favorable de la SENER y la SICT.

En esta sección, la AUTORIDAD INVESTIGADORA señala que, de la estadística operacional publicada por la SICT, se observa que la aviación regular es el principal servicio que prestan los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Asimismo, de información del EXPEDIENTE se observa que estos demandan turbosina como principal combustible para la realización de sus actividades. Por lo tanto, el análisis realizado en el DICTAMEN PRELIMINAR se centra en la turbosina que consumen los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga para prestar servicios de transporte aéreo regular.

Posteriormente, se definen los MERCADOS RELEVANTES en las actividades que conforman el MERCADO INVESTIGADO que surgieron a partir de los hallazgos de la investigación, conforme al artículo 58 de la LFCE y se analizan las condiciones de competencia en cada uno de ellos, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, en los que concluyó preliminarmente la ausencia de condiciones de competencia efectiva:

1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existe un MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que consiste en la COMERCIALIZACIÓN de turbosina a otros COMERCIALIZADORES, y no directamente a TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, con una dimensión geográfica nacional. Lo anterior, derivado de las siguientes consideraciones:

- En México, se ha identificado que ciertos COMERCIALIZADORES (en este caso, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS) se han especializado en atender la demanda de turbosina de otro grupo de COMERCIALIZADORES (en este caso, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS) que, a su vez, son quienes prestan en última instancia el servicio de COMERCIALIZACIÓN de turbosina directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS son aquellos que producen turbosina en el país o la importan desde otras regiones, para

su posterior venta en México a otros COMERCIALIZADORES. Existen AGENTES ECONÓMICOS que pueden estar integrados como COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, aunque su presencia es poco significativa.

- Para realizar la definición del MERCADO RELEVANTE, en su dimensión producto, se consideró primero que los COMERCIALIZADORES buscan atender, directa e indirectamente, la demanda de combustible de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga. Estos últimos requieren un combustible aéreo que pueda ser utilizado en las aeronaves comerciales con las cuales ofrecen el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y carga. Por ello, en su dimensión producto, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA está conformado por la turbosina – Jet A y Jet A1 – pues no se observan sustitutos viables que puedan ser utilizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS regulares como combustible en las aeronaves que se abastecen en México.

- La COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA no tiene sustitutos por el lado de la demanda. Para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no es jurídicamente viable adquirir turbosina de otros AGENTES ECONÓMICOS como los permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO, ya que el permiso de estos últimos no les otorga la posibilidad de comercializar turbosina. Asimismo, se consideró que es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS adquieran la turbosina de otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han centrado sus ventas hacia los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga, y enfrentan dificultades para acceder a la turbosina en condiciones similares a las de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.

- En específico, es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS obtengan la turbosina en el extranjero para venderla en el país, pues existen requisitos que dificultan la obtención de un permiso de importación emitido por la SENER. Uno de estos corresponde a contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, lo cual es difícil de cumplir, pues existen complicaciones para acceder a la existente (la cual es escasa y la mayor parte se encuentra contratada o reservada) y barreras económicas para su construcción.

- La COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA tampoco cuenta con sustitutos por el lado de la oferta. Por una parte, otros AGENTES ECONÓMICOS como los permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO se encuentran limitados a realizar las actividades que se señalan en sus títulos de permiso, por lo que no pueden prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Además, los permisionarios de ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS enfrentan un requisito normativo adicional relacionado con la autorización de participación cruzada que emite la CRE, en términos del artículo 83 de la LH. En adición a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que la entrada de dichos permisionarios de ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDIO, así como de COMERCIALIZADORES de otros PETROLÍFEROS, se ve dificultada por restricciones económicas y normativas asociadas a la obtención de la turbosina -producida en México o importada- que impiden que puedan ofrecer el servicio de manera oportuna, pues enfrentan dificultades en el acceso a la turbosina. Finalmente, si

bien los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tienen la posibilidad de ofrecer sus servicios a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, se observa que estos han centrado sus ventas a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga.

- La dimensión geográfica de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es nacional, pues el permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE faculta a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a realizar dicha actividad en todo el territorio nacional. Asimismo, no se observan limitaciones para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS presten dicho servicio en regiones diferentes a aquellas en que lo prestan o han prestado.

- Respecto de los requisitos normativos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó como un requisito para participar en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA el permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE. Asimismo, para que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS puedan acudir a fuentes de abasto alternativas como la importación, deben contar con un permiso de importación emitido por la SENER.

Una vez determinado el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, conforme al artículo 59 de la LFCE, que hay elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de acuerdo con lo siguiente:

- El MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado. PEMEX TRI se ha mantenido como el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación, a pesar de la entrada de 2 (dos) participantes en dos mil diecinueve, los cuales comenzaron a salir del mercado en dos mil veintiuno. Actualmente, PEMEX TRI es prácticamente el único AGENTE ECONÓMICO que participa en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

- PEMEX TRI cuenta con capacidad para fijar precios y restringir el abasto, pues es el principal AGENTE ECONÓMICO oferente de turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y tiene discrecionalidad para determinar sus precios de venta, que le han permitido modificar las metodologías de precios y esquemas de descuentos unilateralmente, así como fijar las condiciones bajo las cuales comercializa turbosina con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

- Existen barreras a la entrada de tipo económico relacionadas con la obtención de la turbosina, ya sea mediante la producción en México o la importación, y con el acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO. En el caso de la producción, corresponden a la construcción de una refinería, lo cual conlleva inversiones significativas y largos plazos para su recuperación. En el caso de la importación, derivan del cumplimiento de los requisitos para obtener un permiso de importación, principalmente el de contar con acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero o desarrollar su propia infraestructura, previo a la obtención del permiso. Además, en cuanto al acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de terceros, la mayor parte de esta se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y se identifican dificultades para contratarla. En el caso de desarrollar su propia infraestructura, la inversión para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en territorio nacional es cuantiosa y su construcción y puesta en marcha conlleva varios años.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existen competidores con capacidad suficiente para ejercer presión competitiva a PEMEX TRI ya que, si bien en dos mil diecinueve entraron 2 (dos) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, 1 (uno) de estos dejó de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la presencia del otro, a la fecha de conclusión de la investigación, era incierta.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que existen restricciones normativas en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina. En la importación de este combustible, las restricciones surgen de los requisitos presentes en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN y el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, emitidos por la SENER y la SE, pues en estos se señala que, para obtener el permiso de importación, los solicitantes deben demostrar que cuentan con relaciones comerciales o contractuales con clientes y proveedores sin contar con la certeza de que obtendrán el permiso de importación que les permitiría cumplir con las obligaciones adquiridas. Además, en el caso de los permisos de largo plazo -5 (cinco) y 20 (veinte) años- deben demostrar que cuentan con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte. Los AGENTES ECONÓMICOS pueden cumplir con este requisito al contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero o al desarrollar su propia infraestructura. En el primer caso, enfrentan dificultades para contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues la mayor parte se encuentra comprometida contractualmente. En el segundo caso, el desarrollo de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO conlleva inversiones significativas y largos plazos para recuperar la inversión. Asimismo, existen barreras a la entrada de tipo normativo relacionadas con la necesidad de contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN. Finalmente, han existido apoyos a favor de PEMEX TRI, resultado del financiamiento con inversión pública para la construcción de las refinerías operadas por PEMEX TRI.

- Otra barrera a la entrada es el incumplimiento a la obligación de publicar el BOLETÍN ELECTRÓNICO con la información sobre la capacidad disponible en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO controladas por PEMEX LOG, en las que PEMEX TRI tiene contratada capacidad, pues no permite a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS determinar si existe capacidad disponible, por lo que esta no ha sido ofertada ni, en su caso, aprovechada por actuales o potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos a PEMEX TRI. El resto de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra reservada casi en su totalidad.

- Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que adquieren turbosina con PEMEX TRI enfrentan costos de cambio derivados del esquema de descuentos establecido por este, que les dificultarían cambiar de proveedor de turbosina, ya que enfrentan la posibilidad de disminuir o perder el descuento que reciben.

En consecuencia, se concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA no existen condiciones de competencia efectiva.

2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que consisten en el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en cada una de las siguientes regiones: REGIÓN BAJA CALIFORNIA, REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR, REGIÓN BAJÍO,

REGIÓN NORESTE, REGIÓN NOROESTE, REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN y REGIÓN SUR-SURESTE. Al respecto, los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la definición de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, de conformidad con el artículo 58 de la LFCE, fueron los siguientes:

- Se identificó que la dimensión servicio del MERCADO RELEVANTE contempla únicamente el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues no hay sustitutos viables de este servicio por el lado de la demanda ni de la oferta.
- Por el lado de la demanda, no es viable para los COMERCIALIZADORES que requieren de dicho servicio la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por otros servicios. Se trata de un servicio requerido para desarrollar redes logísticas que permitan el abastecimiento de turbosina a las distintas regiones del país. Además, se analizó su posible sustitución por otros servicios e instalaciones: **i)** la sustitución por la infraestructura de almacenamiento de turbosina en las refinerías es jurídicamente inviable, ya que los permisionarios de refinación no cuentan con permisos de ALMACENAMIENTO EXTERNO; **ii)** es inviable la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por el de la terminal marítima de Salina Cruz; **iii)** es inviable la sustitución desde terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, ya que se encuentran alejadas de la mayoría de los puntos de consumo; únicamente fueron relevantes para el consumo de 2 (dos) aeropuertos en el dos mil diecinueve, pero el COMERCIALIZADOR que hacía uso de ellas dejó de participar en el mercado y las barreras a la competencia identificadas en la importación de turbosina dificultarían su uso por parte de cualquier COMERCIALIZADOR; y, **iv)** es jurídicamente inviable la sustitución entre el ALMACENAMIENTO INTERNO y el ALMACENAMIENTO EXTERNO, además de que ambos tipos de ALMACENAMIENTO tienen diferencias significativas en cuanto a su capacidad.
- Por el lado de la oferta, desde el punto de vista económico es inviable la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de oferentes de ALMACENAMIENTO que cuentan con permiso para almacenar turbosina, pero actualmente utilizan su capacidad para almacenar otros PETROLÍFEROS, pues enfrentan un alto costo de oportunidad de adaptar un tanque para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina en él. Asimismo, los oferentes de ALMACENAMIENTO que no cuentan con permiso para almacenar turbosina deben, adicionalmente, realizar la modificación de su permiso de ALMACENAMIENTO para dicho combustible. Además, jurídicamente, no es posible utilizar un sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO para sustituir el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, ya que sus permisos únicamente contemplan la entrega de turbosina a los permisionarios de EXPENDIO en el mismo aeropuerto y los autotanques de dichos permisionarios no pueden salir del aeropuerto, de conformidad con el REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
- Para la delimitación de la dimensión geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se utilizó la PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY, al considerar el grado en que las ventas de una región determinada se originan fuera de ella. Con base en lo anterior, se definieron las dimensiones geográficas del mercado relevante para las 7 (siete) regiones señaladas, las cuales están conformadas por terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los aeropuertos que reciben turbosina de ellas. En particular, se identificó el conjunto de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron por lo menos el 80% (ochenta por ciento) del volumen de turbosina que requirió cada aeropuerto durante el PERIODO DE LOS DATOS y, con base en ello, se definieron áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que

incluyen los aeropuertos en los que dichas terminales forman parte del conjunto que satisface al menos 80% (ochenta por ciento) de su demanda. Posteriormente, se analizó la existencia de sustitución en cadena entre dichas áreas de influencia y, debido al bajo grado de traslape entre las regiones, se descartó la existencia de sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE, así como entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN SUR-SURESTE.

- Respecto de las restricciones normativas para que los USUARIOS accedan a fuentes de insumos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó como único requisito el permiso de ALMACENAMIENTO emitido por la CRE.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, con base en el artículo 59 de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, de acuerdo con lo siguiente:

- Los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran altamente concentrados, pues en 3 (tres) de ellos solo participa PEMEX LOG y en los demás hay un número reducido de competidores. Además, desde el punto de vista del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, PEMEX LOG fue el competidor con mayor participación en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA evaluó la concentración de mercado desde el punto de vista de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues refleja las opciones de ALMACENAMIENTO en el largo plazo. Al respecto, identificó que: **i)** PEMEX LOG es el único participante actual o potencial en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE; **ii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE únicamente concurren PEMEX LOG y otro permisionario; **iii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN únicamente concurren PEMEX LOG y otro permisionario y, aunque el segundo cuenta con una mayor capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, el primero almacenó la mayor proporción de turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS; y, **iv)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE solo concurren, actual o potencialmente, PEMEX LOG y otros 2 (dos) permisionarios. Sin embargo, la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO está comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, por lo que cualquier otro COMERCIALIZADOR, actual o potencial, enfrenta dificultades para acceder a ella en el corto plazo.

- Los participantes en cada mercado cuentan con capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, derivado de lo siguiente: **i)** el número reducido de oferentes en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y la escasez en la infraestructura disponible; **ii)** la dificultad para que otros COMERCIALIZADORES accedan a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible, debido a que esta se encuentra comprometida; y, **iii)** a que no se reporta en el BOLETÍN ELECTRÓNICO la existencia de capacidad disponible, aunque los sistemas de ALMACENAMIENTO no se encuentren a su capacidad operativa máxima. En adición a dichos elementos, PEMEX LOG tiene factores adicionales que refuerzan su capacidad para restringir el abasto: **i)** la falta de claridad en el CONTRATO MARCO respecto de la modalidad y los volúmenes comprometidos para el ALMACENAMIENTO EXTERNO con PEMEX TRI;

y, **ii)** la opacidad en la información sobre la posible capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO de PEMEX LOG, que no ha sido reportada en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, ni puesta a disposición de terceros.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que disminuyen la probabilidad de ingreso para un nuevo oferente, lo que se relaciona con el número reducido de oferentes y con la escasez en la infraestructura disponible: **i)** las de tipo económico están relacionadas con el acceso al financiamiento, los montos de las inversiones en infraestructura y los plazos para su recuperación, así como los tiempos requeridos antes de iniciar operaciones y la baja probabilidad de usar alternativamente la infraestructura para almacenar otros petrolíferos; y, **ii)** la de tipo normativo, aunque no obran elementos para suponer que son infranqueables, está relacionada con la necesidad de contar con permisos de la CRE para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como de la SENER para la obtención de la Evaluación de Impacto Social.
- Existen dificultades para que los ALMACENISTAS accedan a fuentes de insumos alternativas (es decir, a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para turbosina), que se relacionan con las barreras a la entrada de tipo económicas para construir infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO propia.
- A pesar de que los ALMACENISTAS EXTERNOS distintos a PEMEX LOG sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO, reportan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque se observa que sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

3. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existe un solo MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el cual en su dimensión servicio está conformado por la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, con una dimensión geográfica nacional. Lo anterior, con base en las siguientes consideraciones:

- La COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no tiene sustitutos por el lado de la demanda, pues no es factible para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga adquirir turbosina a través de permisionarios para actividades distintas a la COMERCIALIZACIÓN y se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no acuden a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para la adquisición de turbosina.
- La COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no tiene sustitutos por el lado de la oferta, pues: **i)** los permisionarios para actividades distintas a la COMERCIALIZACIÓN no pueden prestar dicha actividad; **ii)** el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO no ha concurrido a las licitaciones que realizan los TRANSPORTISTAS AÉREOS; y, **iii)** es poco probable que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS presten dicha actividad en el corto plazo, ante un incremento de precio o deterioro de la calidad de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, pues incurrirían en costos para cumplir con los mecanismos de asignación establecidos por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como para poder contratar y gestionar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

- La dimensión geográfica del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es nacional, pues los permisos emitidos por la CRE para la prestación de la COMERCIALIZACIÓN facultan a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para ofrecer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS dicho servicio en cualquier parte del territorio nacional. Además, el hecho de que no se requiera contar con infraestructura y/o equipo para prestar la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA permite a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS prestar dicho servicio en regiones diferentes dentro del territorio nacional. Finalmente, el Noveno Considerando del acuerdo A/034/2016, emitido por la CRE el catorce de julio de dos mil dieciséis, establece que las operaciones de COMERCIALIZACIÓN se entenderán hechas en territorio nacional, aun cuando se hayan ofertado en territorio extranjero.
- Se observa que la única restricción normativa que limita el acceso de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a fuentes de abasto alternativas de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, consiste en que los AGENTES ECONÓMICOS que la ofrezcan cuenten con el permiso respectivo emitido por la CRE.

Una vez determinado el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en dicho mercado, al considerar lo siguiente:

- ASA y WFS fueron los AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el cual es un mercado altamente concentrado. En los años dos mil diecinueve y dos mil veinte, los principales AGENTES ECONÓMICOS detentaron, al menos, el 93% (noventa y tres por ciento) de la participación de mercado.
- ASA y WFS tienen la capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al considerar que: **i)** los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN se determinan libremente por los AGENTES ECONÓMICOS, de conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH; **ii)** ASA y WFS son los principales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, lo que les permite acceder a las bandas de descuento más altas que otorga PEMEX TRI, derivado del volumen adquirido; **iii)** de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que atendían a los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS, únicamente continúan en el mercado ASA y WFS como participantes relevantes, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen la capacidad de acudir con COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS alternativos.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales consisten en altos costos financieros para prestar servicios de valor agregado, así como las ventajas que podría obtener ASA debido a su integración vertical, es decir, en su carácter de ALMACENISTA INTERNO, COMERCIALIZADOR SECUNDARIO y proveedor del servicio de EXPENDIO.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales consisten en: **i)** la necesidad de contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN; **ii)** la obligación de contar con un inventarios mínimos de ALMACENAMIENTO, establecida en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, **iii)** el requisito asimétrico para COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS distintos a ASA de contar con un contrato o carta de adjudicación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de pasajeros y carga para poder contratar capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA.
- Existen barreras a la entrada de tipo conductuales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, que consisten en que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS,

distintos a ASA, resienten largos tiempos de espera en las solicitudes de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO dirigidas a esta entidad, en su carácter de ALMACENISTA INTERNO, lo que genera que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS vean afectado el servicio que ofrecen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, aun cuando los TCPS ASA establecen plazos concretos para la atención de dichas solicitudes.

- Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, observa que no existen AGENTES ECONÓMICOS que puedan contrarrestar el poder de ASA y WFS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Por el contrario, diversos AGENTES ECONÓMICOS salieron del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.
- ASA no ha llevado a cabo la reestructura orgánica para cumplir con lo establecido en la RES/476/2019 de la CRE, por lo que subsiste su integración vertical como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, ALMACENISTA INTERNO y EXPENDEDOR.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

4. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existen 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO que consisten, en su dimensión servicio, en el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina y, en su dimensión geográfica, están delimitados por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en los que se presta este servicio.[17] A continuación, se presentan los elementos que tomó en cuenta la AUTORIDAD INVESTIGADORA para arribar a dicha conclusión preliminar:

- El servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO no tiene sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta. Por el lado de la demanda, solo existe un sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO por aeropuerto, por lo cual los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen alternativas dentro de cada aeropuerto. Asimismo, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen opciones fuera de los aeropuertos ya que el ALMACENAMIENTO EXTERNO no es una opción viable, dada la regulación del sector. Por el lado de la oferta, ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en 60 (sesenta) aeropuertos y no enfrenta restricciones competitivas de los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO.
- En relación con la dimensión geográfica del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO, se observa que los permisos de ALMACENAMIENTO con los que se presta la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO especifican individualmente, entre otros, el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos o instalaciones con los cuales puede prestarse. Lo anterior

[17] A saber, los aeropuertos de: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Ciudad Obregón, Ciudad Juárez, Ciudad del Carmen, Colima, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Ciudad Victoria, Cozumel, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Los Mochis, Loreto, Lázaro Cárdenas, Matamoros, Ciudad de México, Mérida, Morelia, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Nogales, Oaxaca, Poza Rica, Puebla, Pachuca, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Querétaro, Reynosa, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tehuacán, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Toluca, Tamuín, Tepic, Torreón, Uruapan, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa y Manzanillo.

implica que el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO es un servicio que se presta en sitio. Además, no resulta jurídicamente viable la sustitución del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO entre aeropuertos, de conformidad con el marco regulatorio aplicable.

- Se observa que los títulos de concesión para la operación y administración de los aeropuertos no han sido modificados y mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO. Lo anterior, aún cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, de acuerdo con lo siguiente:

- Desde dos mil dieciséis hasta dos mil veinte, ASA ha sido único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.
- ASA podría tener capacidad para restringir el abasto de ALMACENAMIENTO INTERNO, derivado de que no existe en los TCPS ASA un mecanismo claro para que se preste a sí mismo el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, aunado a que dicho organismo no ha concluido con la obligación establecida por la CRE en la RES/476/2019 para separarse de forma funcional, operativa y contable.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con los montos para la construcción de infraestructura y adquisición de equipo para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio, emitido por la CRE, **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que son aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente; y, **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.
- Existen quejas de algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS respecto de: **i)** los atrasos que generan los procedimientos para la demanda del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA; **ii)** la calidad de los servicios de ASA, que puede generar afectaciones no imputables a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS; y, **iii)** dado que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, la información que obtiene ASA en su calidad de ALMACENISTA podría generar ventajas para este organismo en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

Por todo lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado del ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos analizados, correspondientes a los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

5. MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente, con base en el artículo 58 de la LFCE, que existen 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO que consisten, en su dimensión servicio, en el servicio de EXPENDIO de turbosina y, en su dimensión geográfica, están delimitados por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en donde se presta este servicio.[18] A continuación, se presentan los elementos que tomó en cuenta la AUTORIDAD INVESTIGADORA para arribar a dicha conclusión preliminar:

- El servicio de EXPENDIO no tiene sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta. Por el lado de la demanda, el servicio de EXPENDIO es el único medio por el que se puede entregar turbosina dentro de los aeropuertos a las aeronaves. Por lo tanto, no puede ser sustituido por ningún otro servicio. Por el lado de la oferta, ASA es el único permisionario que brinda el servicio de EXPENDIO a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Además, no se identifica ningún otro AGENTE ECONÓMICO para satisfacer la demanda del servicio de EXPENDIO de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en algún aeropuerto en un corto periodo.

- En relación con la dimensión geográfica del mercado relevante, se observa que en los permisos para la actividad de EXPENDIO se especifica individualmente el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos con los cuales puede prestarse. Lo anterior implica que el servicio de EXPENDIO es un servicio que se presta en sitio. Adicionalmente, los TRANSPORTISTAS AÉREOS señalaron que el EXPENDIO de turbosina desde otros aeropuertos distintos a los aeropuertos de origen o destino no resulta operativa ni económicamente viable.

- Se observa que la mayoría de los títulos de concesión para la operación y administración de los aeropuertos no han sido modificados y mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO. Lo anterior, aun cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Una vez determinados los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, que existen elementos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, de acuerdo con lo siguiente:

- ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de EXPENDIO en cada uno de los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

- ASA tiene capacidad para fijar las tarifas del servicio de EXPENDIO, ya que solo tiene la obligación de registrarlas ante la SICT y de informar a la SHCP para su aprobación.

---

[18] A saber, los aeropuertos de: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Ciudad Obregón, Ciudad Juárez, Ciudad del Carmen, Colima, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Ciudad Victoria, Cozumel, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Los Mochis, Loreto, Lázaro Cárdenas, Matamoros, Ciudad de México, Mérida, Morelia, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Nogales, Oaxaca, Palenque, Poza Rica, Puebla, Pachuca, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Querétaro, Reynosa, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tehuacán, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Toluca, Tamuín, Tepic, Torreón, Uruapan, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa, Ixtepec y Manzanillo.

- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con el acceso a la red de hidrantes de ASA, los montos para la adquisición del equipo de EXPENDIO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio de EXPENDIO, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que sustente que dicho permiso es una barrera infranqueable a la entrada, **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que son aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente, y **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de EXPENDIO debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera.
- Existen diversos USUARIOS que han presentado inconformidades respecto de la manera en que ASA cobra las tarifas de EXPENDIO, toda vez que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de dicho organismo. Adicionalmente, se cuenta con manifestaciones sobre incongruencias con las operaciones de ASA, que han provocado que los AGENTES ECONÓMICOS no puedan usar su propia turbosina y deban recurrir a ASA para adquirirla.

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de EXPENDIO en cada uno de los aeropuertos analizados, correspondientes a los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

Finalmente, el DICTAMEN PRELIMINAR describe las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas preliminarmente por la AUTORIDAD INVESTIGADORA en los MERCADOS RELEVANTES. En cada una de las barreras, se señalan los efectos que estas generan, así como las medidas correctivas que se consideran necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los MERCADOS RELEVANTES, se realiza el análisis de eficiencia, eficacia y mínima restricción al que se refiere el artículo 12 de las DISPOSICIONES y se propone el cronograma de implementación de las medidas correctivas. Las medidas correctivas propuestas tomaron en consideración las opiniones técnicas no vinculatorias emitidas por algunas AUTORIDADES PÚBLICAS en respuesta a la solicitud de la AUTORIDAD INVESTIGADORA.

Al respecto, en el DICTAMEN PRELIMINAR se presentan las siguientes barreras a la competencia y libre concurrencia:

1. **Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)**

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que algunas disposiciones del régimen de permisos previos de importación constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia, ya que limitan y restringen de manera directa e indirecta las actividades de importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que determinados requisitos, establecidos tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, emitidos por la SENER y la SE, dificultan la obtención de los permisos previos de importación.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los siguientes requisitos dificultan la obtención de los permisos previos con vigencia de 1 (un) año:

- Los interesados en obtener un permiso previo de importación deben demostrar que cuentan con relaciones contractuales o comerciales con clientes, en los que se señale el volumen que planean vender. Así, un AGENTE ECONÓMICO con interés de obtener un permiso de importación debe demostrar que cuenta con clientes y justificar volúmenes antes de contar con el permiso de importación. De acuerdo con manifestaciones de AGENTES ECONÓMICOS, es poco probable que los posibles clientes acudan a nuevos proveedores y firmen contratos con ellos, de manera previa a la obtención del permiso.
- Se debe demostrar que los AGENTES ECONÓMICOS cuentan con un contrato o factura que acredite la relación comercial con sus proveedores extranjeros, en el que se sustente el volumen que planean adquirir. Este requisito resulta excesivo e introduce rigideces que tienen impacto en toda la cadena de valor de la turbosina ya que, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que es posible que los importadores tengan la opción de adquirir turbosina en el extranjero sin la necesidad de contar con contratos, al realizar compras al contado y de entrega inmediata. De igual forma, es poco probable que un AGENTE ECONÓMICO adquiera combustible y presente su factura, sin tener la certeza de que obtendrá el permiso.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los siguientes requisitos dificultan la obtención de los permisos previos con vigencia de 5 (cinco) o 20 (veinte) años:
  - Cumplir con los requisitos para el permiso previo con vigencia de 1 (un) año, por lo que también aplica lo señalado en el punto anterior.
  - En el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, los interesados en obtener un permiso previo de importación con vigencia de 20 (veinte) años deben presentar contratos de suministro de largo plazo. De forma similar, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que los interesados en obtener un permiso previo de importación con vigencia de 5 (cinco) años deben demostrar que sus compromisos contractuales tendrán una duración de al menos 5 (cinco) años. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que estos requisitos representan un obstáculo para la obtención de dichos permisos, debido a que es difícil para los AGENTES ECONÓMICOS establecer relaciones comerciales con clientes sin antes poder demostrar que cuentan con la capacidad de proveer turbosina.
  - El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que, para la obtención de un permiso previo de importación, los AGENTES ECONÓMICOS con interés deben demostrar que cuentan con infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte o que se está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente a esta. La exigencia de contar con capacidad de ALMACENAMIENTO actúa como una restricción a la competencia, máxime, al tomar en consideración la escasez de opciones para el ALMACENAMIENTO de turbosina y la falta de acceso a la infraestructura existente debido a que se encuentra comprometida.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el esquema de requisitos para obtener la prórroga de permisos previos de importación, modificado con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, introduce rigideces que dificultarían a los AGENTES ECONÓMICOS realizar cambios de proveedores o clientes, puntos de internación y volúmenes, entre otros, a fin de responder a situaciones cambiantes en los mercados. Lo anterior, ya que se tiene que acreditar que se cumplieron

las condiciones manifestadas en la solicitud del permiso previo sin prever un mecanismo claro para acreditar que dichas condiciones se mantuvieron.

- De acuerdo con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la SENER cuenta con amplios márgenes de discrecionalidad, por ejemplo, en relación con uso de conceptos indeterminados relacionados con el otorgamiento de permisos, la evaluación al otorgar prórrogas, la determinación de volúmenes de importación, la consulta a las EPE sobre la suficiencia de la producción nacional, y la operación de la negativa ficta, lo que la posibilita para limitar el número de participantes en la actividad de importación a través de la restricción en el otorgamiento de permisos y sus prórrogas.

- El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN elimina la posibilidad de que los AGENTES ECONÓMICOS tengan acceso a permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años, al prever permisos con vigencia únicamente de 1 (uno) y 5 (cinco) años. Esta modificación en la vigencia de los permisos de importación afecta el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que limita la capacidad de competir de los participantes de este mercado al restringir sus posibilidades de posicionarse en el mismo, desincentiva la inversión, la entrada de nuevos competidores y otorga ventajas a los importadores establecidos que ya cuentan con un permiso de importación de 20 (veinte) años.

- La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que la figura de caducidad -supuesto por el que la SENER puede dar por terminados los permisos de importación- sobre los permisos con vigencia de 1 (un) año, establecida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, genera incertidumbre a los importadores de turbosina sobre la continuidad del desarrollo de sus actividades y puede disminuir la competencia mediante la reducción artificial del número de participantes en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, al disminuir sus opciones para allegarse de la turbosina.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones (**M-1**) a la SENER y a la SE para que modifiquen el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN y, en la medida en que continúe aplicándose, modifiquen también el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, conforme a lo siguiente:

i) Se eliminen los requisitos para la obtención de permisos referentes a la acreditación de relaciones contractuales con proveedores extranjeros y/o con clientes, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

ii) Se establezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que el requisito para el otorgamiento de prórrogas consista en que las circunstancias de hecho o los criterios con los que se otorgó continúen vigentes, como se encuentra establecido en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

iii) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la obligación de acreditar volúmenes, así como la facultad de la SENER de ajustar los volúmenes a autorizar en la solicitud de permisos. De igual manera, se elimine del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN la obligación de señalar el volumen que se planea adquirir y/o vender. Se recomienda que, en ningún caso, el otorgamiento o prórroga de permisos esté sujeto a volúmenes mínimos ni máximos de importación.

iv) Se elimine, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la operación de la negativa ficta relacionada con la emisión de los permisos de importación. En este mismo sentido, se recomienda establecer, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y

EXPORTACIÓN, plazos claros para resolver sobre las solicitudes de permisos, prórrogas y modificaciones, las cuales deberán ser proporcionales a la vigencia del permiso.

v) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la posibilidad de consultar a las EPE sobre la suficiencia o insuficiencia de producción con el fin de resolver sobre la solicitud de permisos.

vi) Se eliminen del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN las consideraciones en el otorgamiento de permisos respecto de la suficiencia de los combustibles y/o la balanza energética.

vii) Se establezca expresamente en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que todas las resoluciones de la SENER relacionadas con el otorgamiento de permisos, sus prórrogas o modificaciones, deberán fundarse, motivarse y notificarse personalmente al solicitante, sin que deba mediar una solicitud de acceso a la información en términos de las disposiciones en materia de transparencia y acceso a la información pública gubernamental.

viii) Se reestablezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN el otorgamiento de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años. Asimismo, se recomienda favorecer e impulsar activamente el otorgamiento de este tipo de permisos de 20 (veinte) años, frente a aquellos permisos que tengan una duración menor.

ix) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la figura de caducidad para los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año.

De manera consistente con las recomendaciones señaladas previamente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la SE y a la SENER que, en caso de que emitan un nuevo acuerdo o cualquier otro acto administrativo que establezca las disposiciones regulatorias de los permisos de importación de turbosina, se consideren las medidas propuestas en los incisos **i)** a **ix)** del presente apartado.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-1	Se recomienda a la SENER y a la SE que implementen la **M-1** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SENER y/o la SE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SENER y/o la SE deberán informar a la COMISIÓN y acreditar	**A)** La SENER y la SE deberán presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado, o del de su prórroga, un informe que contenga la descripción de la medida implementada, en la que se refiera cada uno de los incisos de la **M-1**, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la SENER y/o la SE consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho, o derecho, para la implementación de la **M-1** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión

	plenamente las razones por las cuales se solicita la prórroga.	un plan de implementación que contenga la descripción de la circunstancia que imposibilitó la implementación de la **M-1**, una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SENER o la SE no implementen la **M-1** en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen barreras a la competencia y libre concurrencia relacionadas con la escasez y la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- Múltiples AGENTES ECONÓMICOS manifestaron que la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país es escasa.
- PEMEX LOG controla 12 (doce) de las 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se encuentran en operación en el país. Además, PEMEX LOG tiene comprometida capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO con PEMEX TRI, su único USUARIO, mediante el CONTRATO MARCO, por lo cual se dificulta que otros COMERCIALIZADORES puedan demandar el acceso a dicha infraestructura.
- En relación con los ALMACENISTAS distintos a PEMEX LOG, se observa que la mayor parte de la capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra reservada a través de contratos con COMERCIALIZADORES específicos, por lo cual se dificulta que otros COMERCIALIZADORES puedan demandar el acceso a dicha infraestructura.
- Los ALMACENISTAS tienen la obligación de dar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, sujeto a la disponibilidad de capacidad de sus sistemas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO. En caso de que exista capacidad disponible, se deberá hacer

del conocimiento público a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO. En el BOLETÍN ELECTRÓNICO, los ALMACENISTAS están obligados a publicar, entre otros, su capacidad disponible. Esto es primordial para evitar asimetrías de información, dar acceso a los COMERCIALIZADORES a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y, así, poder cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

- De información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que PEMEX LOG no ha dado cumplimiento a diversas disposiciones establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO, principalmente, la de difundir información entre sus USUARIOS y el público en general, de manera permanente, en un BOLETÍN ELECTRÓNICO. Esto ha generado incertidumbre entre los AGENTES ECONÓMICOS que deseen demandar el acceso a su infraestructura, pues al no cumplir con su obligación de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, principalmente, sobre la capacidad disponible en sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO, restringe el acceso a la posible capacidad disponible de ALMACENAMIENTO EXTERNO y así dificulta que los COMERCIALIZADORES estén en posibilidad de acceder al ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como estar en aptitud de cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
- La AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos que muestran que otros AGENTES ECONÓMICOS que prestan ALMACENAMIENTO EXTERNO sí publican su información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO. No obstante, los USUARIOS de estos AGENTES ECONÓMICOS cuentan con capacidad reservada que no está siendo efectivamente utilizada durante largos periodos de tiempo. A pesar de ello, cuando los ALMACENISTAS comprometen su capacidad a través de contratos bajo la modalidad de reserva contractual, reportan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la CRE (**M-2**):

i) Revise y verifique los términos de las relaciones contractuales para los servicios de ALMACENAMIENTO entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, en términos de los TCPS que le fueron aprobados, por lo menos, por lo que hace al señalamiento expreso de volúmenes de servicio y especificación de la modalidad de contratación. Lo anterior, a fin de que determine si dichas relaciones contractuales impiden que PEMEX LOG cumpla con las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, ordene a dichos AGENTES ECONÓMICOS la realización de los ajustes que correspondan.

ii) Aplique la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, en relación con los participantes de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Lo anterior, a fin de que la regulación corresponda con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente de los MERCADOS RELEVANTES DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE SECUNDARIA, en los que tiene impacto la escasez de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la dificultad para su acceso. Como parte de estas medidas, se recomienda a la CRE para que:

a. Realice una supervisión más estricta del uso que efectivamente se le está dando a la infraestructura de ALMACENAMIENTO, de manera que identifique las oportunidades de acceso a esas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de terceros. En este caso, no debe bastar que exista reserva o compromisos contractuales para señalar que no existe Capacidad Disponible, sino que debe identificarse y comprobarse si esa capacidad (reservada o no) se está utilizando efectivamente, por ejemplo, en términos de un seguimiento y verificación más estricto de la programación de pedidos, como lo señala la disposición 26.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

En caso de que la CRE identifique capacidad que no está siendo efectivamente utilizada en una terminal de ALMACENAMIENTO, se recomienda que verifique y aplique las medidas que considere necesarias, a fin de que se garantice que los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO brinden acceso a su capacidad de ALMACENAMIENTO que no esté siendo efectivamente utilizada y que, en su caso, dicho acceso cumpla con los principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio.

b. Verifique el cumplimiento y refrende las obligaciones de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO que correspondan a la totalidad de los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO, de conformidad con las DACG DE ACCESO ABIERTO, ordenando que el término "Capacidad Disponible" contemple aquella capacidad que no está siendo efectivamente utilizada, aunque esté reservada o comprometida contractualmente.

c. Revise las posibles asimetrías de información que pudieran existir entre PEMEX LOG y la propia CRE, específicamente, respecto de la información correspondiente a la capacidad operativa máxima y la efectivamente utilizada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, a fin de que esta última pueda cumplir plenamente con sus tareas regulatorias relacionadas con los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-2/ inciso i)	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-2/ inciso i),** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La descripción de las actividades realizadas para implementar la medida; ii) Los resultados obtenidos de la revisión y verificación realizada; y, iii) Las consideraciones realizadas respecto de los términos de las relaciones contractuales revisadas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, la descripción y cronograma de las órdenes emitidas a los AGENTES ECONÓMICOS correspondientes, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-2/ inciso i)** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
		un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-2/ inciso i)** en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-2/ inciso ii)	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-2/ inciso ii),** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) El inciso de la medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-2/ inciso ii)** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-2/ inciso ii)** en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
		presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

3. Barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES relacionados con el SUMINISTRO (Barrera B-3)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existen barreras a la competencia y libre concurrencia relacionadas con la integración vertical de ASA en los segmentos de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. A continuación, se presentan lo elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- ASA, dentro del MERCADO INVESTIGADO, provee los servicios de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina.
- La CRE le otorgó a ASA 60 (sesenta) permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO y 62 (sesenta y dos) permisos de EXPENDIO. Por otro lado, para la prestación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ASA solicitó a la CRE, en marzo de dos mil diecisiete, un permiso de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS, el cual fue otorgado con número H/20159/COM/2017. Sin embargo, dicha autoridad consideró procedente que el carácter del mismo fuera provisional, debido a que ASA opera 60 (sesenta) instalaciones de ALMACENAMIENTO INTERNO, por lo que puede ejercer control sobre estas, lo que afecta negativamente la competencia, la eficiencia en los mercados y el acceso abierto.[19] Asimismo, sujetó la vigencia de dicho permiso provisional a la separación de las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de las de ALMACENAMIENTO INTERNO, mediante la constitución de una persona moral distinta a ASA y a que esta obtuviera el permiso definitivo.[20]
- No obstante, el catorce de junio dos mil diecinueve, la CRE le otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN número H/22259/COM/2019, sin que se cumplieran las condiciones de separación estricta de dichas actividades. A través de la resolución por la que se le otorgó el permiso definitivo, la CRE señaló que ASA se ha visto imposibilitado para constituir una persona moral

[19] Considerando TERCERO de la RES/1235/2017.
[20] Considerando CUARTO de la RES/1235/2017.

distinta por cuestiones de carácter presupuestario, por lo que se hace necesario realizar acciones para establecer la separación funcional, operativa y contable.[21]

- A la fecha del acuerdo de conclusión de la investigación que obra en el EXPEDIENTE, ASA no había dado total cumplimiento a las obligaciones a las que se encuentra sujeto como titular del permiso H/22259/COM/2019, ya que requiere contar con autorizaciones gubernamentales para la aprobación de su nueva estructura orgánica y funcional.[22]
- Sobre el particular, diversos COMERCIALIZADORES y TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron la existencia de problemas derivados de la aún existente integración vertical de ASA y los servicios que presta.
- Diversos AGENTES ECONÓMICOS manifiestan una disminución en la calidad de los diferentes servicios prestados por ASA a sus competidores en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al tener el doble carácter como competidor y proveedor de los servicios relacionados con el SUMINISTRO, es decir, de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.
- Derivado de que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de ASA, tanto los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como los TRANSPORTISTAS AÉREOS observan que ASA cobra de manera conjunta el precio de la molécula y los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Esto genera incertidumbre, ya que no es clara la distinción entre los descuentos que se obtienen por la compra de turbosina a ASA y los descuentos que ASA otorga por volumen suministrado en el servicio de EXPENDIO, ya que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS consideran que las tarifas están ligadas. De manera preliminar, se considera que esto puede favorecer a ASA sobre otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la SHCP y la SFP (**M-3A**):

i) La SHCP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen presupuestario y/o las autorizaciones correspondientes.

ii) La SFP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen organizacional y/o las autorizaciones correspondientes.

Orden a ASA, en específico a su Consejo de Administración (**M-3B**), para que:

i) Una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas, autorice y publique en el DOF los cambios de la nueva estructura orgánica de ASA.

ii) De conformidad con lo señalado en la opinión técnica no vinculatoria de la CRE, ASA se encuentra en el supuesto de participación cruzada en términos del artículo 83, segundo párrafo, de la LH, por lo que, una vez que obtenga las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas y cumpla con las

---

[21] Considerando SEXTO de la RES/476/2019.

[22] De conformidad, entre otros, con el artículo 18 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el trece de noviembre de dos mil veinte.

obligaciones de reestructura orgánica establecidas por la CRE, deberá solicitar a la COMISIÓN la opinión a que se refiere el artículo 83, tercer párrafo, de la LH.

iii) Reporte a esta COMISIÓN, una vez realizado lo señalado en el punto anterior, la implementación de los cambios a la nueva estructura orgánica de ASA y sus implicaciones en la operación de cada una de las actividades que realiza (COMERCIALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO y EXPENDIO).

Dicho reporte deberá contener, por lo menos, el soporte documental de: **i)** procedimientos de cada una de las actividades en el que se señalen las áreas y personal que se involucran en cada una de ellas; **ii)** esquemas de contabilidad aplicables a cada una de las actividades, así como el desglose de facturación para cada uno de los servicios; y, **iii)** metodologías de cálculo y asignación de costos.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-3A	Se recomienda a la SHCP y a la SFP que dentro del plazo de 3 (tres) meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, implementen la **M-3A**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SHCP y la SFP, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, la SHCP y la SFP deberán informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La SCHP y la SFP deberán presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o del de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la SHCP y/o a la SFP consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-3A** en el plazo señalado, deberán informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SHCP y/o la SFP no implementen la **M-3A** en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifiquen sus razones, dentro de los 20 (veinte) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
		implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso i)	Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 3 (tres) meses posteriores a ello, implemente la **M-3B/ inciso i)**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	ASA deberá presentar a la COMISIÓN dentro de los de 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o el de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso ii)	Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 2 (dos) meses posteriores a ello, implemente la **M-3B/ inciso ii)**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 2 (dos) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	El cumplimiento de la orden se acreditará con la emisión de la opinión de la COMISIÓN que corresponda, una vez seguido el procedimiento de la LFCE para tales efectos. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso iii)	Se ordena a ASA que, una vez concretada la implementación de la **M-3B/ inciso i)**, presente semestralmente durante 2 (dos) años	La COMISIÓN considerará los reportes presentados por ASA para dar seguimiento y considerar o evaluar, en su caso, el desempeño del mercado, la existencia de las condiciones de

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
	el reporte que se refiere la **M-3B/ inciso iii)**. El reporte deberá presentarse durante los primeros 30 (treinta) días de cada semestre.	competencia efectiva de los mercados en los que participa en el mediano plazo, así como la permanencia o no de las barreras identificadas previamente. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

4. Barrera a la competencia los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO (Barrera B-4)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existe una barrera a la competencia y libre concurrencia que corresponde a la existencia de cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- A partir de la entrada en vigor de la LEY DE AEROPUERTOS, el marco jurídico del sector aeroportuario permitió que los particulares a través de concesiones pudieran construir, operar y administrar aeropuertos en territorio nacional.[23] No obstante, se estableció que ASA continuaría administrando los aeropuertos del país, en términos de su Decreto de Creación hasta en tanto la SICT otorgara concesiones respecto de los aeropuertos administrados por ASA.[24]
- En línea con lo anterior, el artículo Noveno Transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS estableció, en su momento, un derecho de exclusividad en favor de ASA. En seguimiento a dicha disposición, se estableció en los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos emitidos por la SICT, una exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO, entre otras actividades.
- Con la entrada en vigor de la LH el once de agosto de dos mil catorce, se derogó materialmente la exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO. Esto, fue posteriormente reconocido por la SICT con la emisión del "*AVISO General relacionado con el artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos*" que se publicó en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.

[23] De conformidad con el artículo 10 de la LEY DE AEROPUERTOS.
[24] De conformidad con el artículo Tercero Transitorio de la LEY DE AEROPUERTOS.

- No obstante, a la fecha, los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos no han sido modificados y aún mantienen las cláusulas de exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Lo anterior aun cuando dicho derecho de exclusividad estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS fue derogado con la entrada en vigor de la LH.

Lo anterior conlleva una imposibilidad jurídica para que existan otros posibles prestadores de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, lo que, a su vez, impide que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tengan la posibilidad de adquirir turbosina de terceros en mejores condiciones, en términos de precio, oportunidad en el suministro, calidad en el servicio, entre otros.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza las siguientes recomendaciones a la SICT (**M-4**):

i) Modifique los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos y cualquier otra disposición o acto administrativo que haya emitido, en el que se otorgue exclusividad en favor de ASA para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, eliminando dicha exclusividad; y,

ii) No establezca en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos o en cualquier otra disposición o acto administrativo que otorgue con posterioridad, derechos de exclusividad en favor de ASA, ni de ningún otro AGENTE ECONÓMICO, para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO y EXPENDIO.

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-4	Se recomienda a la SICT que implemente la **M-4** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SICT, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SICT deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La SICT deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o del de su prórroga, un informe que contenga la descripción de la medida implementada y el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la SICT considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-4** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SICT no implemente la **M-4** en el plazo establecido ni presente un plan de

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
		implementación alternativo, deberá presentar a la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, en un plazo de 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

5. Barrera a la competencia que consiste en la ausencia de regulación de participación máxima en la reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-5)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que existe una barrera a la competencia y libre concurrencia que consiste en la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, relacionada con la inexistencia de límites a la participación máxima de PEMEX TRI en la contratación y reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Esta barrera se manifiesta en el hecho de que la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país se encuentra contratada o reservada con PEMEX TRI y, por lo tanto, no se encuentra disponible para los COMERCIALIZADORES que requieren acceder a ella. Lo anterior dificulta la viabilidad económica y el acceso a opciones de ALMACENAMIENTO disponibles para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, y las opciones para cumplir con obligaciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. A continuación, se presentan los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar:

- La falta de acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO limita la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, pues estos requieren acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para ser una opción competitiva, ya que este acceso les permite el desarrollo de canales de distribución eficientes, la expansión del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA hacia diferentes aeropuertos y la obtención de permisos de importación con estabilidad en el mediano plazo. Asimismo, limita las opciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para cumplir con la obligación de almacenamiento mínimo de turbosina, establecida en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. Dada la existencia de barreras a la entrada en el ALMACENAMIENTO EXTERNO, es poco probable para un COMERCIALIZADOR PRIMARIO o un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO construir dicha infraestructura, por lo que necesita acceso a la existente.
- PEMEX TRI tiene una participación superior al 98% (noventa y ocho por ciento) en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, así como la capacidad para fijar precios y restringir

el abasto en él. En dicho mercado relevante únicamente hubo 3 (tres) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y 1 (un) participante potencial, de los cuales uno salió del mercado, otro enfrenta un proceso de revocación de su permiso de importación y otro no ha podido utilizarlo debido a asuntos relacionados con la caducidad de su permiso; es decir, PEMEX TRI es materialmente el único participante. Además, PEMEX TRI tiene contratado o reservado el 57% (cincuenta y siete por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO operativa en el país, por lo que otros COMERCIALIZADORES PRIMARIOS no pueden acceder a ella. En consecuencia, en caso de que exista capacidad disponible (que podría ser nueva capacidad o capacidad que haya quedado liberada) y esa capacidad pueda ser contratada por PEMEX TRI, se privaría a competidores potenciales de opciones para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, lo que apuntalaría la presencia de PEMEX TRI como el único o el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO.

- No es clara la permanencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de los 2 (dos) COMERCIALIZADORES que tienen contratada capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, distintos de PEMEX TRI, por lo que esta podría quedar disponible para otros nuevos participantes. Sin embargo, dado que PEMEX TRI es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que tiene producción de turbosina en México y es materialmente el único que importa ese combustible, es también el único que, en el corto plazo, estaría en condiciones de hacer uso de la capacidad que, eventualmente, quedará disponible. En caso de que reserve para sí dicha capacidad, se privaría a otros AGENTES ECONÓMICOS de la posibilidad de convertirse en competidores viables en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.
- El número escaso de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y su baja participación en el mercado, que les impide contrarrestar el poder de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA son efectos, entre otros elementos, de la dificultad para acceder a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO contratada con PEMEX TRI.

En consideración a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la CRE que, en términos del artículo 83 de la LH, establezca una regulación que consista en una determinación de la participación máxima que puede tener PEMEX TRI en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO a nivel regional, a fin de promover el uso eficiente de la infraestructura (**M-5**).

En relación con las medidas, se propone lo siguiente:

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-5	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-5** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo otorgado o de su prórroga, un informe que contenga la descripción de las actividades realizadas para implementar la medida. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho,

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
	la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	para la implementación de la **M-5** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle, para su opinión, un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-5** en el plazo establecido, ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

Por lo anteriormente expuesto y señalado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye y acuerda lo siguiente:

PRIMERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que hay elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, así como la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que se proponen medidas correctivas para eliminar las Barreras a la Competencia identificadas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SEGUNDO. Notifíquese mediante oficio a la Comisión Reguladora de Energía, a la Secretaría de Economía, a la Secretaría de Energía, a la Secretaría de la Función Pública, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el presente DICTAMEN PRELIMINAR, para hacer de su conocimiento la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 163, fracción IV y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. Notifíquese por correo electrónico a Aeropuertos y Servicios Auxiliares el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone diversas medidas correctivas para eliminar las posibles 5 (cinco) Barreras a la

Competencia, que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 1, 2, fracción II, 3, 16, 17 y 18 de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

CUARTO. Notifíquese, mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de internet de la COMISIÓN, para que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, puedan manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes. Lo anterior, de conformidad con los artículos 94, fracciones III, tercer párrafo, y IV de la LFCE; y, 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN para que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

El Titular de la Autoridad Investigadora, **José Manuel Haro Zepeda**.- Rúbrica."

III. Consideraciones de derecho

La COMISIÓN tiene por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados. Para el cumplimiento de su objeto, contará con las facultades necesarias, entre estas, "(…) *las de **ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia**; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos*" [Énfasis añadido].[25]

La LFCE establece, en su artículo 3, fracción IV, que las barreras a la competencia y libre concurrencia son

> "[c]ualquier característica estructural del mercado, hecho o acto de los Agentes Económicos que tenga por objeto o efecto impedir el acceso de competidores o limitar su capacidad para competir en los mercados; que impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia, así como las disposiciones jurídicas emitidas por cualquier orden de gobierno que indebidamente impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia".

Por su parte, el artículo 57 de la LFCE dispone que la COMISIÓN proveerá lo conducente para prevenir y eliminar las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, a través de los procedimientos en ella previstos.

En este sentido, el artículo 94 de la LFCE prevé el procedimiento de investigación que ha de iniciarse cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia

[25] De conformidad con el artículo 28, párrafo decimocuarto, de la CONSTITUCIÓN.

efectiva en un mercado, con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

Para efectos de este procedimiento, corresponde a la AUTORIDAD INVESTIGADORA el inicio y el desahogo de la etapa de investigación[26] y para su desahogo contará con todas las facultades de investigación previstas en el artículo 73 de la LFCE, entre estas, requerir información y documentos, citar a declarar a los AGENTES ECONÓMICOS que tengan relación con el MERCADO INVESTIGADO, realizar visitas de verificación y ordenar cualquier otra diligencia que considere pertinente.[27]

Concluido el procedimiento de investigación, y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitirá el DICTAMEN PRELIMINAR a que se refiere el artículo 94, fracción III, de la LFCE,[28] en el que deberá proponer al PLENO las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA deberá justificar las medidas correctivas propuestas en los siguientes términos: **i)** que la medida elimine los problemas de competencia relacionados con la existencia de las barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones de acceso al insumo esencial; y, **ii)** que la medida alcance los fines de la forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de aquellas alternativas que se deriven del expediente.[29]

Lo anterior, a fin de que, una vez desahogado el procedimiento establecido en el artículo 94, fracciones IV a VII, de la LFCE, el PLENO de la COMISIÓN en ejercicio de sus facultades, en su caso, resuelva y ordene las medidas para eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia.

IV. Cronología de la investigación

El veintitrés de octubre de dos mil diecinueve, el entonces Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación establecido en el artículo 94 de la LFCE, toda vez que se identificaron elementos que hicieron suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, y turnó el EXPEDIENTE a la DGMR para el desahogo de la investigación.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[26] De acuerdo con los artículos 26 de la LFCE y 17, fracción II, del ESTATUTO.
[27] Lo anterior, conforme al artículo 94, fracciones I y II, de la LFCE.
[28] En términos del artículo 17, fracción XVI, del ESTATUTO.
[29] De conformidad con el artículo 12, párrafo segundo, de las DISPOSICIONES.

El extracto del acuerdo de inicio referido se publicó en el DOF, así como en la página de internet de la COMISIÓN,[30] el treinta y uno de octubre de dos mil diecinueve, con el objeto de que cualquier persona pudiera coadyuvar con la investigación.[31]

Mediante los acuerdos emitidos el cuatro de septiembre de dos mil veinte y el catorce de mayo de dos mil veintiuno, se amplió el plazo de la investigación por 2 (dos) periodos adicionales de 120 (ciento veinte) días hábiles, de conformidad con el artículo 94, fracción I, de la LFCE.[32]

Durante la tramitación de la investigación radicada en el EXPEDIENTE, se llevaron a cabo las actuaciones referidas en la sección "***Anexo 1. Actuaciones realizadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Mediante acuerdo emitido el veinticuatro de noviembre de dos mil veintiuno, el suscrito, Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA, una vez transcurrido el tercer periodo de investigación, concluyó la investigación que obra en el EXPEDIENTE, de conformidad con el artículo 63, primer párrafo, de las DISPOSICIONES.[33]

V. MERCADO INVESTIGADO

De conformidad con el acuerdo de inicio de la investigación del EXPEDIENTE, el mercado investigado es el mercado nacional de combustibles para aeronaves, el cual incluye la producción, importación, almacenamiento, transporte, distribución, comercialización, expendio y servicios relacionados.

En la presente sección se identifica: **i)** a las AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO; **ii)** el marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO; y, **iii)** las principales características del funcionamiento del MERCADO INVESTIGADO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[30] Disponible para su consulta en la siguiente dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/10/IEBC_002_2019_ExtractoDeAcuerdoDeInicio.pdf

[31] En cumplimiento a lo establecido en el artículo 94, fracción I, de la LFCE.

[32] Los extractos de los acuerdos de ampliación del plazo de la investigación que radica en el EXPEDIENTE, se publicaron el siete de septiembre de dos mil veinte y el diecisiete de mayo de dos mil veintiuno en la página de internet de la COMISIÓN, los cuales se encuentran disponibles en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/09/IEBC_002_2019_1_AcuerdoDeAmpliacion.pdf y https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/05/IEBC_002_2019_2_AcuerdoDeAmpliacion.pdf, respectivamente. Cabe señalar que, en atención a la situación sanitaria generada por el virus SARS-CoV-2, el PLENO emitió los ACUERDOS DE SUSPENSIÓN que suspendieron, entre otros, el periodo de la investigación citada al rubro.

[33] El extracto del acuerdo de conclusión de la investigación radicada en el EXPEDIENTE se publicó el veinticuatro de noviembre de dos mil veintiuno, en la página de internet de la COMISIÓN, el cual se encuentra disponible en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/11/IEBC_002_2019_AcuerdoDeConclusion.pdf.

1. AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó la existencia de diversas AUTORIDADES PÚBLICAS y ciertos AGENTES ECONÓMICOS -algunos de los cuales pertenecen a un GIE-, que tienen participación y/o relación con el MERCADO INVESTIGADO, mismos que se refieren a continuación.

Una descripción detallada de los mismos se encuentra en la sección "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

AUTORIDADES PÚBLICAS

A manera de resumen, con relación a los segmentos del MERCADO INVESTIGADO, las siguientes autoridades ejercen facultades, de acuerdo con lo siguiente:

Tabla 1. Facultades de AUTORIDADES PÚBLICAS en el MERCADO INVESTIGADO[34]

AUTORIDAD PÚBLICA	Actividad	Facultad general	Facultad en el MERCADO INVESTIGADO
SAT	Importación	Aplica la legislación fiscal y aduanera.	Autoriza el despacho de mercancías por las aduanas nacionales y administra el SISTEMA ADUANERO a efecto de que los permisionarios puedan realizar operaciones en cualquiera de las aduanas del país, de conformidad con el artículo 19, fracción XCI, del REGLAMENTO SAT; numeral 17 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y Segundo Transitorio del DECRETO ANAM.
SE	Importación	Formula y conduce políticas generales, entre ellas, de comercio exterior.	Establece medidas para regular o restringir la importación de mercancías a través de acuerdos, de conformidad con el artículo 4, fracción III, de la LEY DE COMERCIO.
SENER	Producción, Importación y ALMACENAMIENTO	Establece, conduce, coordina y supervisa la política energética del país.	Expide, revoca y suspende los permisos para la importación de PETROLÍFEROS con el apoyo de la SE, de conformidad con los artículos 48, fracción I, 56 y 59 bis de la LH. Determina la política pública aplicable a los niveles de almacenamiento y a la garantía de suministro de PETROLÍFEROS,

[34] Elaboración propia con la información contenida en el "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

			de conformidad con el artículo 80, fracciones II y III, de la LH.
CRE	ALMACENAMIENTO, Transporte, COMERCIALIZACIÓN y EXPENDIO	Fomenta el desarrollo eficiente, protege los intereses de los usuarios y atiende a la confiabilidad, estabilidad y seguridad en la prestación de los servicios.	Establece la regulación de las contraprestaciones, precios y tarifas para los servicios de ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS, de conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH. Otorga, modifica y revoca los permisos, así como expide disposiciones de aplicación general para la prestación de los servicios, de conformidad con los artículos 48, fracción II; 82, primer párrafo, de la LH y 5 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO. Establece las DACG DE ACCESO ABIERTO, que contienen provisiones en materia de publicación del BOLETÍN ELECTRÓNICO, de conformidad con el artículo 70 de la LH.
SHCP	EXPENDIO	Establece y revisa los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal.	Autoriza las tarifas del servicio de EXPENDIO que presta ASA.[a]
SICT	ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO	Conduce las políticas para el desarrollo del transporte aéreo, regula y vigila la administración de los aeropuertos.	Regula, coordina, vigila y controla, entre otros, la prestación de los servicios complementarios, entre ellos el SUMINISTRO, sus instalaciones y equipos, de conformidad con el artículo 21 del REGLAMENTO SICT.

Nota:

[a] A partir de la entrada en vigor de la REFORMA ENERGÉTICA y dada la naturaleza jurídica de ASA como organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, la SHCP a través de la Unidad de Política de Ingresos no Tributarios aprueba las tarifas con las que ASA presta el servicio de EXPENDIO, conforme a los artículos 31, fracción X, de la LOAPF y 38 del REGLAMENTO SHCP. Folio 4395 del EXPEDIENTE.

AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO

Dentro de los AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO se identificaron a los siguientes tipos: **i)** COMERCIALIZADORES; **ii)** ALMACENISTAS, dentro y fuera de un aeropuerto; **iii)** EXPENDEDORES; **iv)** transportistas; y, **v)** TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Tabla 2. AGENTES ECONÓMICOS identificados por actividad en el MERCADO INVESTIGADO[35]

Tipo	AGENTES ECONÓMICOS
ALMACENISTAS	ASA HIDROSUR GRUPO IENOVA PEMEX LOG INVEX SEA
COMERCIALIZADORES	PEMEX TRI
	VALERO TRAFIGURA VITOL ASA BP GRUPO HIPERGAS REPSOL WFS
EXPENDEDORES	ASA SEA ACROSS FUEL
Transportistas	KCSM GRUPO UNIDOS PEMEX LOG
TRANSPORTISTAS AÉREOS	AEROMAR AEROMÉXICO VIVA AEROBÚS VOLARIS

2. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO

El marco jurídico del sector de hidrocarburos,[36] en relación con el MERCADO INVESTIGADO, deriva principalmente de la LH, la cual es ley reglamentaria de los artículos 25, párrafo cuarto, 27, párrafo séptimo, y 28, párrafo cuarto, de la CONSTITUCIÓN.

La LH tiene por objeto regular diversas actividades en el territorio nacional, entre ellas, el transporte, el ALMACENAMIENTO, la COMERCIALIZACIÓN y el EXPENDIO.[37] Así, esta ley, entre otros, define algunos conceptos, establece un régimen de permisos y las autoridades encargadas de

[35] Elaboración propia con la información contenida en el "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.
[36] Con excepción de las actividades de exploración y extracción de hidrocarburos.
[37] De conformidad con el artículo 2, fracción IV, de la LH.

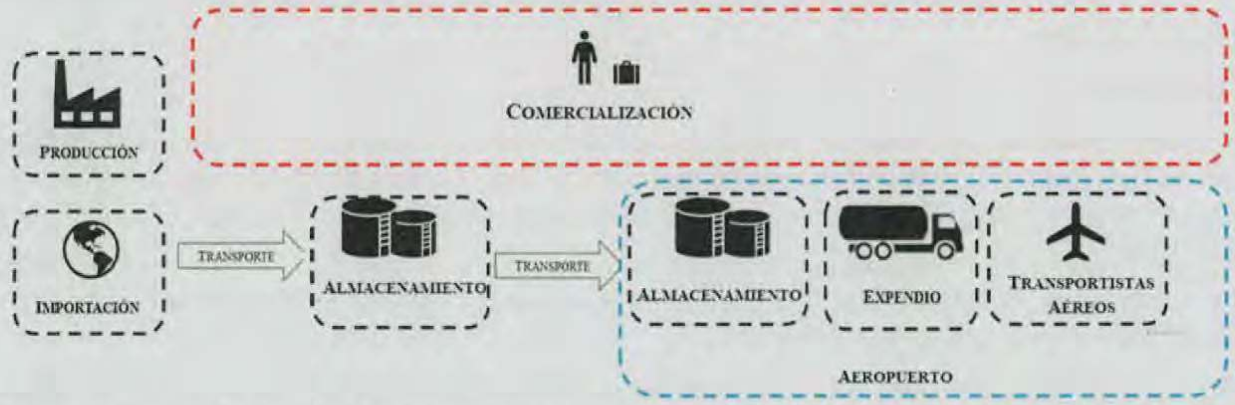
otorgarlos, introduce algunas reglas de prestación de servicios bajo el principio de acceso abierto y señala reglas específicas para el EXPENDIO y otras actividades.

En el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR se describen las principales disposiciones derivadas de la LH y otras aplicables a cada una las actividades que comprenden el MERCADO INVESTIGADO.

3. Características generales del MERCADO INVESTIGADO

En atención a que el mercado nacional de combustibles para aeronaves incluye la producción, importación, ALMACENAMIENTO, transporte, COMERCIALIZACIÓN y EXPENDIO, en esta sección se describe la cadena de valor de los COMBUSTIBLES AÉREOS.

Gráfico 1. Cadena de valor de los COMBUSTIBLES AÉREOS.[38]



Al respecto, para efectos del DICTAMEN PRELIMINAR se analizan los eslabones de la cadena de valor de los combustibles aéreos como aparecen de izquierda a derecha en el "***Gráfico 1. Cadena de valor de los COMBUSTIBLES AÉREOS***", aunque los USUARIOS FINALES son los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Es decir, se analiza en primer lugar a la COMERCIALIZACIÓN que se ofrece a USUARIOS diferentes a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, es decir, cuya demanda se ubica principalmente fuera de los aeropuertos; los permisionarios de esta COMERCIALIZACIÓN demandan combustibles aéreos producidos en el país o importados. A continuación, se analiza el ALMACENAMIENTO que se presta fuera de los aeropuertos, que se requiere para dirigir los combustibles aéreos desde sus lugares de origen hacia las terminales de ALMACENAMIENTO ubicadas en los aeropuertos. Posteriormente, se analiza la COMERCIALIZACIÓN que atiende la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, que requiere la contratación de los servicios de SUMINISTRO (el ALMACENAMIENTO que se ofrece en aeropuertos y el EXPENDIO). Finalmente, se analizan estos últimos.

---

[38] Elaboración propia conforme al "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Producción

Los combustibles aéreos se obtienen a través del proceso de tratamiento y refinación de petróleo crudo en las diferentes plantas refinadoras del país. El proceso de refinación comprende el conjunto de procesos físicos y químicos a los cuales se somete el petróleo crudo a efecto de convertirlo en productos refinados de uso final, entre estos, los combustibles aéreos.[39]

Para producir combustibles aéreos en México es necesario contar con un permiso de refinación de petróleo expedido por la SENER. A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encontraban vigentes 7 (siete) permisos de refinación,[40] que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que conforman el Sistema Nacional de Refinación. Al respecto, PEMEX TRI es titular de la totalidad de los permisos de refinación.[41] Así, este es el único AGENTE ECONÓMICO que participa en la producción de combustibles aéreos en México.

Al respecto, la producción de PEMEX TRI representó el 38% (treinta y ocho por ciento) y el 33% (treinta y tres por ciento) oferta nacional de turbosina en dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, respectivamente.[42]

Importación

La importación de combustibles aéreos es una actividad de consiste en la entrada a territorio nacional de dichos PETROLÍFEROS para permanecer en este, ya sea de forma temporal o definitiva.[43] Para desarrollar esta actividad es necesario contar con un permiso de importación expedido por la SENER.

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, los AGENTES ECONÓMICOS que han participado en esta actividad son PEMEX TRI,[44] HIPERGAS,[45] TRAFIGURA[46] y VITOL.[47]

Las importaciones de PEMEX TRI representaron el 61% (sesenta y uno por ciento) y el 63% (sesenta y tres por ciento) de la oferta nacional de turbosina en dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, respectivamente. Además, al considerar a PEMEX TRI y otros AGENTES ECONÓMICOS importadores, las importaciones representaron el 62% (sesenta y dos por ciento) y el 67% (sesenta y siete por

---

[39] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6. Diagnóstico de la Industria de Petrolíferos en México.pdf*", página cuarenta y ocho.
[40] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*".
[41] Ídem.
[42] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Estadísticas SENER*".
[43] Fracción II, punto 3, del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[44] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible los archivos electrónicos denominados "*93. Permiso 3914-1701C120000070.pdf*" y "*94. Permiso 3928-1701C120000087.pdf*".
[45] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*100. Permisos de importación Hipergas*".
[46] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica "*Anexo 17.3 Permisos Importación*".
[47] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*97. Permisos de importación Vitol*".

ciento) de la oferta nacional de turbosina en dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, respectivamente.[48]

ALMACENAMIENTO

El ALMACENAMIENTO de combustibles aéreos consiste en su depósito y resguardo en instalaciones confinadas que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo.[49] Los ALMACENISTAS son responsables de guardar los combustibles aéreos, conservar la calidad del producto y realizar la medición del producto recibido y entregado en su instalación, de conformidad con las normas oficiales mexicanas aplicables.[50] Además, es una actividad permisionada y supervisada por la CRE, quien es la autoridad encargada de otorgar los permisos de ALMACENAMIENTO para una instalación o conjunto de instalaciones específicas, que cuentan con una capacidad determinada.[51] Los sistemas de ALMACENAMIENTO pueden ubicarse en aeropuertos o fuera de ellos.

Respecto a los sistemas de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos,[52] a nivel nacional, PEMEX LOG es el principal ALMACENISTA, ya que cuenta con 12 (doce) de 16 (dieciséis) permisos existentes.[53] Los otros AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con permisos de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos son HIDROSUR, que cuenta con una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso, Yucatán, y GRUPO IENOVA, que cuenta con la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México operativas aunque, hasta la fecha de desahogo de la información, según el dicho de este AGENTE ECONÓMICO no habían almacenado turbosina por lo menos, hasta el primero de septiembre de dos mil veintiuno, por lo que no son alternativas actuales, sino potenciales, de ALMACENAMIENTO.[54] [redacted].

Por su parte, el ALMACENAMIENTO que se presta en sistemas ubicadas dentro de los aeropuertos es una actividad permisionada y supervisada por la CRE, pero también requiere cumplir con diversas disposiciones de la industria aeroportuaria, como la LEY DE AEROPUERTOS y el REGLAMENTO DE

---

[48] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Estadísticas SENER*".

[49] Artículo 4, fracción II, de la LH.

[50] De conformidad con el artículo 22 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[51] De conformidad con el artículo 21 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[52] De conformidad con el artículo 2, fracción VI, de la LEY DE AEROPUERTOS, un aeropuerto es el aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial. Únicamente los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto podrán prestar servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular.

[53] Las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO con números de permiso PL/11749/ALM/2015, PL/11750/ALM/2015, PL/11102/ALM/2015, PL/11105/ALM/2015, PL/11108/ALM/2015, PL/11109/ALM/2015, PL/11112/ALM/2015, PL/11049/ALM/2015, PL/11059/ALM/2015, PL/11073/ALM/2015 y PL/11103/ALM/2015. Folios 956 información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 1288 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos*".

[54] Folio 8084 del EXPEDIENTE.

AEROPUERTOS.[55] De información que obra en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica, en territorio nacional, a 2 (dos) permisionarios de ALMACENAMIENTO con sistemas ubicados en aeropuertos: ASA, que cuenta con 60 (sesenta) permisos[56] y SEA, con 2 (dos).[57]

Transporte

El transporte es la actividad de recibir, entregar y, en su caso, conducir hidrocarburos, PETROLÍFEROS y petroquímicos de un lugar a otro por medio de ductos u otros medios, que no conlleva la enajenación o la COMERCIALIZACIÓN de dichos productos.[58] El transporte puede realizarse: **i)** desde el punto de origen del combustible aéreo hasta las terminales de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos; o, **ii)** desde las terminales de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos hacia las diferentes terminales de ALMACENAMIENTO dentro de aeropuertos.

Los combustibles aéreos se pueden transportar a través de las siguientes modalidades: **i)** ductos;[59] **ii)** autotransporte, que incluye autotanques y semirremolques;[60] **iii)** carrotanques;[61] y,

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[55] Folios 972 a 974 del EXPEDIENTE.

[56] Con sistemas de ALMACENAMIENTO ubicados en los siguientes aeropuertos: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Campeche, Cancún, Chetumal, Chihuahua, Ciudad de México, Ciudad del Carmen, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Ciudad Victoria, Colima, Cozumel, Cuernavaca, Culiacán, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, Ixtapa, La Paz, Lázaro Cárdenas, Loreto, Los Cabos, Los Mochis, Manzanillo, Matamoros, Mazatlán, Mérida, Mexicali, Minatitlán, Monterrey, Morelia, Nogales, Nuevo Laredo, Oaxaca, Pachuca, Poza Rica, Puebla, Puerto Escondido, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Querétaro, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Tamuín, Tapachula, Tehuacán, Tepic, Tijuana, Toluca, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Uruapan, Veracruz, Villahermosa y Zacatecas. Folio 1028 de EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".

[57] Con sistemas de ALMACENAMIENTO ubicados en los siguientes aeropuertos de Saltillo y Piedras Negras. Folio 7689 del EXPEDIENTE. [redacted]. Folio 7704 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 12.- Reportes Volumetricos y Ventas*".

[58] De conformidad con el artículo 4, fracción XXXVIII, de la LH.

[59] De conformidad con el artículo 2, fracción VIII, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, los ductos son "[l]*as tuberías e instalaciones para el Transporte de Hidrocarburos, Petrolíferos o Petroquímicos, así como para la Distribución de Petrolíferos y Gas Natural*".

[60] De conformidad con el artículo 2, fracciones II y XVIII, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el autotanque es "[e]*l vehículo automotor que en su chasis tiene instalado en forma permanente uno o más Recipientes No Desmontables para el Transporte o Distribución de Hidrocarburos y Petrolíferos en función del tipo de permiso otorgado*" y el semirremolque es "[l]*a estructura móvil no autopropulsada que mantiene en forma fija y permanente un recipiente para contener Hidrocarburos como el Gas Natural licuado o comprimido, así como Petrolíferos, que permite el Transporte y la realización de maniobras de carga y descarga de los mismos*".

[61] De conformidad con el artículo 2, fracción V, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el carrotanque es "[e]*l vehículo con uno o varios Recipientes No Desmontables que se utiliza para el Transporte por vía férrea de Hidrocarburos y Petrolíferos*".

iv) buquetanques.[62] La prestación del servicio de transporte requiere de un permiso expedido por la CRE.[63]

El modo de transporte contratado se realiza de conformidad con la capacidad de recepción de cada punto de destino. Cuando el destino es directamente el aeropuerto, la entrega únicamente se puede realizar vía autotransporte.[64] Cuando el destino son las terminales de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos y tienen infraestructura marítima, el transporte puede ser bajo la modalidad de buquetanque. Para las terminales de ALMACENAMIENTO que se ubican fuera de aeropuertos y son terrestres, el modo de transporte puede ser por ductos, autotransporte o carrotanques.

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, se identificaron 211 (doscientos once) permisos de autotanque; 16 (dieciséis) permisos de buquetanque y 5 (cinco) permisos de carrotanque autorizados para el transporte de petrolíferos.[65] Adicionalmente, PEMEX LOG cuenta con 5 (cinco) ductos dedicados exclusivamente al transporte de turbosina.[66]

COMERCIALIZACIÓN

La COMERCIALIZACIÓN es una actividad regulada por la CRE que, para el caso de los combustibles aéreos, consiste en la oferta a los USUARIOS o directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, en conjunto o por separado, de los siguientes servicios: **i)** la compraventa de combustibles aéreos; **ii)** la gestión o contratación de servicios de transporte y ALMACENAMIENTO de dichos productos; y, **iii)** la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o TRANSPORTISTAS AÉREOS. La COMERCIALIZACIÓN no contempla la propiedad de infraestructura, ni la prestación de los servicios que se requieren para atender a sus clientes.[67]

Los COMERCIALIZADORES han gestionado la contratación de las actividades de transporte y ALMACENAMIENTO fuera y dentro de los aeropuertos para sus clientes. Entre estos, se identificó que ASA, BP, PEMEX TRI, REPSOL, WFS, HIPERGAS, TRAFIGURA y VITOL han participado como COMERCIALIZADORES durante el PERIODO, como se explica en los apartados "***2.1. COMERCIALIZADORES PRIMARIOS***" y "***2.4. COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS***" del "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***".

---

[62] De conformidad con el artículo 2, fracción IV, del REGLAMENTO, el buquetanque es "[l]*a embarcación con uno o varios Recipientes No Desmontables que se utiliza para el Transporte marítimo o fluvial de Hidrocarburos y Petrolíferos*".

[63] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LH.

[64] Con la excepción del Aeropuerto de Ciudad de México, que puede recibir combustibles aéreos por ducto desde la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco.

[65] Folio 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*".

[66] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6. Diagnóstico de la Industria de Petrolíferos en México.pdf*", página setenta y uno.

[67] De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

EXPENDIO

De conformidad con el artículo 4, fracción XIII, de la LH, el EXPENDIO consiste en la venta al menudeo directa al consumidor de PETROLÍFEROS en instalaciones con fin específico o multimodal, entre las que se encuentran estaciones de servicio, de compresión y de carburación. No obstante, de acuerdo con el artículo 76 de la LH, cuando se trate de combustibles aéreos, estos no podrán ser expendidos directamente al público. Así, el permisionario de EXPENDIO estará facultado para realizar la distribución de combustibles aéreos en aeropuertos a los TRANSPORTISTAS AÉREOS,[68] operadores aéreos[69] y, en su caso, a terceros para actividades distintas a las aeronáuticas previo pronunciamiento favorable de la SENER y la ahora SICT.[70] Al respecto, el artículo 60 de la REGLAMENTO DE AEROPUERTOS señala que el servicio de EXPENDIO de combustibles aéreos solo debe prestarse a las aeronaves y al equipo de apoyo terrestre dentro de los aeropuertos.

De información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que el EXPENDIO se puede realizar a través de dos modalidades: autotanques y/o dispensadores (conectados a redes de hidrantes con las que cuentan algunos sistemas de ALMACENAMIENTO ubicados en los aeropuertos). Los autotanques son vehículos de cisterna con capacidad limitada que pueden almacenar, transportar y suministrar combustible a las aeronaves en casi cualquier punto en donde se encuentre la aeronave, ya que no necesitan una toma de combustible fija.[71] Los dispensadores son vehículos que se encargan de bombear el combustible desde el punto de conexión con la red de hidrantes hasta el ala del avión.[72]

En México existen 4 (cuatro) permisionarios de EXPENDIO de turbosina en aeropuertos: ASA, que cuenta con 62 (sesenta y dos) permisos en igual número de aeropuertos a nivel nacional;[73] SEA

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[68] De conformidad con el artículo 2, fracción II, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS un transportista aéreo es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL.

[69] De conformidad con el artículo 2, fracción III, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS un operador aéreo es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a) de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera.

[70] De conformidad con el artículo 76 de la LH.

[71] Folio 1016 del EXPEDIENTE.

[72] Folios 1013 y 1014 del EXPEDIENTE.

[73] En los siguientes aeropuertos: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Campeche, Cancún, Chetumal, Chihuahua, Ciudad de México, Ciudad del Carmen, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Ciudad Victoria, Colima, Cozumel, Cuernavaca, Culiacán, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, Ixtapa, Ixtepec, La Paz, Lázaro Cárdenas, Loreto, Los Cabos, Los Mochis, Manzanillo, Matamoros, Mazatlán, Mérida, Mexicali, Minatitlán, Monterrey, Morelia, Nogales, Nuevo Laredo, Oaxaca, Pachuca, Palenque, Poza Rica, Puebla, Puerto Escondido, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Querétaro, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Tamuín, Tapachula, Tehuacán, Tepic, Tijuana, Toluca, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Uruapan, Veracruz, Villahermosa y Zacatecas. Folio 1028 de EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".

que cuenta con 2 (dos) permisos en los aeropuertos de Saltillo y Piedras Negras;[74] y ACROSS FUEL[75] y TURBOMEX,[76] quienes cuentan con un permiso cada uno en el aeropuerto de Toluca.[77]

Los usuarios del servicio de EXPENDIO son los COMERCIALIZADORES que ofrecen servicios a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, como parte del servicio de SUMINISTRO. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS son aquellos que pueden prestar los servicios de transporte aéreo regular,[78] no regular[79] y privado comercial;[80] de estos, la aviación regular es el principal servicio que ofertan los TRANSPORTISTAS AÉREOS. De la estadística operacional publicada por la ahora SICT se observa que, en dos mil veinte, se registraron 482,830 (cuatrocientos ochenta y dos mil ochocientos treinta) vuelos con origen y/o destino en el territorio nacional, de los cuales el 56% (cincuenta y seis por ciento) fueron vuelos regulares nacionales, el 40% (cuarenta por ciento) fueron vuelos regulares internacionales, el 3% (tres por ciento) fueron vuelos no regulares nacionales y el 1% (uno por ciento) vuelos no regulares internacionales.[81]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, entre enero de dos mil trece y junio de dos mil veintiuno, más del 99% (noventa y nueve por cierto) del combustible aéreo comercializado en México por ASA, el principal COMERCIALIZADOR que ofrece servicios a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, fue turbosina.[82] Los TRANSPORTISTAS AÉREOS fueron los principales consumidores de este PETROLÍFERO, al demandar el * .[83] Por tal motivo, el análisis realizado en el presente DICTAMEN PRELIMINAR se centra en los TRANSPORTISTAS AÉREOS que consumen turbosina para prestar servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y carga.

---

[74] Folios 7689 y 7690 del EXPEDIENTE.

[75] Folio 7793 del EXPEDIENTE.

[76] Folio 6636 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5.Permiso PL.21039.EXP.AE.2018.pdf*".

[77] * . Folios 7704 y 7825 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 12.- Reportes Volumetricos y Ventas*" y "*Anexo 9 Anexo 2*", respectivamente.

[78] De conformidad con el artículo 2, fracción XXXI, de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL, el servicio de transporte aéreo regular es el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y puede ser nacional o internacional.

[79] De conformidad con el artículo 2, fracción XXX, de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL, el servicio de transporte aéreo no regular es el que no está sujeto a rutas, itinerarios y frecuencias fijos y puede ser nacional o internacional.

[80] De conformidad con el artículo 27 de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL, el servicio de transporte privado comercial es aquel que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

[81] Cálculos propios con información de la SICT. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*91. sase-historico-dic-20-190221.xlsx*".

[82] Cálculos propios con información de ASA. Folios 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*".

[83] Ídem.

VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES

Para el análisis de la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia y de sus posibles efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera la existencia de los siguientes MERCADOS RELEVANTES:

- MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA
- MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO
- MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA
- MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO
- MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

Así, en el presente DICTAMEN PRELIMINAR, se definen los MERCADOS RELEVANTES que surgieron a partir de los hallazgos de la investigación conforme al artículo 58 de la LFCE y se analizan las condiciones de competencia en cada uno de ellos, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE. Al respecto, como se explicó previamente, se analiza en primer lugar a la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, en la que los permisionarios demandan combustibles aéreos producidos en el país o importados. A continuación, se analiza el ALMACENAMIENTO EXTERNO, que se requiere para dirigir los combustibles aéreos desde sus lugares de origen hacia las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO. Posteriormente, se analiza la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, que requiere la contratación de los servicios de SUMINISTRO (el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO).

1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

La COMERCIALIZACIÓN consiste en la actividad de ofrecer a USUARIOS o USUARIOS FINALES en conjunto o por separado: **i)** la compraventa de PETROLÍFEROS; **ii)** la gestión o contratación de los servicios de transporte y ALMACENAMIENTO; y **iii)** la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o USUARIOS FINALES.[84]

Para prestar dicho servicio, es necesario contar con un permiso otorgado por la CRE, el cual habilita a su titular para prestar el servicio en todo el territorio nacional tanto a USUARIOS como a USUARIOS FINALES.[85]

---

[84] De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[85] Ni la LH, ni el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO ni los títulos de permiso de COMERCIALIZACIÓN expedidos por la CRE limitan la zona geográfica de operación de los COMERCIALIZADORES. Por el contrario, de conformidad con el Noveno Considerando del Acuerdo A/034/2016 emitido por la CRE el catorce de julio de dos mil dieciséis: "(...) *al estar destinada a los Usuarios (permisionarios) o Usuarios Finales (consumidores) que realicen sus actividades o consuman el producto en territorio nacional, la actividad de comercialización se entiende realizada en territorio nacional, en términos del artículo 49 de la LH.*"

Sin embargo, a pesar de tratarse de un mismo permiso, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que en México el servicio de COMERCIALIZACIÓN se ha ofrecido en 2 (dos) modalidades o eslabones de la cadena de valor, en las cuales distintos AGENTES ECONÓMICOS se han especializado y han enfocado su actividad.

En específico, los COMERCIALIZADORES principales han enfocado sus actividades, ya sea a ofrecer la COMERCIALIZACIÓN a USUARIOS que son COMERCIALIZADORES, por lo que se identifican en este DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, o a USUARIOS FINALES que son TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, por lo que se identifican en este DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Esta distinción de sus actividades se basa, principalmente, en los usuarios a los que atienden:

- En particular, se observó que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS principalmente ofrecen turbosina a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte, del total del volumen vendido de turbosina por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS –PEMEX TRI, HIPERGAS y TRAFIGURA–, el 99.40% (noventa y nueve punto cuarenta por ciento) correspondió a ventas a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Durante dicho periodo, [redacted].[86] [redacted].[87]
- Por su parte, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ofrecen turbosina directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, del total del volumen vendido de turbosina por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, el 94.77% (noventa y cuatro punto setenta y siete por ciento) correspondió a ventas a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. En particular, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayor parte de las ventas de turbosina de ASA (el principal COMERCIALIZADOR SECUNDARIO) fueron a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, y sólo el [redacted] del total de sus ventas fueron, [redacted], a otros COMERCIALIZADORES.[88]

---

[86] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; y 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica "*Numeral 45*", conforme al análisis que se presenta en el apartado "***3.1.1. Ventas de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[87] Ídem.

[88] Folios 2762, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexos ORI 056 Repsol Downstream*"; 2818, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo I - Tabla de Comercialización*"; 2948, información

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y se determina un único MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Posteriormente, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA determinado. A continuación, se desarrolla el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dichas conclusiones preliminares.

1.1. Definición del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (artículo 58 de la LFCE)

En esta sección se determina el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA en términos del artículo 58 de la LFCE. De acuerdo con la teoría económica, un mercado relevante comprende un conjunto de productos o servicios y zonas geográficas que ejercen cierta presión competitiva entre sí. Esto se analiza desde dos perspectivas: la primera, desde el punto de vista del consumidor, que abarca los productos o servicios que son percibidos como sustitutos por los consumidores. La segunda comprende a los productores, actuales o potenciales, que tienen la posibilidad de cambiar su producción actual de un producto diferente por el producto objeto de análisis o empezar a producirlo en un corto periodo de tiempo, sin incurrir en altos costos y de forma suficiente.[89]

En el presente DICTAMEN PRELIMINAR, la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se entiende como la compraventa de turbosina, que fue el principal combustible aéreo consumido en el país, y la gestión de otras actividades relacionadas con la COMERCIALIZACIÓN, que realizan los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. También podría entenderse como un servicio de COMERCIALIZACIÓN al mayoreo de turbosina a otros COMERCIALIZADORES.

Ahora bien, la demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga para usar este PETROLÍFERO como combustible en las aeronaves. Por ello, en la presente sección se analizará si existe otro tipo de productos o servicios que podrían ser demandados por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS con el mismo fin. En su dimensión producto, los bienes identificados para realizar

---

visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; 3042, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica "*Numeral 45*"; 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada carpeta "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en el apartado "***3.1.2. Ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[89] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", páginas ciento treinta y ocho y ciento treinta y nueve.

dicho análisis son los diferentes tipos de turbosina (Jet A y Jet A1), el gasavión y los biocombustibles aéreos.

En este contexto, primero se analiza la sustitución por el lado de la demanda. Es decir, si es posible que, ante un aumento de los precios de la turbosina, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS comiencen a demandar otros productos de manera indistinta para lograr el mismo fin que le dan los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Asimismo, se analiza la posibilidad de que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS puedan acudir con AGENTES ECONÓMICOS permisionarios de otras actividades diferentes a la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA para obtener la turbosina.

Luego, se analiza la sustitución desde el lado de la oferta, al identificar si existe la posibilidad de que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan ofrecer la turbosina a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como sustituto de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA en el corto plazo. En este caso, el punto de partida o focal para realizar el análisis de sustitutos será la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Después de realizar el análisis de sustitución en sus dimensiones producto y servicio, se realiza el estudio de la dimensión geográfica del mercado relevante. En este análisis se consideran, entre otros elementos, los costos de distribución asociados a la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, así como los costos y probabilidades de que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS acudan a otros mercados.

Por último, se analizan algunas restricciones normativas que limitan a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a acceder a fuentes de abasto alternativas.

Este análisis permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinar preliminarmente la existencia de un mercado relevante que consiste en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina importada y producida en el país con una dimensión geográfica nacional.

1.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE

El artículo 58, fracción I, la LFCE establece:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> **I.** Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución; (…)"

En la presente sección se realizará, primero, un análisis de sustitución desde el punto de vista de la demanda, es decir, de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que son los USUARIOS de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Dicho análisis se realiza desde un punto de vista técnico, funcional y económico.

Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS adquieren turbosina a fin de ofrecerla, con posterioridad, a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que, * * *

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, el [redacted] de la turbosina vendida por este para aeronaves.[90] Asimismo, [redacted] de la turbosina vendida por WFS fue a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[91] En cuanto a los usuarios TRANSPORTISTAS AÉREOS de BP,[92] REPSOL,[93] HIPERGAS,[94] TRAFIGURA,[95] y VITOL[96] corresponden a TRANSPORTISTAS AÉREOS que prestan el servicio de pasajeros y carga.

Así, los principales clientes de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS corresponden a TRANSPORTISTAS AÉREOS que ofrecen el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y carga. Al respecto, como se explicó en el apartado "***3. Características generales del MERCADO INVESTIGADO***" de la sección "***V. MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, entre enero de dos mil trece y junio de dos mil veintiuno, más del 99% (noventa y nueve por cierto) del combustible aéreo comercializado en México por ASA, el principal COMERCIALIZADOR que ofrece servicios a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, fue turbosina; asimismo, este combustible aéreo fue el comercializado por BP, WFS, REPSOL, HIPERGAS, TRAFIGURA y VITOL.[97] De lo anterior, se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS demandan, principalmente, turbosina como combustible aéreo; por lo que el análisis de sustitución en su dimensión producto considera a este combustible aéreo como el producto pivote.

---

[90] Folios 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; 7159, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada carpeta "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*"; 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica "*85. Aviación Mexicana en Cifras*".

[91] Folio 3042 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*". Conforme al análisis que se presenta en el apartado "***2.6. Datos de WFS***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[92] Folio 2948, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 35*" en el archivo electrónico denominado "*Anexo 35.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*85. Aviación Mexicana en Cifras*".

[93] Folio 2734; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*85. Aviación Mexicana en Cifras*".

[94] Folio 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*85. Aviación Mexicana en Cifras*".

[95] Folio 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*85. Aviación Mexicana en Cifras*"

[96] Folio 2818, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo I - Tabla de Comercialización*" en el archivo electrónico denominado "*Tabla de Comercialización Sep20.xlsx*"; 9185 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*85. Aviación Mexicana en Cifras*".

[97] Folio 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*". Véase el apartado "***3.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***".

Posteriormente, se realiza un análisis de sustitución entre la actividad de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y las otras actividades que involucran turbosina, es decir, las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO y EXPENDIO. En este caso, el punto de partida o focal para realizar el análisis de sustitución será la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

A partir del análisis que se realizó, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que, en su dimensión producto, la turbosina (Jet A1 y Jet A, nacional o importada) no tiene sustitutos con otros combustibles aéreos. Asimismo, se concluye preliminarmente que, en su dimensión servicio, la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA no tiene sustitutos viables en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el ALMACENAMIENTO ni el EXPENDIO. A continuación, se exponen las ideas que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

1.1.1.1.Sustitución por el lado de la demanda

La demanda del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA por parte de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de turbosina por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, que pueda ser utilizada en las aeronaves como combustible aéreo.

A continuación, se presenta el análisis de sustitución por el lado de la demanda. En primera instancia, mediante el análisis de los posibles sustitutos de la turbosina, se concluye que la turbosina Jet A1 y la turbosina Jet A son productos sustitutos en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA independientemente del origen de esta, producida en el país o importada. Asimismo, se concluye preliminarmente que otras turbosinas, los biocombustibles aéreos y el gasavión no son sustitutos viables de la turbosina – Jet A y Jet A1 –.

En segunda instancia, se presenta el análisis de sustitución entre la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, el ALMACENAMIENTO y el EXPENDIO, mediante el cual se concluye preliminarmente que ninguno de estos ejerce presión competitiva sobre la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y, por lo tanto, no pueden ser considerados sustitutos.

A continuación, se exponen los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dichas conclusiones preliminares.

1.1.1.1.1. Análisis de sustitución entre la turbosina Jet A1 y la turbosina Jet A

Por sus propiedades fisicoquímicas, la turbosina que se ha ofrecido comercialmente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga en México se clasifica en dos productos: Jet A1 y Jet A.[98] La única diferencia entre estos productos se encuentra en la temperatura

[98] Con base en la tabla 8 del apartado 4.2 de la NOM-016.

de congelación,[99] por lo que ambos pueden ser utilizados en las aeronaves sin que estas necesiten modificaciones en su diseño.

Debido a que la demanda de turbosina por parte de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, la posibilidad de que los primeros puedan sustituir un tipo de turbosina por otro depende de que estos PETROLÍFEROS puedan ser usados en las aeronaves que emplean los TRANSPORTISTAS AÉREOS para brindar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y carga.

Diversos TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga manifestaron que no perciben diferencias entre la turbosina Jet A1 y Jet A, más allá de su precio. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, para las importaciones realizadas por PEMEX TRI, la [redacted].[100]

Al respecto, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que "[l]*a única desventaja* (…) *es que el precio del* [redacted]. *Sin embargo, para* [el TRASPORTISTA AÉREO] *ambos combustibles son similares, por lo que no identifica alguna característica adicional en* [sic] *que permita diferenciarlos*".[101] Asimismo, un TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que

> "[l]a diferencia primordial entre los dos combustibles [Jet A y Jet A1] reside en su punto de congelación máximo (…) desde el punto de vista de [el TRANSPORTISTA AÉREO], el combustible JET A-1 presenta [mayores] costos y por lo tanto precios más elevados, dado su punto de congelación máximo más bajo respecto del combustible JET A. (…) [L]a elección del JET A para uso en (…) México está impulsada por factores comerciales y de disponibilidad."[102]

Así, de conformidad con estas manifestaciones, la turbosina Jet A1 y la turbosina Jet A podrían considerarse como sustitutos técnicos, para efectos de su uso y COMERCIALIZACIÓN en territorio nacional. Además, de conformidad con lo señalado antes, la elección entre ambos combustibles aéreos está impulsada, entre otros, por factores de disponibilidad.

De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que ambos tipos de turbosina se han ofrecido en México. [redacted]

---

[99] De acuerdo con la tabla 8 del apartado 4.2 de la NOM-016, la temperatura de congelación máxima para la turbosina Jet A1 es de -47.0°C, mientras para la Jet A es de -40°C.

[100] Folio 2793 del EXPEDIENTE. Cálculos propios con base en información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral IV (38)*". [redacted].

[101] Folio 5695 del EXPEDIENTE.

[102] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 14. (Información sobre combustibles)*" en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.docx*", página uno.

[redacted][103] En este sentido, la turbosina Jet A1 y Jet A se demandaron de manera indistinta por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y, por ende, de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Por los elementos antes descritos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la turbosina Jet A1 y la turbosina Jet A son productos sustitutos en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre la turbosina producida en México y la turbosina importada

La demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS es atendida por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS mediante turbosina importada y/o producida en territorio nacional. Independientemente de su origen, la turbosina debe cumplir con las especificaciones de calidad indicadas en la tabla 8 del apartado 4.2 de la NOM-016.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que no existen diferencias derivadas del origen de la turbosina. Al respecto, PEMEX TRI señaló que "[p]*ara el caso de la turbosina, no existen diferencias entre el producto importado y* [el] *producto nacional, ya que ambos cumplen con las especificaciones establecidas en la* [NOM-016]".[104]

Por su parte, un COMERCIALIZADOR manifestó lo siguiente:

> "En términos de especificaciones de calidad, no existe diferencia alguna entre la turbosina producida en territorio nacional y aquella que fue importada por [el COMERCIALIZADOR] de EE.UU. [Estados Unidos de América], ya que ambas están sujetas al cumplimiento de la [NOM-016] (en cuanto a la importado [sic], a su ingreso en territorio nacional), la cual tiene establece [sic] las especificaciones de calidad que deben cumplir los petrolíferos en cada etapa de la cadena de producción y suministro en territorio nacional, incluyendo su importación, por lo que no hay distinciones o diferencias en el uso y aplicación de este petrolífero."[105]

De la información que obra en el EXPEDIENTE, [redacted].[106] Por lo tanto, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no pueden distinguir si la turbosina que adquieren proviene del extranjero o es producida en el país.

---

[103] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", páginas tres y cuatro.
[104] Folio 1382 del EXPEDIENTE.
[105] Folio 2397 del EXPEDIENTE.
[106] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.a.METODOLOGÍAS.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*". [redacted].

En consecuencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de la turbosina producida en el país y la importada son sustitutas entre sí y pertenecen al mismo mercado relevante.

1.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre la turbosina (Jet A y Jet A1) y otros combustibles aéreos

A continuación, se señala el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinar preliminarmente que, en su dimensión producto, otros combustibles aéreos no son sustitutos de la turbosina desde el punto de vista de la demanda.

Otras turbosinas

Al considerar que la demanda de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y que diversos AGENTES ECONÓMICOS manifestaron que, técnicamente, las aeronaves se encuentran diseñadas y certificadas para funcionar con turbosina Jet A o Jet A1, no se considera que otros combustibles o PETROLÍFEROS sean sustitutos de la turbosina.

Al respecto, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que:

> "No es posible que (…) los combustibles JET A y JET A-1 sean sustituidos por algún otro; debido a que existen limitantes tanto de disponibilidad, operacionales, comerciales, administrativos y legislativos que lo impiden. A modo de ejemplificación, (…) las advertencias del Manual Operacional del avión Boeing 737-600/-700/800/-900, mismos que impide[n] que los combustibles utilizados sean distintos a los especificados en el manual, y advierte[n] que no deben usarse combustibles de corte amplio (wide cut fuel) no certificados."[107]

Por su parte, un TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que

> "Por lo que respecta a combustibles sustitutos, se informa a esta Comisión que únicamente es posible utilizar aquellos que estén determinados por el fabricante de las aeronaves considerando la certificación del sistema de combustible de estas. A modo de ejemplo, para un Airbus 318, 319, 320 y/o 321 se puede utilizar turbosina Jet A, Jet A1, JP5, JP8, RT, TS-1, No. 3 JET."[108]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[107] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.docx*", página diecinueve, contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 14. (Información sobre combustibles)*".
[108] Folio 5231 del EXPEDIENTE.

Por sus especificaciones, las turbosinas JP5 y JP8 son utilizadas en aeronaves militares,[109] mientras que la turbosina TS-1 y RT son combustibles aéreos utilizados en Europa del Este por sus especificaciones de calidad, como un punto de congelación bajo y ligeramente mayor volatilidad, mismos que no son producidos ampliamente.[110]

En consecuencia, dado que la demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y estos no pueden utilizar otro combustible aéreo diferente a la turbosina -Jet A1 y Jet A- en las aeronaves debido a las restricciones técnicas de las mismas, se considera que, debido a factores técnicos asociados al funcionamiento de las aeronaves, es poco probable que, ante un incremento en los precios de la turbosina, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS dirijan su demanda hacia el consumo de turbosina diferente a la Jet A y Jet A1, por lo que se concluye preliminarmente que la turbosina -Jet A1 y Jet A- y otro tipo de turbosinas pertenecen a diferentes mercados relevantes.

Además, son combustibles aéreos que no fueron mencionados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga como combustibles aéreos disponibles en México, por lo que su estudio resulta irrelevante para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Biocombustibles aéreos

El costo de producción de los biocombustibles aéreos es mayor al precio de mercado de la turbosina, lo que hace que la sustitución de esta última por los primeros sea poco probable, ya que conllevaría a un significativo cambio de costos para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[111]

Algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga consideran que los biocombustibles podrían ser un producto sustituto de la turbosina; sin embargo, indicaron que el uso de biocombustibles es poco común debido a su alto costo. Por ejemplo, un TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que "[m]*ezclas de biomasas con JET-A o JET-A1 en diferentes porcentajes aprobados por la regulación mexicana definidas coloquialmente como Biocombustible/Combustible Sustentable,* [son] *utilizados en vuelos puntuales y no en uso cotidiano debido a su alto costo y baja disponibilidad.*"[112]

Asimismo, otro TRANSPORTISTAS AÉREO señaló que "(…) *nunca ha usado Biocombustible. La razón de que sea un mejor combustible es debido a que no contamina, el beneficio es únicamente*

---

[109] Traducción libre. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*9. Military Jet Fuel.pdf*".

[110] Traducción libre. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*10. Civil Jet Fuel.pdf*".

[111] Traducción libre. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*11. Fossil jet kerosene market price compared with HEFA aviation biofuel production cost, 2019-2020.pdf*".

[112] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.docx*", página uno, contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 14. (Información sobre combustibles)*".

desde el punto de vista ambiental ya que este tipo de combustible es, en realidad, más caro del que tradicionalmente es utilizado en la operación."[113]

En consecuencia, dado que la demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y estos deciden no utilizar biocombustibles, principalmente, por el aumento de costos que esto supondría, se considera poco probable que, ante un incremento en los precios de la turbosina, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS dirijan su demanda hacia el consumo de biocombustibles aéreos, por lo que se concluye preliminarmente que la turbosina y los biocombustibles aéreos pertenecen a diferentes mercados relevantes.

Gasavión

El gasavión es utilizado en aeronaves con motor de pistón pequeño,[114] utilizadas principalmente por pilotos privados, clubes de vuelo, para entrenamiento de vuelo y limpieza de cultivos.[115] En contraste, la turbosina es utilizada en aviones con motor de turbina en vuelos comerciales. Así, estas características impiden que la turbosina pueda ser sustituida por el gasavión, ya que su uso depende del tipo de motor que tiene cada aeronave.

En consecuencia, dado que la demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y estos no pueden utilizar este tipo de combustible aéreo en sus aeronaves, se considera que es poco probable que, ante un incremento en los precios de la turbosina, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS dirijan su demanda hacia el consumo de gasavión. Por ello, se concluye preliminarmente que la turbosina y el gasavión pertenecen a diferentes mercados relevantes.

Conclusión del análisis de sustitución entre la turbosina (Jet A y Jet A1) y otros combustibles aéreos

A partir de los elementos expuestos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que las turbosinas diferentes a la Jet A y Jet A1, así como los biocombustibles aéreos y el gasavión no son sustitutos de la turbosina – Jet A y Jet A1 –, toda vez que la demanda de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga y estos últimos enfrentan dificultades derivadas de factores técnicos y económicos para utilizar dichos combustibles aéreos como sustitutos de la turbosina – Jet A y Jet A1 – para el funcionamiento de las aeronaves.

---

[113] Folio 5663 del EXPEDIENTE.
[114] Traducción libre. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*12. AVGAS.pdf*". Los motores de pistón funcionan mediante el uso de los mismos principios básicos que los motores de encendido por chispa que se encuentran en los automóviles, pero tienen un requisito de rendimiento mucho mayor.
[115] Traducción libre. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*12. AVGAS.pdf*".

1.1.1.1.4. Análisis de sustitución entre la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y otras actividades que involucran turbosina

Ante un aumento en los precios de la turbosina vendida por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, es necesario analizar si los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS podrían acudir a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, ALMACENISTAS, permisionarios de transportistas de PETROLÍFEROS o EXPENDEDORES para adquirir dicho PETROLÍFERO. A continuación, se presenta un análisis de sustitución entre estas alternativas, el cual concluye preliminarmente que ninguna de estas actividades permisionadas ejerce presión competitiva y, por tanto, no pueden ser consideradas sustitutas de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS obtienen la turbosina de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que la importan o la producen en el país, o bien pueden importarla directamente aquellos que se encuentren integrados verticalmente en la actividad de importación.

El principal COMERCIALIZADOR SECUNDARIO en México es ASA. Este AGENTE ECONÓMICO no cuenta con un permiso de refinación de petróleo para la producción de turbosina en México,[116] ni cuenta con permisos para realizar la importación de esta.[117] Así, este AGENTE ECONÓMICO satisface su demanda exclusivamente mediante la adquisición de turbosina proveniente de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que la producen o la importan al país.[118] Actualmente, ese es el mismo caso de WFS, el cual es un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO que no cuenta con un permiso de refinación en México,[119] ni tiene un permiso vigente de importación.[120]

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS demandan turbosina para atender a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. En este sentido, ante un posible aumento en los precios de la turbosina de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, debe analizarse si dicha demanda pudiera ser atendida por otros AGENTES ECONÓMICOS, como pudiera ser un ALMACENISTA o un EXPENDEDOR de turbosina.

Sin embargo, se identifica que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no podrían adquirir turbosina con ALMACENISTAS, permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS o EXPENDEDORES, ya que los títulos de los permisos de los AGENTES ECONÓMICOS que realizan estas actividades

---

[116] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".

[117] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[118] Folio 1019 del EXPEDIENTE. ASA señaló que "(…)[p]*ara la obtención de los productos (combustibles) se tiene un contrato de comercialización con Pemex Transformación Industrial (Pemex TRI), en el cual se establece que Pemex TRI tiene la administración de la transacción comercial, ya que es el responsable de la entrega de los combustibles de aviación hasta las instalaciones de almacenamiento administradas por ASA, considerando los servicios complementarios que para tal fin como son: la logística, el transporte y la inspección de calidad y cantidad.*"

[119] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".

[120] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

permisionadas no les otorgan la posibilidad de realizar la COMERCIALIZACIÓN (véase apartado "***1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

A continuación, debe analizarse si los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS podrían acudir a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para adquirir el producto. Al respecto, el permiso de COMERCIALIZACIÓN no distingue entre la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. En este sentido, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO sí tiene la autorización como parte de su permiso para realizar la COMERCIALIZACIÓN de turbosina a cualquier AGENTE ECONÓMICO, ya sea un TRANSPORTISTA AÉREO, un COMERCIALIZADOR o cualquier otro.

Sin embargo, se observa que ASA, el principal COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, manifestó que "(…) *en la compra del combustible para aviación (turbosina y gasavión), se tiene como único proveedor a Pemex TRI* (…)".[121] Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que ASA ha adquirido turbosina con PEMEX –PEMEX TRI y Pemex Refinación–, * [redacted] *.[122] Como se verá más adelante, entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, ASA comercializó, en promedio, más del 74% (setenta y cuatro por ciento) de la turbosina vendida a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en México (véase el apartado "***3.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR). En este sentido, se observa que este AGENTE ECONÓMICO no ha sustituido a su proveedor, un COMERCIALIZADOR PRIMARIO, por algún COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

Ahora bien, debe analizarse el grado en el que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS pueden adquirir turbosina de otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que, entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, del total de volumen vendido de turbosina por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, el 94.77% (noventa y cuatro punto setenta y siete por ciento) correspondió a ventas a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Así, las ventas de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS se han centrado en los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[123]

---

[121] Folio 1024 del EXPEDIENTE.

[122] Folios 7150, 7151 y 7153 del EXPEDIENTE.

[123] Folios 2762, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexos ORI 056 Repsol Downstream*"; 2818, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo I - Tabla de Comercialización*"; 2948, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; 3042, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*"; 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas denominadas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en

Asimismo, es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que adquieren turbosina con los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para luego ofertarla a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS cuenten con la capacidad suficiente para ejercer presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Además, es poco probable que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS observen como alternativas a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS verticalmente integrados en la importación, ya que se ha identificado que existen dificultades en la obtención de los permisos de importación (véase apartado "***1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

Así, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que comercializan entre sí no ejercerían presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.

Por los argumentos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, ALMACENISTAS y EXPENDEDORES no ejercen presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Por lo tanto, se considera que no pertenecen al mismo mercado relevante.

1.1.1.2.Sustitución por el lado de la oferta

De acuerdo con la teoría económica, la sustitución por el lado de la oferta del producto o servicio objeto de estudio se da cuando los productores que actualmente suministran un producto u ofrecen un servicio diferente poseen claras habilidades y activos que hacen posible cambiar la producción en un corto periodo de tiempo, de forma suficiente y sin incurrir en altos costos, si se produce un aumento de precios.[124]

En este sentido, en el presente apartado se analiza la posibilidad de que, ante un incremento en el precio del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, los permisionarios de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS distintos de la turbosina o los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ofrezcan el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Asimismo, se analiza si los permisionarios de las actividades relacionadas con la turbosina, como son los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los EXPENDEDORES, podrían comenzar a ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. A partir de dicho análisis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que ninguna de estas opciones es sustituta por el lado de la oferta para la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, como se explica a continuación.

1.1.1.2.1. Permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina, como son los ALMACENISTAS, permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y

---

el apartado "***3.1.2. Ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[124] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", página ciento treinta y nueve.

los EXPENDEDORES, no representan un sustituto jurídicamente viable por el lado de la oferta para la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, como se analiza a continuación. En adición a lo anterior, estos AGENTES ECONÓMICOS, así como los COMERCIALIZADORES de otros PETROLÍFEROS, enfrentarían dificultades para ofrecer la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que les impedirían ofertar dicho servicio de forma oportuna y sin incurrir en altos costos, como se explica a continuación.

Con respecto a los ALMACENISTAS se encuentran limitados a realizar las actividades que se señalan en su título de permiso, que conforme al artículo 20 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO señala lo siguiente:

> "**Artículo 20.-** El Almacenamiento comprende la actividad de recibir Hidrocarburos, Petrolíferos o Petroquímicos propiedad de terceros, en los puntos de recepción de su instalación o Sistema, conservarlos en depósito, resguardarlos y devolverlos al depositante o a quien éste designe, en los puntos de entrega determinados en su instalación o Sistema, conforme a lo dispuesto en las disposiciones administrativas de carácter general que emita la Comisión. Se excluye de lo anterior, el depósito de bienes que, conforme a los criterios que señale la Comisión, se encuentre directamente vinculado al Tratamiento y refinación de Petróleo, al Procesamiento de Gas Natural, y a la Distribución y Expendio al Público de Petrolíferos para la realización de sus procesos y actividades. En el caso de Petroquímicos, sólo su Almacenamiento vinculado a Ductos estará sujeto a permiso."

Así, para poder vender turbosina es necesario contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE en el que se autorice la COMERCIALIZACIÓN de turbosina. Esto, como se señaló antes, podría retrasar y dificultar su entrada de manera oportuna ante un incremento en el precio del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Por lo tanto, no existe sustitución por el lado de la oferta entre los ALMACENISTAS y los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de turbosina.

Similarmente, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS se encuentran limitados a realizar esta actividad por ductos, autotanques semirremolques, carrotanques o buquetanques y son responsables por la turbosina que reciban hasta su entrega a los USUARIOS o USUARIOS FINALES, así como de conservar su calidad y medir el volumen al recibirlo y entregarlo en sus sistemas o equipos, de conformidad con los artículos 30 y 31 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO. Por lo tanto, para poder vender turbosina es necesario contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE, que autorice la COMERCIALIZACIÓN de turbosina. De este modo, no existe sustitución por el lado de la oferta entre los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de turbosina.

Además, la ausencia de sustitución por el lado de la oferta para los ALMACENISTAS y los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS que utilizan ductos se refuerza con lo establecido en el artículo 83, segundo párrafo, de la LH. Lo anterior, pues estos permisionarios enfrentan un requisito normativo adicional para ingresar a la COMERCIALIZACIÓN, que es contar con autorización sobre participación cruzada de la CRE. Lo anterior, pues dicho ordenamiento establece:

> "**Artículo 83.-** (...)
> (...) **las personas que, directa o indirectamente, sean propietarias de capital social de** usuarios finales, productores o **comercializadores** de Hidrocarburos, Petrolíferos y

> Petroquímicos **que utilicen los servicios de Transporte por ducto o Almacenamiento sujetos a acceso abierto, solamente podrán participar, directa o indirectamente, en el capital social de los Permisionarios que presten estos servicios cuando dicha participación cruzada no afecte la competencia, la eficiencia en los mercados y el acceso abierto efectivo,**
> (...)
> En todo caso, la participación cruzada a la que se refiere el segundo párrafo de este artículo y sus modificaciones deberán ser autorizadas por la Comisión Reguladora de Energía, quien deberá contar previamente con la opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia Económica." [Énfasis añadido].

En cuanto a los EXPENDEDORES, el artículo 76 de la LH señala:

> "**Artículo 76.-** Los combustibles para aeronaves no podrán ser expendidos directamente al público.
> Las personas que obtengan el permiso correspondiente expedido por la Comisión Reguladora de Energía, estarán facultadas para realizar la actividad de Distribución de combustibles para aeronaves en aeródromos a los siguientes usuarios:
> **I.** Transportistas aéreos;
> **II.** Operadores aéreos, y
> **III.** Terceros para actividades distintas de las aeronáuticas."

De esta manera, los EXPENDEDORES tendrían que obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE para poder COMERCIALIZAR turbosina a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Esto podría retrasar y dificultar que ante un incremento en el precio del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA puedan comenzar a ofrecer dicho servicio. Por lo tanto, no existe sustitución por el lado de la oferta entre los EXPENDEDORES y los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de turbosina.

De forma similar, respecto de quienes ya cuentan con un permiso de COMERCIALIZACIÓN, pero no ofertan turbosina, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, dado que los permisos de COMERCIALIZACIÓN otorgados por la CRE pueden autorizar la COMERCIALIZACIÓN de diferentes PETROLÍFEROS,[125] pueden encontrarse en 2 (dos) supuestos: que sean permisionarios para ofertar turbosina o que su permiso no incluya este producto. En el primer caso, correspondiente a los COMERCIALIZADORES que ofrecen PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina y en su título de permiso tienen autorizada la COMERCIALIZACIÓN de turbosina, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que podrían, en principio, comenzar a comercializar turbosina a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, pero que enfrentarían dificultades para ello, como se explica a continuación. Por su parte, los COMERCIALIZADORES de PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina, que no tienen autorizado este producto, tendrían que obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN en el que se autorice este producto o actualizar su permiso actual para incluir la turbosina como producto autorizado.

---

[125] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*108. RES_370_2015*". En el Anexo 3 de la resolución RES/370/2015 de la CRE se observa que puede solicitarse un permiso de COMERCIALIZACIÓN para diferentes productos.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS, los EXPENDEDORES y los COMERCIALIZADORES de otros PETROLÍFEROS, así como cualquier AGENTE ECONÓMICO con interés de participar en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, deben contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE. En ese sentido, la concurrencia de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS está sujeta a la obtención del permiso correspondiente. Conforme al REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, la CRE cuenta con 90 (noventa) días para resolver las solicitudes admitidas a trámite.[126] Así, un nuevo participante debe obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN para ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y, como se señaló antes, para el caso de los ALMACENISTAS y los permisionarios de transporte por ducto de PETROLÍFEROS se limita a la demostración de no afectar la competencia.

En cualquiera de los casos señalados en los párrafos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los competidores potenciales de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA tendrían que producir, importar o adquirir de otros COMERCIALIZADORES la turbosina que ofrecerían. Lo anterior ya que, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS han atendido la demanda de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS mediante la producción en el país[127] o la importación[128] de turbosina;[129] y, teóricamente podrían adquirir turbosina de otros COMERCIALIZADORES.

En el primer escenario, para comenzar a producir turbosina en México, se requiere contar con un permiso de refinación expedido por la SENER[130] y realizar inversiones para el desarrollo de la infraestructura necesaria para realizar dicha actividad. De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encuentra en desarrollo la refinería de Dos Bocas. Se prevé que esta procesará 340 (trescientos cuarenta) mil barriles diarios de crudo[131] con el objetivo de obtener gasolina, diésel y turbosina, entre otros productos derivados del proceso de la refinación.[132] El monto total de la inversión para esta refinería asciende a [redacted]*

---

[126] Conforme al artículo 45 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[127] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", página uno. PEMEX TRI señaló que "(…) *los ingresos son obtenidos hasta que se realiza la comercialización de la turbosina y el gasavión, ya sea que provengan de la producción o de la importación* (…)".

[128] Folio 4637 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 3 - Comercialización.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*".

[129] Folio 4377 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que "(…) *la turbosina que* [el COMERCIALIZADOR PRIMARIO] *ha comercializado en el país durante el Periodo Investigado ha sido importada* (…)".

[130] Véase "***2. Producción e importación de PETROLÍFEROS***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***".

[131] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*17. Refinería Dos Bocas.pdf*".

[132] Folio 1113 del EXPEDIENTE. Producirá gasolina, diésel, gas LP, propileno, butilenos, coque, azufre, turbosina y combustóleo.

[redacted]*.[133] Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que es poco probable que un nuevo COMERCIALIZADOR PRIMARIO –nuevo COMERCIALIZADOR o COMERCIALIZADOR de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina– ofrezca sus servicios con turbosina producida por él mismo de manera oportuna y sin incurrir en altos costos.

En el segundo escenario, podría adquirir la turbosina con otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO. Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que esta no sería una opción competitiva viable, pues es poco probable que estos AGENTES ECONÓMICOS cuenten con la capacidad suficiente para ejercer presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, en particular sobre su mismo proveedor. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha dificultad se profundizaría en el caso de que adquieran la turbosina de PEMEX TRI, quien es: **i)** el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO, **ii)** el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO con la capacidad de producir turbosina;[134] y, **iii)** quien cuenta con contratos que dificultan el acceso a la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[135] Sobre este último aspecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA nota que, de acuerdo con un COMERCIALIZADOR PRIMARIO, el acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO permite ofrecer precios competitivos.[136]

La tercera opción con la que contarían estos AGENTES ECONÓMICOS es adquirir la turbosina mediante importación. Al respecto, algunos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS manifestaron que importar les da la oportunidad de obtener y ofrecer mejores precios de la turbosina.[137] En ese caso, los AGENTES ECONÓMICOS deben obtener un permiso de importación emitido por la SENER. Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN existen requisitos que dificultan la obtención de los permisos de importación por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que es poco probable que estos AGENTES ECONÓMICOS potenciales entrantes puedan integrarse verticalmente en la importación de turbosina:

- Por una parte, los AGENTES ECONÓMICOS con interés de obtener dicho permiso deben demostrar que cuentan con relaciones contractuales con clientes y proveedores antes de tener la certeza de que obtendrán dicho permiso; esto genera incertidumbre sobre su capacidad de cumplir con las obligaciones adquiridas en esos contratos.

---

[133] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", página catorce.
[134] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*" la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".
[135] Véase apartados "***2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[136] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*".
[137] Folios 2857; 3106, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*"; y 3145 del EXPEDIENTE.

- Asimismo, para el caso de permisos con vigencia de 5 (cinco) años, estos deben demostrar que cuentan con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte. Los AGENTES ECONÓMICOS pueden cumplir con este requisito al contratar capacidad de ALMACENAMIENTO con un tercero en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO o al desarrollar su propia infraestructura. En el primer caso, enfrentan dificultades para contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues la mayor parte se encuentra comprometida con PEMEX TRI.[138] En el segundo caso, el desarrollo de esta infraestructura involucra inversiones significativas.[139]

En este sentido, se observa que los potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS –nuevo COMERCIALIZADOR o COMERCIALIZADOR de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina– no ejercen presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.

1.1.1.2.2. COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS

Por otro lado, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tienen la posibilidad de ofrecer sus servicios a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que el modelo de negocios de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS se centra en la COMERCIALIZACIÓN de turbosina a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[140]

Como se señaló antes, más del 94% (noventa y cuatro por ciento) del total del volumen vendido por los AGENTES ECONÓMICOS identificados como COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS correspondió a ventas a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Además, estos tendrían que obtener la turbosina en condiciones competitivas que les permitiera competir contra los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ya establecidos. Para ello, podrían obtener la turbosina mediante importaciones. Sin embargo, como se señaló antes es poco probable que puedan hacerlo en el corto plazo derivado de las restricciones normativas y económicas existentes que dificultan la obtención de un permiso de importación. Por todo lo anterior, se concluye que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no ejercen restricción competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[138] Véase apartados "***2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[139] Véase apartado "***2.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[140] Folio 2893 del EXPEDIENTE. Un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) *el esquema de negoción de* [el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO] *está centrado en el servicio de suministro de turbosina a cliente finales considerando el ala del avión como punto de venta*".

1.1.1.2.3. Conclusión sobre la sustitución por el lado de la oferta de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Por los argumentos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los COMERCIALIZADORES de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los EXPENDEDORES no son sustitutos por el lado de la oferta de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Por lo tanto, se considera que no pertenecen al mismo mercado relevante.

1.1.1.3.Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión producto y servicio

Con base en el análisis anterior, se concluye preliminarmente que, por sus características, la turbosina Jet A y la turbosina Jet A1 son sustitutos entre sí. Por su parte, el gasavión, los biocombustibles aéreos y otros tipos de combustibles aéreos no constituyen sustitutos de la turbosina Jet A y Jet A1. En cuanto al origen de la turbosina, dado que debe cumplir con las mismas normas de calidad para su uso, se considera que la turbosina producida en territorio nacional y la importada son sustitutos. Por lo tanto, se encuentran en el mismo mercado relevante.

Asimismo, las actividades como el ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS, EXPENDIO, COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no son sustitutos de la actividad de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

En consecuencia, la dimensión producto y servicio del mercado relevante corresponde a la COMERCIALIZACIÓN de turbosina –Jet A y Jet A1– realizada por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

1.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

El artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE establece:

> "**Artículo 58**. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (…)
> **II.** Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;
> **III.** Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;(…)"

A partir del análisis de dichas fracciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA tiene una dimensión geográfica nacional. A continuación, se analizará cada una de estas fracciones que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

1.1.2.1. Costos de distribución de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, sus insumos, complementos y sustitutos

Los costos de distribución asociados con la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA corresponden a los costos en los que incurren los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS desde que adquieren o producen la turbosina hasta que la entregan a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Entre dichos costos se encuentran, entre otros, los costos de transporte y ALMACENAMIENTO.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que PEMEX TRI, [redacted].[141]

De la información proporcionada por PEMEX TRI, se observa que, en el PERIODO DE LOS DATOS, [redacted] por litro. Esto equivale, en promedio, [redacted] de sus precios de venta mediante COMERCIALIZACIÓN.[142]

Asimismo, los costos de transporte en el que incurrió TRAFIGURA [redacted] por litro. Esto equivale al [redacted] de su precio de venta mediante COMERCIALIZACIÓN.[143]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[141] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.a.METODOLOGÍAS.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*". [redacted].

[142] Cálculos propios con información disponible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO XXXV.a. (88.b.) DATOS TURBOSINA EXPLICACIÓN VARIABLES.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XXXV (88)*" en el folio 1945 del EXPEDIENTE.

[143] Folios 3106, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-16.xls*", en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; y 4391 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-45.xslx*", en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*". Elaborado con cálculos propios. [redacted].

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Aunado a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa [redacted][144] [redacted].[145] Así, es poco probable que los costos de distribución sean un factor que limite a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS a ofrecer sus servicios a lo largo de todo el territorio nacional.

Por otro lado, el permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE faculta a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para realizar la actividad de COMERCIALIZACIÓN en todo el territorio nacional. Por ejemplo, en [redacted][146] [redacted][147] [redacted].[148] Al respecto, TRAFIGURA señaló lo siguiente:[149]

> [redacted]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[144] Folio 4376 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que [redacted].

[145] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.a.METODOLOGÍAS*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*". [redacted]

[146] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo denominado "*Anexo R-45.xslx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*". [redacted]".

[147] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Con base en la información disponible en el archivo denominado "*Anexo R-45.xslx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*".

[148] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Con base en la información disponible en el archivo denominado "*Anexo R-45.xslx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*".

[149] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-33*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 33*".

De la misma forma, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, * , PEMEX TRI ha ofrecido el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA * .[150]

Así, aunque un COMERCIALIZADOR PRIMARIO no ofrezca la turbosina en una zona determinada en el país, tiene la posibilidad de acudir a esa región, debido a que el permiso de COMERCIALIZACIÓN le permite vender turbosina en todo el territorio nacional. * . En consecuencia, se considera que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS tienen la capacidad y posibilidad para ejercer presión competitiva entre sí, independientemente de la zona que actualmente atiendan.

1.1.2.2. Costos y posibilidades que tienen los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para acudir a otros mercados

Para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS acudan a otros mercados en el extranjero para comprar la turbosina es necesario que cuenten con un permiso de importación emitido por la SENER (véase apartado "***2. Producción e importación de PETROLÍFEROS***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los requisitos impuestos para obtener este permiso dificultan que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS obtengan dicho permiso y, por tanto, dificultan que en el corto plazo estos comiencen a importar turbosina (véase apartado "***1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Lo anterior no obstante que, como se mencionó en el apartado "***3. Características generales del Mercado Investigado***" de la sección "***V. Mercado Investigado***", hasta el año dos mil diecinueve las importaciones de turbosina representaron el 67% (sesenta y siete por ciento) de la oferta nacional de dicho producto.

Incluso en el caso de que el COMERCIALIZADOR PRIMARIO realice la actividad de importación, debe realizar la COMERCIALIZACIÓN en territorio nacional ya que, incluso si realiza la oferta en territorio extranjero, esta se entiende realizada en territorio nacional. Lo anterior, pues del "*Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que establece el criterio que deberá prevalecer en el desarrollo de las actividades de comercialización de hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos*"[151] se desprende que, aunque una oferta se realice en territorio extranjero, si la misma está destinada a USUARIOS, tales como los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, "(…) *que realicen sus actividades*

[150] Folio 1394 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 89.*
[151] Acuerdo A/034/2016, publicado en el DOF el diez de agosto de dos mil dieciséis.

o consuman el producto en territorio nacional, la actividad de comercialización se entiende realizada en territorio nacional, en términos del artículo 49 de la LH".[152]

En ese sentido, aún si los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS acuden a otros mercados para obtener ofertas del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, para que este pueda ser prestado en territorio nacional, el COMERCIALIZADOR tendrá que contar con un permiso otorgado por la CRE que lo faculte para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que deseen obtener turbosina en el extranjero para venderla en el país requerirían obtener un permiso de importación y acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO para ello y, aunque lo hicieran, el proveedor debe contar con el permiso de COMERCIALIZACIÓN otorgado por la CRE.

1.1.2.3.Conclusiones sobre el análisis de la dimensión geográfica

De los elementos anteriores, se observa que: **i)** los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS cuentan con un permiso en el territorio nacional para comercializar turbosina y [redacted]*[redacted]; y, **ii)** los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS requieren un permiso de importación, así como acceder a infraestructura, para acudir a mercados extranjeros para importar turbosina y aunque la oferta de COMERCIALIZACIÓN se realice en territorio extranjero, se entiende que la COMERCIALIZACIÓN se realiza en el nacional. Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la dimensión geográfica del mercado relevante de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es nacional.

1.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE

El artículo 58, fracción IV, de la LFCE establece:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (…)
> **IV.** Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (…)"

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que cualquier AGENTE ECONÓMICO con interés de participar en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA debe contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE. En ese sentido, la concurrencia de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS está sujeta a la obtención del permiso correspondiente, el cual permite a los permisionarios prestar el servicio en todo el territorio nacional (véase apartado "***1.3.1.***

---

[152] Al respecto véase el considerando Noveno del ACUERDO Núm. A/034/2016, "*ACUERDO DE LA COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA QUE ESTABLECE EL CRITERIO QUE DEBERÁ PREVALECER EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE COMERCIALIZACIÓN DE HIDROCARBUROS, PETROLÍFEROS O PETROQUÍMICOS*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico determinado "*22 Acuerdo de la CRE 10.08.2016.pdf*".

Obtención de permisos" del "*Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO*" del DICTAMEN PRELIMINAR).

Por otro lado, para que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS puedan acudir a fuentes de abasto alternativas como la importación de turbosina es necesario que cuenten con un permiso de importación expedido por la SENER. Sin embargo, como se señaló en el apartado "***1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR los requisitos impuestos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN dificultan la obtención de un permiso de importación y, por tanto, que se realice la importación de turbosina desde el extranjero.

En consecuencia, se observa que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS enfrentan limitaciones para acceder a fuentes alternas de abasto, como la importación, derivadas de los requisitos para la obtención del permiso de importación.

1.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE

El artículo 58, fracción IV, de la LFCE establece:

> "**Artículo 58**. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **V.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En ese sentido, el artículo 5 de las DISPOSICIONES señala que:

> "**Artículo 5.** Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben **analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o pueden sustituirlos** oportunamente. Asimismo, se debe **delimitar el área geográfica** en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la **opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes** sin incurrir en costos significativos." [Énfasis añadido]

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación fue abordada en el análisis del artículo 58, fracción I, de la LFCE en el apartado "***1.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Por otra parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores, fue analizada y delimitada en el apartado "***1.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

En consecuencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen elementos adicionales en el EXPEDIENTE que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción V, de la LFCE, en relación con el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

1.1.5. Conclusión del Mercado Relevante de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

De acuerdo con el análisis anterior, se concluye preliminarmente que la turbosina Jet A y Jet A-1, nacional e importada, constituyen la dimensión producto del mercado relevante de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, pues estas son sustitutos entre sí y los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no cuentan con productos que les permitan sustituir la turbosina por otro combustible aéreo. Asimismo, se concluye preliminarmente que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no podrían acudir a permisionarios de otras actividades, tales como ALMACENAMIENTO, transporte de PETROLÍFEROS o EXPENDIO, ni a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, para sustituir la demanda de COMERCIALIZACIÓN que realizan a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS.

Asimismo, se concluye preliminarmente que los COMERCIALIZADORES de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina, los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los EXPENDEDORES se encuentran limitados para ser sustitutos por el lado de la oferta de la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA ya que requieren la obtención del permiso que autorice la COMERCIALIZACIÓN de turbosina, toda vez que las actividades que pueden realizar con su permiso actual no los habilitan a realizar dicha actividad. Además, al igual que un nuevo COMERCIALIZADOR PRIMARIO, enfrentan dificultades en el acceso a la turbosina, lo que hace poco probable que estos comiencen a ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de manera oportuna y sin altos costos. En complemento con lo anterior, los permisionarios de transporte por ducto de PETROLÍFEROS y los ALMACENISTAS requieren contar con autorización sobre participación cruzada por parte de la CRE, en términos del artículo 83 de la LH.

En el caso de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, su modelo de negocios se centra en comercializar turbosina con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Además, para que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS o cualquier otro AGENTE ECONÓMICO (como los señalados en el párrafo anterior), se constituyan como una alternativa de abasto viable para otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, requieren allegarse de turbosina en condiciones competitivas. A este respecto, se concluye preliminarmente que el acceso a turbosina mediante importaciones es poco probable y el acceso a turbosina mediante la refinación es costoso, tardado y poco probable. En consecuencia, no hay presión competitiva sobre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por parte de otros AGENTES ECONÓMICOS, tales como nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, COMERCIALIZADORES de otros PETROLÍFEROS, COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ni permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina.

En cuanto a la dimensión geográfica, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA tiene un alcance nacional, ya que los permisos de COMERCIALIZACIÓN permiten a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ofrecer sus servicios en toda

el territorio nacional. Asimismo, no se observan limitaciones para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS presten dicho servicio en regiones diferentes a aquellas en que lo prestan o han prestado. Más aún, [redacted].

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente la existencia de un mercado relevante que consiste en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, de turbosina Jet A o Jet A-1, nacional o importada, el cual cuenta con una dimensión geográfica nacional. Con base en lo anterior, corresponde analizar las condiciones de competencia efectiva en cada el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Dicho análisis se desarrolla en la siguiente sección del DICTAMEN PRELIMINAR.

1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (artículo 59 de la LFCE)

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que hay ausencia de condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA debido a: **i)** el alto grado de concentración del mercado, en el cual PEMEX TRI se ha mantenido como el mayor participante; **ii)** la capacidad de PEMEX TRI para fijar precios de venta y restringir el abasto en el mercado; **iii)** la existencia de barreras a la entrada de tipo económico, normativo y conductual en el mercado; **iv)** la inexistencia de competidores con la capacidad suficiente para ejercer presión competitiva a PEMEX TRI; y, **v)** la dificultad para acceder a fuentes de abasto alternativas por parte de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. A continuación, se exponen las consideraciones que tuvo esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

1.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE

El artículo 59, fracción I, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> **I.** Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.
> Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente; (…)."

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que: **i)** el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado, **ii)** PEMEX TRI tiene la mayor participación de mercado en él, **iii)** PEMEX TRI goza de capacidad de fijar los PRECIOS DE LISTA [redacted] que incluye en su metodología, y **iv)** PEMEX TRI tiene capacidad para restringir el abasto sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder ya que es el único comercializador con permiso de importación de turbosina con

vigencia de 20 (veinte) años y tiene comprometida la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, con PEMEX LOG e HIDROSUR. A continuación, se presentan los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

1.2.1.1.Participaciones de mercado

De acuerdo con el artículo 59, fracción I, de la LFCE, para determinar la participación de mercado, se pueden tener en cuenta diversos indicadores como las ventas, el número de clientes, la capacidad productiva, así como cualquier otro factor que se considere pertinente.

Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS participan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA mediante la venta de turbosina a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Por ello, la estimación de las participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se realizó con base en sus ventas, realizadas a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Se consideró el volumen anual vendido de turbosina, entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte, lo cual corresponde a la mejor información disponible con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA.

A partir de dos mil quince, los AGENTES ECONÓMICOS con interés de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA podían obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE (véase apartado "***1. REFORMA ENERGÉTICA y LH***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Al respecto, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que en dos mil quince la CRE emitió 6 (seis) permisos de COMERCIALIZACIÓN.[153]

Entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte, se observa que únicamente 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS participaron en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA: HIPERGAS, PEMEX TRI y TRAFIGURA. En la siguiente tabla se presenta la participación de mercado de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, en términos del volumen de ventas anuales.

Tabla 3. Participaciones anuales por COMERCIALIZADOR PRIMARIO en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, noviembre 2015 – enero 2020[154]

Año	HIPERGAS	PEMEX TRI	TRAFIGURA
2015	0%	100%	0%
2016	0%	100%	0%

[153] Folio 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permisos otorgados por la CRE.xlsx*".

[154] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; y 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*", conforme al análisis que se presenta en el apartado "***3.2. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Año	HIPERGAS	PEMEX TRI	TRAFIGURA
2017	0%	100%	0%
2018	0%	100%	0%
2019	0.1%	98.7%	1.2%
2020	0%	98.8%	1.2%

De la tabla anterior, se observa que PEMEX TRI fue el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO entre noviembre de dos mil quince y diciembre de dos mil dieciocho. Asimismo, fue el único AGENTE ECONÓMICO que participó en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA al ofrecer turbosina producida en el país e importada. Luego, en dos mil diecinueve, de manera gradual, nuevos AGENTES ECONÓMICOS comenzaron a participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Sin embargo, la participación de estos fue baja, pues para dos mil diecinueve alcanzaron una participación conjunta de 1.3% (uno punto tres por ciento). En contraste, PEMEX TRI tuvo una participación de 98.7% (noventa y ocho punto siete por ciento).

Además, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, un COMERCIALIZADOR PRIMARIO salió del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al respecto, este AGENTE ECONÓMICO manifestó que dejó de comercializar turbosina,[155] debido a que luego de interrupciones derivadas de la terminación de la vigencia de su permiso de importación,[156] agotó el volumen autorizado para importar.[157] Por otro lado, al veintidós de octubre de dos mil veintiuno, el permiso de importación de otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO se encuentra con estatus de suspendido derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER,[158] por lo que su presencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es incierta, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, debido a que obtenía la turbosina mediante importación.[159]

---

[155] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[156] Folio 5589 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que: "(…) *mi representada presentó el 17 de octubre de 2020 ante la Secretaría de Energía la solicitud de renovación del permiso de importación de turbosina, sin embargo al 13 de diciembre de 2020 que finalizó la vigencia del permiso de importación de turbosina con el que mi representada contaba, la Secretaría de Energía no había resuelto la solicitud de renovación presentada el 17 de octubre de 2020, lo que derivó en que mi representada NO OBTUVIERA INGRESOS por la venta de turbosina desde el 14 de diciembre de 2020 y hasta la última semana de febrero de 2021.*"

[157] Folio 5590 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que: "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[158] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[159] Folio 4377 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que "(…) *la turbosina que* [el COMERCIALIZADOR PRIMARIO] *ha comercializado en el país durante el Periodo Investigado ha sido importada* (…)".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Asimismo, se observa que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, hay un COMERCIALIZADOR que cuenta con un permiso de importación.[160] Sin embargo, * [161], * [162] * [163] (véase apartado "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR). En este sentido, su presencia en el mercado también es incierta.

En suma, PEMEX TRI se ha mantenido como el mayor oferente de turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, al concentrar una participación de mercado superior al 98% (noventa y ocho por ciento) entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte.

1.2.1.2.Índices de concentración

El índice de concentración es un indicador estructural del grado de concentración en un mercado. De conformidad con los CRITERIOS TÉCNICOS, el índice de concentración IHH podrá ser utilizado "(…) *en el análisis de mercados relacionados o de otros aspectos, como puede ser en materia de condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial u otras cuestiones relativas al proceso de libre concurrencia o competencia* (…)." El IHH permite detectar altos grados de concentración cuando uno o pocos AGENTES ECONÓMICOS tienen la mayor parte de un mercado, así como grados de concentración bajos en los que numerosos AGENTES ECONÓMICOS tienen participaciones poco significativas en el mercado.

---

[160] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[161] Folio 8005 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR manifestó *

[162] Folio 8007 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR señaló *

[163] Folios 8007 y 8008 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR señaló que *

El IHH se define como la suma de las participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS elevadas cada una a la segunda potencia.[164] Numéricamente, el IHH puede tomar valores entre 0 (cero) y 10,000 (diez mil). Los valores bajos son indicativos de que el grado de concentración en el MERCADO RELEVANTE es bajo, mientras que valores altos reflejan un grado de concentración elevado. Un valor del IHH cercano a 0 (cero) puntos corresponde a una estructura de mercado con un gran número de competidores, en la cual la participación de mercado de cada uno es casi 0% (cero por ciento), por lo que el grado de concentración de este mercado es prácticamente nulo; esta es una característica de un mercado competitivo. En el otro extremo, un valor de 10,000 (diez mil) puntos corresponde a una estructura de mercado caracterizada por un monopolio, en la que un solo AGENTE ECONÓMICO detenta una participación de mercado igual al 100% (cien por ciento).

La estimación del valor de los IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se realizó a partir de las participaciones de mercado analizadas en la sección anterior. Derivado de la estimación de los IHH, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado pues, aunque en dos mil diecinueve se observó la entrada de nuevos competidores, PEMEX TRI concentró más del 98% (noventa y ocho por ciento) de la participación de mercado.

De acuerdo con los CRITERIOS TÉCNICOS que resultan aplicables al presente asunto, es poco probable que existan condiciones para obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia en un mercado cuando el IHH es inferior a 2,000 (dos mil) puntos. Cuando el IHH es superior a este umbral, existen indicios de estructuras de mercado concentradas.[165]

Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA el IHH se ha mantenido en todos los años por arriba de 2,000 (dos mil) puntos. En otras palabras, al considerar el índice de concentración en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, se observan indicios de riesgos elevados a la competencia. Lo anterior, ya que hasta diciembre de dos mil dieciocho en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se observó una estructura de mercado completamente concentrada. Durante el año dos mil diecinueve, con la entrada de nuevos competidores, el IHH fue de 9,746 (nueve mil setecientos cuarenta y seis) puntos. Y, finalmente, para el único mes de observación del año dos mil veinte, el IHH fue de 9,758 (nueve mil setecientos cincuenta y ocho) puntos.

---

[164] Conforme a los CRITERIOS TÉCNICOS. En este sentido, para calcular el IHH se utiliza la siguiente expresión: $IHH = \sum_{i=1}^{n} q_i^2 = q_1^2 + q_2^2 + \cdots + q_n^2$, donde q_i es la participación de mercado del AGENTE ECONÓMICO i-ésimo.

[165] En el caso de una concentración, los criterios especifican que, cuando el IHH se encuentra entre 2,000 (dos mil) y 2,500 (dos mil quinientos) puntos, para descartar riesgos a la competencia la COMISIÓN considerará que la entidad resultante de la concentración no se encuentre entre los cuatro principales competidores del mercado y que la variación en el IHH antes y después de la concentración se encuentre entre 100 (cien) y 150 (ciento cincuenta) puntos. No obstante, el presente procedimiento es para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva, por lo que este último criterio no resulta aplicable.

Tabla 4. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, noviembre 2015- enero 2020[166]

Año	IHH
2015	10,000
2016	10,000
2017	10,000
2018	10,000
2019	9,746
2020	9,758

1.2.1.3.Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto

En términos del artículo 59, fracción I, de la LFCE, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante se debe considerar la participación de los AGENTES ECONÓMICOS que actúan en este, y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mismo, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Como se señaló en el apartado anterior, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se identificaron altos niveles de concentración. Además, la información que obra en el EXPEDIENTE permite concluir preliminarmente que PEMEX TRI es el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación que concurre en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, lo que podría otorgarle capacidad de fijar precios o restringir el abasto a través de su poder de negociación.

Por ello, en esta sección se analiza la capacidad de fijar precios y de restringir el abasto de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Primero, por medio del comportamiento de sus precios de venta mediante la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, con la finalidad de verificar si este AGENTE ECONÓMICO tiene capacidad de fijar precios. Al respecto, se observa que PEMEX TRI ha modificado sus metodologías para la determinación de precios y descuentos. Como se concluye preliminarmente más adelante, en dicha metodología existen elementos que le otorgan plena capacidad a PEMEX TRI para ajustar sus precios de venta mediante COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Segundo, se analiza la forma en que PEMEX TRI negocia las relaciones contractuales con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, con la finalidad de determinar si su posición le otorga poder de negociación en la determinación de las condiciones de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Como se verá más adelante, PEMEX TRI ha establecido y

---

[166] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; y 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*", conforme al análisis que se presenta en el apartado "***3.3. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

tiene poder para determinar las condiciones contractuales unilateralmente para la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Conforme al artículo 82, segundo párrafo, de la LH, los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN se determinan conforme a las condiciones del mercado, por lo que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS tienen libertad para fijar sus precios[167] (véase apartado "***5. COMERCIALIZACIÓN***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que PEMEX TRI ha aplicado 2 (dos) esquemas diferentes de descuentos.[168] * [redacted]. Al respecto, PEMEX TRI estableció las condiciones específicas para el otorgamiento de descuentos, a través del anexo contractual "*condiciones comerciales*".[169]

* [redacted].

Tabla 5. * [redacted][170]

*	*	*	*	*	*
[redacted]					
[redacted]					
[redacted]					
[redacted]					
[redacted]					

[167] Lo anterior con la única restricción para PEMEX y sus EPS, en su carácter de COMERCIALIZADOR, que consiste en que deberá desglosar el precio de venta de primera mano e incluir, en su caso, mecanismos para mitigar la volatilidad; así como los costos de transporte, ALMACENAMIENTO y distribución, en su caso, los impuestos, el margen de COMERCIALIZACIÓN y cualquier otro concepto aplicable. Lo anterior, de conformidad con el resolutivo Undécimo de las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA.

[168] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*ANEXO 88.d. INCISO viii-METODOLOGIA.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*".

[169] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ANEXO 78.c. CONTRATOS*".

[170] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.d. INCISO viii-METODOLOGIA.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]

Tabla 6. [redacted][171]

[redacted][172]

En cuanto a los precios de venta mediante COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de PEMEX TRI, este señaló que "(…) *no existen tarifas pactadas como contraprestación de la actividad de comercialización; lo que se tiene es un precio pactado con los usuarios como contraprestación en la comercialización de turbosina* (…)".[173] Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que PEMEX TRI determina sus precios de venta mediante COMERCIALIZACIÓN

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[171] Ídem.

[172] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ANEXO 78.c. CONTRATOS*".

[173] Folio 1387 del EXPEDIENTE.

PRIMARIA[174] a partir de metodologías establecidas por este AGENTE ECONÓMICO,[175] * [redacted] .[176]

* [redacted] :

- * [redacted] „[177] * [redacted] .[178]
- * [redacted] [179] * [redacted] [180]

En la siguiente gráfica se observan los PRECIOS DE LISTA para la venta de turbosina mediante COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de PEMEX TRI, en los que se incluye el desglose de cada uno de los

---

[174] Las ventas de turbosina realizadas por PEMEX TRI que se refieren en el presente DICTAMEN PRELIMINAR se realizan mediante COMERCIALIZACIÓN, en virtud de que PEMEX TRI que no ha realizado ventas de primera mano por lo que hace a turbosina. Folios 1131 y 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 15.a. CADENAS DE VALOR DE COMBUSTIBLES AÉREOS.pdf*" y "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*".

[175] Como se señala en el apartado "***5.3. Precios, tarifas***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN se determinarán conforme a las condiciones de mercado, por lo que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS tendrán libertad para fijar sus precios.

[176] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.a.METODOLOGÍAS.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*".

[177] Ídem.

[178] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO XXXV.a. (88.b.) DATOS TURBOSINA EXPLICACIÓN VARIABLES.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XXXV (88)*".

[179] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 88.a.METODOLOGÍAS.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 88*".

[180] Ídem. Al considerar el tipo de cambio de 21.2710 (veintiún punto dos mil setecientos diez) pesos por dólar, publicado en el DOF el dos de diciembre de dos mil veintiuno. Se indica que este elemento podía tomar valores entre 4.65 (cuatro punto sesenta y cinco) y 7 (siete) centavos de dólar por galón.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

elementos del PRECIO DE LISTA determinado por PEMEX TRI, [redacted].

Gráfico 2. [redacted]

[redacted]

De la gráfica anterior se observa que, [redacted].

De forma similar, se observa que, [redacted].

[181] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Elaboración propia con base en información disponible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO XXXV.a. (88.b.) DATOS TURBOSINA EXPLICACIÓN VARIABLES.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XXXV (88)*".

[redacted]

[redacted]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [redacted] son realizados por PEMEX TRI, quien es el AGENTE ECONÓMICO que históricamente ha sido el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO de turbosina. Asimismo, la información que obra en el EXPEDIENTE permite concluir que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, PEMEX TRI es el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación que concurre en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que esta posición le otorga a PEMEX TRI poder de negociación en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

De la información con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se observa que las modificaciones a las metodologías de los PRECIOS DE LISTA, que [redacted], han sido determinadas unilateralmente por PEMEX TRI.

Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, USUARIO de PEMEX TRI, señaló que [redacted].[182] En el mismo sentido, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que:

> "Una vez que se abrió el almacenamiento dentro de los aeropuertos a terceros (enero de 2019), PEMEX TRI comenzó a ofrecer a sus clientes descuentos con base en el volumen demandado por aeropuerto, lo cual permitía que los distintos comercializadores [COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS] pudiesen competir en igualdad de condiciones. Lo anterior se pudo observar hasta el mes de agosto de 2019, principalmente en los aeropuertos de la Ciudad de México y Cancún, en donde la demanda estaba más pulverizada dentro de un mayor número de aerolíneas nacionales e internacionales. Aunque la estructura de precios de PEMEX no fuera una estructura abierta, dichas condiciones de descuento hacían posible que los comercializadores [COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS] pudieran crecer en volúmenes, permitiendo tornarse más competitivos con el tiempo a medida que ganaban participación de mercado.

---

[182] Folio 2304 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señalo que [redacted].

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted][183]

De la misma forma, este poder de negociación le ha permitido a PEMEX TRI fijar las condiciones bajo las cuales comercializa turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, USUARIO de PEMEX TRI, manifestó lo siguiente:

[redacted] [Énfasis añadido].[184]

Asimismo, este mismo COMERCIALIZADOR, USUARIO de PEMEX TRI, señaló que

[redacted][185]

[183] Folio 3110 del EXPEDIENTE.
[184] Folios 2303 y 2304 del EXPEDIENTE.
[185] Folio 2304 del EXPEDIENTE.

Como se señaló antes, PEMEX TRI se ha mantenido como el principal oferente de turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, en el que ostenta una participación superior al 98% (noventa y ocho por ciento), a pesar de la entrada de nuevos participantes al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Estos nuevos participantes fueron HIPERGAS y TRAFIGURA. Ambos obtuvieron un permiso de importación de turbosina con una vigencia de 1 (uno) y 20 (veinte) años, respectivamente, con el cual se allegaban de la turbosina que comercializaban. Sin embargo, uno de estos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS manifestó que dejó de comercializar turbosina debido a que agotó el volumen autorizado a importar en su permiso.[186] Mientras que, al veintidós de octubre de dos mil veintiuno, el permiso de importación del otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO se encontraba en proceso de revocación,[187] por lo que su presencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es incierta, debido a que la turbosina la obtenía mediante la importación.[188]

En consecuencia, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, PEMEX TRI es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que cuenta con un permiso de importación de 20 (veinte) años vigente y en uso y que, además, tiene la capacidad de producir turbosina en México. Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que este AGENTE ECONÓMICO cuenta con la capacidad de restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

En complemento con lo anterior, como se analiza en el apartado "***1.2.3. Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, [redacted],[189] [redacted]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[186] Folio 5590 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[187] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[188] Folio 4377 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que "(…) *la turbosina que* [El COMERCIALIZADOR PRIMARIO]*ha comercializado en el país durante el Periodo Investigado ha sido importada* (…)"

[189] Folio 4376 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que [redacted]

[redacted]

Aunado a lo anterior, PEMEX TRI tiene comprometida la capacidad de 13 (trece) de las 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en operación que existen en México (véase los apartados "***2 Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Esto limita la participación de actuales o potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, ya que el acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO es necesario para obtener un permiso de importación y, así poder acceder a diferentes fuentes para obtener la turbosina.

Lo anterior, pues para la obtención de un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años, es necesario demostrar, entre otras cosas, que se cuenta con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO (véase los apartados "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Por lo tanto, es poco probable que un competidor actual o potencial sea capaz de contrarrestar el poder de PEMEX TRI para restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[190] Elaboración propia con base en información disponible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 89*" disponible en el folio 1394 del EXPEDIENTE y el archivo electrónico denominado "*Anexo R-16*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*", disponible en el folio 3106 del EXPEDIENTE.

[191] Respecto del desarrollo de canales de distribución eficientes, como se observa en el apartado "***1.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte del COMERCIALIZADOR PRIMARIO le permite desarrollar canales logísticos eficientes para la distribución de turbosina en el país, por lo que contar con este acceso les permitiría ofrecer precios competitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*". Un COMERCIALIZADOR PRIMARIO que señaló esta eficiencia manifestó que "(…) *para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina. Lo idóneo es poder tener un volumen suficiente que permita operar con economías de escala para poder disminuir costos y ofrecer precios competitivos.*"

1.2.1.4. Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

El análisis anterior permite concluir preliminarmente que el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado, con PEMEX TRI como el mayor participante. En dos mil diecinueve, se observó la entrada de 2 (dos) nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, HIPERGAS y TRAFIGURA, pero su participación, en términos de volumen de ventas, fue baja. Uno de estos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS dejó de participar al agotar el volumen autorizado a importar. Mientras que la presencia del otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO es incierta, debido a que su permiso de importación se encuentra con estatus de suspendido y este obtenía la turbosina mediante la importación.

Por otro lado, aunque PEMEX TRI se encuentra sujeto a regulación asimétrica en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, esta no incide directamente en los precios a los que comercializa dicho PETROLÍFERO,[192] por lo que su posición como el mayor participante en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA le otorga la capacidad de fijar los PRECIOS DE LISTA mediante la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA [redacted] incluidos en sus metodologías de precios. Además, [redacted]. Asimismo, goza de poder de negociación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que le permite establecer unilateralmente las condiciones bajo las cuales realiza la COMERCIALIZACIÓN de turbosina con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Adicionalmente, PEMEX TRI tiene capacidad de restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA debido a que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que cuenta con un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años vigente y tiene comprometida la capacidad de la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, lo que ha limitado que otros COMERCIALIZADORES PRIMARIOS puedan competir en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, que:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva (…), deberán considerarse los siguientes elementos; (…)
> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (…)."

---

[192] De acuerdo con lo descrito en el apartado "***5.1. Regulación Asimétrica de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS***" de la sección "***5. COMERCIALIZACIÓN***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

En el artículo 7 de las DISPOSICIONES se establecen los elementos que pueden ser considerados barreras a la entrada para efectos del análisis del artículo 59, fracción II, de la LFCE. Por lo que, en esta sección se analizan las fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES, que se agrupan de acuerdo con la naturaleza de la barrera a la entrada. A partir del análisis que se realiza en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo económico, normativo y conductual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, como se explica a continuación.

1.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

Como barreras a la entrada de tipo económicas se consideran las que derivan de los altos costos e inversiones necesarias para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Así, en este apartado se analiza el artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES, que señala:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> **I.** Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;
> **II.** El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;
> (…)
> **IV.** La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;
> (…)."

A continuación, se analiza cada una de estas fracciones y se concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo económico en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, pues un AGENTE ECONÓMICO que desee participar en este mercado debe realizar inversiones altas para adquirir turbosina, bien sea mediante la producción o la importación, y la infraestructura de dichas inversiones tiene un número escaso de usos alternativos. Con respecto a la importación, si bien técnicamente no sería necesario que un AGENTE ECONÓMICO construyera infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para realizarla, la dificultad para acceder a la infraestructura existente debido [redacted] está contratada por PEMEX TRI, a través de relaciones contractuales con PEMEX LOG e [redacted], lo que hace difícil que esta sea requerida por un potencial importador. A continuación, se explica el razonamiento que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

1.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes

De la información que obra en el EXPEDIENTE, no se observan elementos que permitan concluir que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS establecidos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA accedan a mejores condiciones de financiamiento respecto de otros AGENTES ECONÓMICOS.

En cuanto al acceso a canales de distribución eficientes, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ya establecidos tienen ventajas, ya que tienen acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para la importación. Así pues, como se señala en los apartados "***2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, PEMEX TRI, el COMERCIALIZADOR PRIMARIO con mayor participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, es quien cuenta con acceso a la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Al respecto, diversos AGENTES ECONÓMICOS indicaron que en el MERCADO INVESTIGADO la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte es insuficiente y la mayoría se encuentra contratada con PEMEX TRI. Por una parte, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) *hasta marzo de 2020 no había terminales marítimas privadas con almacenamiento específico de Combustibles Aéreos distintos de los que PEMEX utilizaba para sus propias actividades.*".[193] Asimismo, un COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) *existe infraestructura insuficiente en el país y que la mayoría* (…) *es propiedad y operada por Petróleos Mexicanos* (…)".[194] Además, este AGENTE ECONÓMICO señaló que contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO permite ofrecer precios competitivos.[195]

1.2.2.1.2. Monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo

Como se ha señalado antes, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que participan o han participado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA han atendido la demanda de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS mediante la producción en el país[196] o la importación[197] de turbosina.[198] Si bien los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS podrían adquirir la turbosina de otros COMERCIALIZADORES, no es una práctica que se observa en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al respecto, un COMERCIALIZADOR señaló "[e]*n cuestión de precios, sí encontramos precios más competitivos en la turbosina importada*"[199] debido a que "(…)

---

[193] Folio 2273 del EXPEDIENTE.
[194] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*".
[195] Ídem. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que "(…) *para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina. Lo idóneo es poder tener un volumen suficiente que permita operar con economías de escala para poder disminuir costos y ofrecer precios competitivos.*"
[196] Folio 1570 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", página uno. PEMEX TRI señaló que "(…) *los ingresos son obtenidos hasta que se realiza la comercialización de la turbosina y el gasavión, ya sea que provengan de la producción o de la importación* (…)".
[197] Folio 4637 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 3 - Comercialización.xlsx*" en la carpeta electrónica "*Numeral 45*".
[198] Folio 4377 del EXPEDIENTE.
[199] Folio 2857 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

los precios están relacionados principalmente con la alta disponibilidad de Producto, Viabilidad y Logística, es decir; reducción de costos para trasladar el producto importado al Centro del país aunado a la mayor posibilidad de adquirir la Turbosina en mejores condiciones de precios a un mayor número de proveedores".[200]

Debido a que la producción y la importación de turbosina requieren de inversiones diferentes, a continuación, se realiza el análisis de las inversiones asociadas a cada actividad.

Producción de turbosina

Para la producción de turbosina, la infraestructura necesaria es, principalmente, una refinería. El proceso para construir una refinería es largo y requiere de una inversión significativa. A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación se encuentran vigentes 7 (siete) permisos de refinación que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que se encuentran en México.[201] De estas, 6 (seis) iniciaron operaciones antes de mil novecientos setenta y nueve[202] y 1 (una) se encuentra en construcción.

Esta última corresponde a la refinería Dos Bocas, un proyecto que inició el dos de junio de dos mil diecinueve[203] y se tiene previsto que entre en operaciones en dos mil veintidós.[204] Esta refinería procesará 340 (trescientos cuarenta) mil barriles diarios de crudo,[205] con el objetivo de obtener gasolina, diésel y turbosina, entre otros productos derivados del proceso de refinación.[206] El monto total de la inversión para esta refinería asciende a [redacted].[207]

En cuanto a los usos alternativos, las refinerías producen diferentes tipos de PETROLÍFEROS derivados de la refinación del petróleo.[208] En la refinería Dos Bocas se tiene planeado producir,

---

[200] Folio 3145 del EXPEDIENTE.

[201] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*" contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".

[202] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Diagn_stico_de_la_Industria_de_Petrol_feros_2017_Parte_1.pdf*" página veintidós, contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 9*".

[203] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*16. Nueva Refinería de Dos Bocas, Tabasco.pdf*".

[204] Folio 1113 del EXPEDIENTE.

[205] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*17. Refinería Dos Bocas.pdf*".

[206] Folio 1113 del EXPEDIENTE. Producirá gasolina, diésel, gas LP, propileno, butilenos, coque, azufre, turbosina y combustóleo.

[207] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", página catorce.

[208] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Diagn_stico_de_la_Industria_de_Petrol_feros_2017_Parte_1.pdf*" página veintiséis, contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 9*".

además de turbosina, gasolina, diésel, gas licuado de petróleo, propileno, butileno, coque, azufre y combustóleo.[209] En específico, la infraestructura y el equipo que una refinería destina para producir turbosina puede utilizarse para producir diésel.[210] Así, se observa que la infraestructura y equipo de una refinería que es utilizado para producir turbosina cuenta con un número escaso de usos alternativos a la turbosina.

Importación de turbosina

Los AGENTES ECONÓMICOS con interés en importar turbosina deben obtener un permiso de importación emitido por la SENER. Estos permisos pueden ser otorgados con una vigencia de 1 (uno) o 5 (cinco) años. Como se señala en el apartado "***2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN***" en la sección "***Anexo 3. Marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, los requisitos que deben cumplir los interesados en obtener un permiso de importación varían de acuerdo con la vigencia de este. Uno de los requisitos para obtener un permiso de importación con vigencia de 5 (cinco) años consiste en que los AGENTES ECONÓMICOS demuestren que cuentan con, o que se encuentran en desarrollo de, infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte.[211]

Para cumplir con dicho requisito los AGENTES ECONÓMICOS pueden contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero o desarrollar su propia infraestructura. En el primer caso, los importadores pueden contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero (véase apartado "***3.1.1. Obligación de Acceso Abierto***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Sin embargo, los AGENTES ECONÓMICOS enfrentan dificultades para contratar capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues la mayor parte de la infraestructura se encuentra comprometida con PEMEX TRI (véase los apartados "***2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

Por otro lado, los importadores podrían desarrollar por su cuenta la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Sin embargo, como se señala en el apartado "***2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la inversión para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO similar a las de PEMEX LOG en territorio nacional se

---

[209] Folio 1113 del EXPEDIENTE.
[210] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*", página nueve.
[211] De conformidad con el punto 11 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

encuentra entre 126.90 (ciento veintiséis punto noventa) y 1,987.48 (mil novecientos ochenta y siete punto cuarenta y ocho) millones de pesos.[212]

Asimismo, un ALMACENISTA señaló que para construir la * ,[213]* .[214] Similarmente, otro ALMACENISTA manifestó que estimó un plazo de recuperación de la inversión * [215] * . Por otro lado, un ALMACENISTA manifestó que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO destinadas a almacenar turbosina también pueden utilizarse para almacenar diésel, previa limpieza de la infraestructura.[216] Con base en lo anterior se observa que las inversiones en infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO propia que requeriría un COMERCIALIZADOR PRIMARIO, si no puede acceder a la infraestructura existente, son cuantiosas y tienen un número escaso de usos alternativos.

De lo anterior se observa que un COMERCIALIZADOR PRIMARIO deberá incurrir en inversiones para participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que varían según la modalidad en que lo haga. Si decide obtener turbosina a partir de la producción, deberá hacer las inversiones requeridas para la construcción de una refinería. Por su parte, aunque no sería técnicamente necesario incurrir en inversiones para el ALMACENAMIENTO EXTERNO, al considerar que el acceso a la infraestructura es difícil porque está comprometida, principalmente, por PEMEX TRI, se requerirían inversiones cuantiosas en el desarrollo de infraestructura propia. En cualquiera de los casos, las inversiones tienen un número escaso de usos alternativos.

1.2.2.1.3. Inversión en publicidad

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las inversiones en publicidad no constituyen una barrera a la entrada para potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, ya que la marca comercial de la turbosina no es un factor determinante en la elección de un COMERCIALIZADOR PRIMARIO por parte de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Lo anterior, ya que, como se señaló en el apartado "***1.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES"*** del DICTAMEN PRELIMINAR, la demanda de turbosina por parte de los

---

[212] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 20 Permisos de almacenamiento*" y "*Anexo 21 Prestación del servicio de almacenamiento en Terminales de Almacenamiento para Combustibles*".

[213] Folios 8098 a 8100 del EXPEDIENTE. * , convertidos a pesos de acuerdo con el tipo de cambio publicado en el DOF el cinco de noviembre de dos mil veintiuno, el cual fue de 20.6242 pesos por dólar.

[214] Folios 8093, 8094 y 8095 del EXPEDIENTE.

[215] Folio 6528 del EXPEDIENTE.

[216] Folios 8094 y 8095 del EXPEDIENTE.

COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Estos últimos determinan su elección de compra basados, entre otras cosas, en la calidad y la capacidad de los suministradores para atender su demanda y el precio.[217]

1.2.2.1.4. Conclusiones de las barreras a la entrada de tipo económico

De acuerdo con el análisis realizado en esta sección, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen distintos elementos que constituyen barreras a la entrada de tipo económico. Estos corresponden a los altos montos de inversión y el escaso número de usos alternativos de la infraestructura necesaria para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS puedan obtener la turbosina, ya sea mediante la producción en México o el acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO requerida para la obtención de un permiso de importación. Asimismo, se observan plazos de [redacted] para la recuperación de la inversión en infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Si bien en el caso de la importación, los importadores podrían contratar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO con un tercero, estos enfrentan dificultades para el acceso a dicha infraestructura mediante un contrato con un tercero, ya que la capacidad de la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con PEMEX TRI. Esto pone en desventaja a los AGENTES ECONÓMICOS que no cuentan con acceso a esta infraestructura al tener que importar por medios menos eficientes.

Por los elementos antes descritos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras de tipo económico que podrían restringir y/o desincentivar la entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES

Como barreras a la entrada de tipo normativas se consideran las que establece el artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES, que señala:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes: (…)
> **III.** La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial; (…)
> **V.** Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales; (…)
> **VII.** Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

---

[217] Véase apartado "***3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

A continuación, se analiza cada una de estas fracciones y se concluye preliminarmente que existen barreras normativas para ingresar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que se relacionan con los requisitos establecidos por la SENER para obtener permisos de importación de turbosina, así como el otorgamiento de apoyos a PEMEX TRI para la producción de turbosina. A continuación, se explica el razonamiento que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

1.2.2.2.1. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial

Los AGENTES ECONÓMICOS con interés de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA deben obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE en el que se autorice la COMERCIALIZACIÓN de turbosina, como se explica en el apartado "***1.3.1. Obtención de permisos***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR. No obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que haga suponer que el permiso en sí mismo constituya una barrera infranqueable a la entrada para nuevos AGENTES ECONÓMICOS al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.2.2.2. Limitaciones a la competencia en los mercados internacionales

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los actuales y potenciales participantes del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA enfrentan dificultades para acceder a los mercados internacionales para obtener la turbosina. Estas derivan de factores económicos y normativos que restringen la obtención de un permiso de importación y el desarrollo de esta actividad en condiciones que les permita ejercer presión competitiva sobre los participantes ya establecidos (véase el apartado "***1.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" y los apartados "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

1.2.2.2.3. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier AUTORIDAD PÚBLICA que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios

Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS tienen 2 (dos) opciones para obtener turbosina, producirla en el país o importarla desde el extranjero. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX TRI ha sido el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que ha comercializado turbosina producida en el país, debido a que es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que cuenta con la infraestructura necesaria para producir turbosina en México.

De la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que la refinería Dos Bocas que actualmente se encuentra en construcción y que será operada por PEMEX TRI, el mayor oferente de turbosina en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es financiada con inversión pública.[218]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los apoyos a favor de PEMEX TRI relacionados con la obtención de la infraestructura para producir turbosina se configuran como una barrera a la entrada que solo tiene efectos en los nuevos entrantes al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que tendrían que enfrentar los costos necesarios para desarrollar esta infraestructura con recursos propios.

1.2.2.2.4. Conclusiones de las barreras a la entrada de tipo normativo

De acuerdo con el análisis realizado en esta sección, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen distintos elementos que constituyen barreras a la entrada de tipo normativo. Estas corresponden a los requisitos para obtener un permiso de importación que dificultan a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS el acceso a los mercados internacionales para la obtención de la turbosina. Asimismo, se observa que existen apoyos a favor de PEMEX TRI en cuanto al financiamiento con inversión pública de la refinería Dos Bocas que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encuentra en construcción.

1.2.2.3.Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES

En relación con otro tipo barreras a la entrada, el artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (...)
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y
> (...)."

Como se indicó en la sección "***1.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO permite a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ofrecer precios competitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.[219]

Al respecto, como se señala en el apartado "***2.2.1.2 Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección ***"VI. Definición***

---

[218] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado: "*76. El Gobierno de México anuncia el Plan Nacional de Refinación que asegurará el acceso a la energía y al desarrollo equilibrado*"
[219] Folios 3106, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*". 2857 y 3145 del EXPEDIENTE

de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES" del DICTAMEN PRELIMINAR, PEMEX TRI tiene contratada la capacidad de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO controladas por PEMEX LOG mediante el CONTRATO MARCO.

Debido a la opacidad en la información sobre la capacidad disponible en estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, no es claro si existe capacidad disponible que no ha sido ofertada a través de temporadas abiertas o mediante la publicación de la capacidad existente de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el BOLETÍN ELECTRÓNICO para que sea aprovechada por otros COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos A PEMEX TRI, para el desarrollo de sus actividades o que permita la entrada de nuevos participantes al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al respecto, PEMEX LOG indicó que "(…) *en relación con el* [MERCADO INVESTIGADO], [PEMEX TRI] *como único usuario de los sistemas de almacenamiento de COMBUSTIBLES AÉREOS no ha llevado a cabo ninguna cesión de capacidad en el mercado secundario.*".[220]

Al respecto, en los apartados "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" y "***5. Barrera a la competencia en el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES PRIMARIOS (Barrera B-5)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se analiza que la contratación de capacidad por parte de PEMEX TRI en la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO operativa en el país, así como el escaso número de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO, dificulta el acceso a esta capacidad para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y provoca ineficiencias en su uso.

1.2.2.4. Conclusión sobre la existencia de barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, de tipo económico, normativo y conductual.

Las de tipo económico corresponden a los altos montos de inversión necesarios para el desarrollo de infraestructura y equipo necesario para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS obtengan turbosina, ya sea mediante la producción en México o la importación. En el primer caso, estas inversiones se relacionan con la construcción de una refinería. En el caso de la importación, corresponden a la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues para obtener un permiso de importación 20 (veinte) años, en el caso del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN o de 5 (cinco) años, en el caso del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, debe demostrarse que se cuenta con acceso a esta infraestructura, lo cual es difícil pues la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO se cuenta comprometida con PEMEX TRI.

[220] Folio 1257 del EXPEDIENTE.

Las de tipo normativo que corresponden a los requisitos para obtener un permiso de importación, que dificultan a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS el acceso a los mercados internacionales para la obtención de la turbosina. Asimismo, se observa que existen apoyos a favor de PEMEX TRI en cuanto al financiamiento con inversión pública de la refinería Dos Bocas que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encuentra en construcción.

Finalmente, la de tipo conductual es la opacidad en la información sobre la capacidad disponible en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, controladas por PEMEX LOG, en las que PEMEX TRI tiene contrada la capacidad, pues no permite a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS determinar si existe capacidad disponible, por lo que esta no ha sido aprovechada por actuales o potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos a PEMEX TRI.

1.2.3. Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **III.** La existencia y poder de sus competidores;
> (…).".

En relación con la existencia de competidores en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, como se señaló en apartado "***1.2.1.1. Participaciones de mercado***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, entre dos mil quince y dos mil dieciocho, el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO fue PEMEX TRI.

Luego, en dos mil diecinueve, HIPERGAS y TRAFIGURA comenzaron a participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, pero la participación de estos AGENTES ECONÓMICOS fue marginal. El segundo mayor participante fue TRAFIGURA, con una participación de 1.2% (uno punto dos por ciento) en dos mil diecinueve. Mientras que, para el mismo año, la participación de HIPERGAS fue de 0.1% (cero punto uno por ciento). En contraste, la participación de PEMEX TRI en este mismo periodo fue de 98.7% (noventa y ocho punto siete por ciento).

Con la entrada de HIPERGAS y TRAFIGURA al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tuvieron nuevas opciones para adquirir turbosina en el país. En particular, se observa que [redacted]. En la siguiente gráfica se muestran los precios efectivos de venta mediante COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA aplicados por PEMEX TRI y TRAFIGURA [redacted].

Gráfico 3. [redacted] [221]

[redacted]

Como se observa en la gráfica anterior, los precios de venta mediante COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de [redacted] [222] [redacted] [223].

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[221] Elaboración propia con base en información disponible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 89*" disponible en el folio 1394 del EXPEDIENTE y el archivo electrónico denominado "*Anexo R-16*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*", disponible en el folio 3106 del EXPEDIENTE.

[222] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-27.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*". [redacted].

[223] Folio 4376 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que [redacted]

En complemento con lo anterior, * [redacted],[224] * [redacted]. [225] Esto, aun cuando PEMEX TRI cuenta con mayor acceso a capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, como se explica a continuación, y dicho acceso permite construir una red logística más eficiente.[226]

Sin embargo, al veintidós de octubre de dos mil veintiuno, el permiso de importación de 1 (uno) de los 2 (dos) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que comenzaron a participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA en dos mil diecinueve se encuentra con estatus de suspendido derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER,[227] por lo que su presencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es incierta debido a que obtenía la turbosina mediante importación.[228]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[224] Folio 4376 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que * [redacted]

[225] Elaboración propia con base en información disponible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsb*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 89*" disponible en el folio 1394 del EXPEDIENTE y el archivo electrónico denominado "*Anexo R-16*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*", disponible en el folio 3106 del EXPEDIENTE.

[226] Respecto del desarrollo de canales de distribución eficientes, como se observa en el apartado "***1.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte del COMERCIALIZADOR PRIMARIO le permite desarrollar canales logísticos eficientes para la distribución de turbosina en el país, por lo que contar con este acceso les permitiría ofrecer precios competitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*". Un COMERCIALIZADOR PRIMARIO que señaló esta eficiencia manifestó que "(…) *para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina. Lo idóneo es poder tener un volumen suficiente que permita operar con economías de escala para poder disminuir costos y ofrecer precios competitivos.*"

[227] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[228] Folio 4377 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que "(…) *la turbosina que* [el COMERCIALIZADOR PRIMARIO] *ha comercializado en el país durante el Periodo Investigado ha sido importada* (…)"

Similarmente, el otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que dejó de comercializar turbosina,[229] debido a que, luego de interrupciones derivadas de la terminación de la vigencia de su permiso de importación,[230] agotó el volumen autorizado a importar.[231] Además, manifestó que ha buscado incrementar el volumen autorizado en su permiso de importación actual u obtener otro con un volumen autorizado que le permita cumplir con los compromisos adquiridos con sus clientes. Sin embargo, este COMERCIALIZADOR PRIMARIO señala que "(…) *la Secretaria de Energía no ha resuelto a favor de mi representada y lo que ha derivado en un retiro forzado del mercado de la turbosina* (…)".[232] Asimismo, manifestó que en abril de dos mil veintiuno "(…) *se culminó con el cierre del área administrativa de la división de turbosina, es decir, que se prescindió del poco personal administrativo que aun formaba parte de la división turbosina y se continua* (sic) *con el cierre del área operativa para concluir con el cierre total de la división turbosina.*".[233]

Por todo lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que, actualmente, no existen competidores con capacidad suficiente para contrarrestar el poder de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva (...), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **IV.** Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
> (…)."

El principal insumo para la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA es la propia molécula de turbosina, la cual puede ser obtenida mediante la importación o la producción en México. Para que un AGENTE

---

[229] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[230] Folio 5589 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que "(…) *mi representada presentó el 17 de octubre de 2020 ante la Secretaría de Energía la solicitud de renovación del permiso de importación de turbosina, sin embargo al 13 de diciembre de 2020 que finalizó la vigencia del permiso de importación de turbosina con el que mi representada contaba, la Secretaría de Energía no había resuelto la solicitud de renovación presentada el 17 de octubre de 2020, lo que derivó en que mi representada NO OBTUVIERA INGRESOS por la venta de turbosina desde el 14 de diciembre de 2020 y hasta la última semana de febrero de 2021.*"

[231] Folio 5590 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que: "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[232] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[233] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

ECONÓMICO pueda llevar a cabo dichas actividades, necesita contar con los permisos respectivos emitidos por la SENER. El régimen general de los permisos para las actividades de producción e importación se encuentra descrito en el apartado "***2. Producción e importación de PETROLÍFEROS***" de la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Con respecto a la producción en México, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encuentran vigentes 7 (siete) permisos de refinación que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que conforman el Sistema Nacional de Refinación. Al respecto, PEMEX TRI es titular de la totalidad de los permisos de refinación.[234]

Ahora bien, un AGENTE ECONÓMICO podría solicitar un permiso de refinación ante la SENER con un programa de construcción de refinería (véase el apartado "***2.1. Producción***" en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Sin embargo, el proceso para la construcción de una refinería es largo y requiere de inversiones significativas (véase el apartado "***1.2.2.1.2. Monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR). De la información que obra en el EXPEDIENTE no existe evidencia que sustente que algún AGENTE ECONÓMICO, diferente a PEMEX TRI, haya solicitado ante la SENER la emisión de un permiso de refinación y en su caso, la construcción de una refinería.

Por lo que hace a la actividad de importación de turbosina, además de las barreras a la entrada de tipo económico (véase el apartado "***1.2.2.1.2. Monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR), se observa que los requisitos de acreditación ante la SENER y los actos u omisiones administrativas de las AUTORIDADES PÚBLICAS en relación con los permisos de importación podrían limitar, dificultar o impedir que los AGENTES ECONÓMICOS importen turbosina al país. A continuación, se explican los elementos que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró para llegar a dicha conclusión preliminar.

1.2.4.1.Requisitos de acreditación ante la SENER

Como se señaló anteriormente, para importar turbosina es necesario contar con un permiso emitido por la SENER que ampare la importación de turbosina al territorio nacional. A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, los requisitos que un AGENTE ECONÓMICO debe acreditar ante la SENER se encuentran establecidos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. No obstante, los efectos y consecuencias derivados del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se suspendieron durante el periodo del tres de marzo de dos mil veintiuno hasta el

[234] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*" contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".

dieciocho de febrero de dos mil veintidós, en términos del ACUERDO DE EFECTOS[235] y del ACUERDO DE ABROGACIÓN, por lo que, durante dicho periodo, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN mantuvo sus efectos. Así, los AGENTES ECONÓMICOS que obtuvieron permisos de importación durante dicho periodo, se regirán con base en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN hasta su terminación.[236]

Por lo anterior, a continuación, se describen los elementos presentes en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera dificultan la obtención de un permiso de importación y, por tanto, allegarse de turbosina por medio de la importación, tanto para los permisos de 1 (uno) como de 5 (cinco) o 20 (veinte) años, así como las razones que tomó en cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para considerarlos como dificultades de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para obtener un permiso de importación.

Con respecto a la necesidad de contar con contratos o facturas, que no reconoce las prácticas comerciales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el caso de los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año, tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, los AGENTES ECONÓMICOS con interés de obtener dicho permiso deben demostrar ante la SENER, entre otras consideraciones, que cuentan con relaciones contractuales o comerciales con USUARIOS, en los que se señale el volumen que planean vender antes de contar con el permiso de importación. Al respecto, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que [redacted],[237] de modo que es poco probable que los posibles USUARIOS confíen en nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y firmen contratos con ellos cuando no tienen certeza de que recibirán el permiso.

Otro requisito que dificulta la obtención de un permiso de importación de 1 (un) año corresponde a que los AGENTES ECONÓMICOS deben demostrar que cuentan con un contrato o factura que acredite la relación comercial con sus proveedores extranjeros, en el que se sustente el volumen de turbosina que planean adquirir. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los importadores tienen la opción de adquirir turbosina en el extranjero sin la necesidad de contar con contratos, al realizar compras al contado y con entrega inmediata. En consecuencia,

---

[235] De acuerdo con lo descrito en el apartado "***2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN se aclaró que el trámite de las solicitudes de permisos de importación y exportación de PETROLÍFEROS que hubieran sido presentadas durante la fecha en que entró en vigor y hasta la emisión de la suspensión, se sustanciarían conforme a las disposiciones contenidas en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, sin que ello implique que quede insubsistente el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[236] De conformidad con el artículo Cuarto Transitorio del ACUERDO DE ABROGACIÓN que indica: "*Cuarto. El Permiso Previo de importación o exportación de petrolíferos o hidrocarburos que haya sido otorgado por la Secretaría de Energía antes de la entrada en vigor del presente Acuerdo, será válido hasta que concluya su vigencia, de igual forma, los derechos y obligaciones derivados de los mismos se regirán conforme a la normatividad aplicable a la fecha de su emisión.*"

[237] Folios 8991 y 8992 del EXPEDIENTE.

este requisito resulta excesivo[238] e introduce rigideces que tienen impacto en toda la cadena de valor, tales como contar con un contrato antes de tener la certidumbre de obtener un permiso de importación. Lo mismo aplica al requisito de contar con una factura, toda vez que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS difícilmente harán la adquisición del combustible sin tener la certeza de que obtendrán el permiso.

Para la emisión de un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años, en el caso del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, y de 5 (cinco) años, en el caso del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen requisitos que dificultan la obtención de estos permisos, como se explica a continuación.

Uno de los requisitos planteados en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, para los permisos con vigencia de 20 (veinte) años, es que los interesados en obtener un permiso de importación deben presentar contratos de largo plazo de proveeduría. De forma similar, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, para los permisos con vigencia de 5 (cinco) años, señala que deben demostrar que cuentan con compromisos contractuales de por lo menos 5 (cinco) años. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que este requisito representa un obstáculo para la obtención de un permiso de importación tanto de 5 (cinco), como 20 (veinte) años, ya que es difícil para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS establecer relaciones comerciales sin antes poder demostrar que cuentan con la capacidad de proveer turbosina.

Por otro lado, con respecto a la necesidad de contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte, que tiene un bajo número de oferentes y está comprometida en su mayor parte con PEMEX TRI, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que, para la obtención de un permiso de importación con vigencia de 5 (cinco) años, los AGENTES ECONÓMICOS con interés deben demostrar que cuentan con infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte o que se está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente a esta. La exigencia de contar con capacidad de ALMACENAMIENTO dificulta la obtención de un permiso de importación, [redacted].[239] Asimismo, este requisito puede limitar las opciones de importación a aquellos permisionarios que no requieran contar con capacidad de ALMACENAMIENTO[240] para importar.[241]

---

[238] Folio 4467 del EXPEDIENTE.
[239] Folio 2899 del EXPEDIENTE.
[240] Folio 4371 del EXPEDIENTE.
[241] Folio 2391 del EXPEDIENTE. Estos permisionarios son quienes tienen un modelo de negocio en el que abastecen aeropuertos cercanos a la frontera con Estados Unidos de América y almacenan la turbosina en dicho país, para transportarla directamente hacia los aeropuertos de destino. No obstante, dado el bajo volumen que lograron atender durante el PERIODO DE LOS DATOS así como la barrera descrita en el apartado "***1.1. Descripción de la B-1***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, esta opción para el ALMACENAMIENTO no es viable actualmente, como se señala en el apartado "***2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre***

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la regulación es estricta y compleja, ya que existen múltiples requisitos para la emisión de un permiso de importación, lo que genera dificultades para que los AGENTES ECONÓMICOS puedan obtener un permiso de importación y, por tanto, para poder allegarse de turbosina mediante la importación.

Aunado a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, puede desincentivar la entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que el periodo por el cual los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS pueden abastecerse de turbosina mediante importación se ve reducido con respecto al ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, pues tienen la posibilidad de acceder a un permiso con vigencia máxima de 5 (cinco) años, la cual es menor a la de 20 (veinte) años a la que otros COMERCIALIZADORES PRIMARIOS establecidos pudieron acceder mediante el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

Finalmente, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN establece nuevos supuestos por los que la SENER puede dar por terminados los permisos de importación. Entre dichos supuestos se encuentra la figura de caducidad, la cual establece que los permisos de 1 (un) año caducarán si no se utilizan por más de 30 (treinta) días naturales consecutivos, sin causa justificada.[242] Al respecto, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN no establece qué debe entenderse por causa justificada, por lo que existe incertidumbre sobre las causas de la caducidad de los permisos por razones ajenas a la voluntad de los permisionarios de importación, como se señala en el apartado "***1.1. Descripción de la B-1***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que obtienen la turbosina a través de la importación mediante un permiso de importación con vigencia de 1 (un) año enfrentan la posibilidad de perder su fuente de insumo en el corto plazo.

Con base en las consideraciones señaladas previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los elementos requeridos en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que dificultan la obtención de un permiso de importación de turbosina son los siguientes: **i)** la necesidad de contar con contratos o facturas, que no reconoce las prácticas comerciales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA; **ii)** la necesidad de contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte, que tiene un bajo número de oferentes y está comprometida en su mayor parte con PEMEX TRI; **iii)** la disminución de los periodos de vigencia de los permisos de importación a la que pueden acceder los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS entrantes con respecto a los que tienen algunos de los

---

las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS" de la sección "***VI. Definición del MERCADO RELEVANTE y análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[242] De conformidad con los artículos 56 y 57 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

establecidos; y, **iv)** los supuestos estrictos para dar por terminados, mediante la figura de la caducidad, los permisos de importación de 1 (un) año.

1.2.4.2.Actos u omisiones administrativas

Como se señaló anteriormente, para poder llevar a cabo la actividad de importación, es necesario contar con un permiso emitido por la SENER que ampare la realización de la actividad. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen actos u omisiones administrativas de las AUTORIDADES PÚBLICAS en relación con los permisos de importación que podrían limitar, dificultar o impedir que los AGENTES ECONÓMICOS importen turbosina al país. A continuación, se explican tales actos u omisiones identificados.

El procedimiento para solicitar un permiso de importación se encuentra establecido en la LH, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, así como en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, bajo las consideraciones señaladas anteriormente. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, dentro del procedimiento para el otorgamiento de permisos de importación, existe incertidumbre respecto de los plazos del trámite.

Por ejemplo, un permisionario de la actividad de importación ha señalado que "(…) [l]*os tiempos excesivos para tramitar o renovar permisos con diversas autoridades, incluida la SENER, y el Padrón de Importadores del* [SAT] *son excesivamente largos, lo cual impide que se maximicen los beneficios de importar y comercializar turbosina*".[243] Adicionalmente, refirió que [redacted][244] [redacted][245].

1.2.4.3.Conclusión sobre las posibilidades de acceso a fuentes de insumos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

En suma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen restricciones en el acceso a la turbosina nacional o extranjera, derivadas de factores económicos y normativos. Por una parte, para la producción de turbosina los AGENTES ECONÓMICOS deben incurrir en inversiones significativas para la construcción de una refinería de petróleo. Por la otra, los AGENTES ECONÓMICOS con interés de importar, además de los factores económicos desarrollados en el

[243] Folio 8004 del EXPEDIENTE.
[244] Folio 8007 del EXPEDIENTE.
[245] Folios 8007 y 8008 del EXPEDIENTE.

apartado "***1.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" de la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, enfrentan restricciones derivadas de diversas disposiciones del régimen de permisos de importación que dificultan la obtención y renovación de dicho permiso, lo cual limita y dificulta la capacidad de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de importar turbosina.

1.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos: (…)
> **V.** El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y
> (…)."

De las constancias que obran en el EXPEDIENTE no se identifican elementos que permitan suponer la existencia de comportamientos recientes de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que participan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA que pudieran incidir sobre el proceso de competencia y libre concurrencia.

1.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

El artículo 59, fracción VI, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 8**. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
> **I.** El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
> **II.** La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
> **III.** La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores."

En cuanto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único producto es la turbosina, el cual se trata de un producto homogéneo, y que el único servicio es la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I de las DISPOSICIONES.

Respecto de la falta de acceso a importaciones, este elemento fue analizado en los apartados "***1.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" y "***1.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Respecto a los diferenciales de costos al acudir a otros proveedores, la literatura económica señala que la existencia de costos de transacción, costos de aprendizaje o costos contractuales en los que podrían incurrir los consumidores al cambiar de proveedor o producto dificultan a estos a pasar a un nuevo proveedor o producto. Estos son conocidos como costos de cambio.[246]

En concordancia con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que compran turbosina a PEMEX TRI podrían enfrentar costos de cambio que les dificultarían cambiar de proveedor de turbosina. Estos costos derivan del esquema de descuentos establecido por PEMEX TRI. [redacted] (véase apartado "***1.2.1.3. Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Esto ofrece incentivos a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para realizar la totalidad de sus compras con PEMEX TRI, [redacted]

[redacted]

1.2.7. Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

El análisis realizado en la presente sección del DICTAMEN PRELIMINAR permite concluir preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA debido a que:

---

[246] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información disponible en el archivo electrónico: "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", página ciento catorce.

[247] Véase apartado "***3.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" en la sección ***"VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

i. El MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentra altamente concentrado, en el que PEMEX TRI se ha mantenido como el mayor participante, a pesar de la entrada de HIPERGAS y TRAFIGURA a este mercado en dos mil diecinueve. Uno de estos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS dejó de participar, al agotar el volumen autorizado a importar, y la presencia del otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO es incierta debido a que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, su permiso de importación se encuentra con estatus de suspendido y este obtenía la turbosina mediante la importación;

ii. PEMEX TRI cuenta con la capacidad de fijar los PRECIOS DE LISTA [redacted], así como con capacidad de restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

iii. Existen barreras a la entrada de tipo económico que corresponden a los altos montos de inversión necesarios para el desarrollo de infraestructura y equipo necesario para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS obtengan turbosina, ya sea mediante la producción en México o la importación. En el primer caso, estas inversiones se relacionan con la construcción de una refinería. En el caso de la importación, corresponden a la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues para obtener un permiso de importación 20 (veinte) años, en el caso del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, o de 5 (cinco) años, en el caso del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, debe demostrarse que se cuenta con acceso a esta infraestructura, lo cual es difícil pues la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO se cuenta comprometida con PEMEX TRI.

iv. Existen barreras a la entrada de tipo normativo que corresponden a los requisitos para obtener un permiso de importación, que dificultan a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS el acceso a los mercados internacionales para la obtención de la turbosina. Asimismo, se observa que existen apoyos a favor de PEMEX TRI en cuanto al financiamiento con inversión pública de la refinería Dos Bocas que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encuentra en construcción.

v. Existe una barrera la entrada de tipo conductual relacionada con la opacidad en la información sobre la capacidad disponible en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, controladas por PEMEX LOG, en las que PEMEX TRI tiene contrada la capacidad, pues esta opacidad y el escaso número de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO, impide a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS determinar si existe capacidad disponible, por lo que esta no ha sido aprovechada por actuales o potenciales COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos a PEMEX TRI.

vi. No existen competidores actuales o potenciales con capacidad para contrarrestar el poder de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que, aunque hubo 2 (dos) nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que representaron opciones de compra para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS [redacted]

[redacted]* estos obtuvieron una baja participación, uno salió del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y no es clara la continuidad del otro.

vii. Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS enfrentan restricciones normativas y económicas para obtener la turbosina, ya sea mediante la producción en México o la importación. En el primer caso, corresponde a las elevadas inversiones requeridas para el desarrollo de infraestructura y equipo necesario para la producción de turbosina. En el caso de la importación, las restricciones derivan de los requisitos para la obtención de los permisos de importación, pues algunos de estos dificultan su obtención y, por tanto, la importación de turbosina.

viii. Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que adquieren turbosina con PEMEX TRI enfrentan costos de cambio derivados del esquema de descuentos establecido por este, que les dificultarían cambiar de proveedor de turbosina, ya que enfrentan la posibilidad de disminuir o perder el descuento que ya reciben.

2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

El ALMACENAMIENTO comprende la actividad de recibir hidrocarburos, PETROLÍFEROS o petroquímicos propiedad de terceros, en los puntos de recepción de la instalación o sistema del ALMACENISTA, conservarlos en depósito, resguardarlos y devolverlos al depositante o a quien este designe, en los puntos de entrega determinados en dicha instalación o sistema.[248]

Para prestar el ALMACENAMIENTO es necesario contar con un permiso otorgado por la CRE, el cual habilita a su titular para prestarlo en una instalación o conjunto de instalaciones específicas y con una capacidad determinada.[249]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte 2 (dos) tipos de AGENTES ECONÓMICOS que han prestado el ALMACENAMIENTO durante el PERIODO: los que se dedican a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los que se dedican a la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO. Esta clasificación se basa en la ubicación geográfica de la infraestructura. Así, la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se ofrece fuera de los aeropuertos y la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO se ofrece dentro de los aeropuertos.

Al respecto, la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO es demandada por los COMERCIALIZADORES, pues ellos requieren destinar la turbosina hacia aeropuertos específicos, en los que se consume por los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Por lo tanto, pueden darse 2 (dos) casos: **i)** el COMERCIALIZADOR PRIMARIO lleva la turbosina desde el punto de origen (refinería, punto de internación o terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO) hasta el punto de entrega en el aeropuerto, en este caso el COMERCIALIZADOR PRIMARIO gestiona y/o contrata las actividades requeridas para desplazarla entre estos puntos; o, **ii)** el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO lleva la turbosina desde

[248] Artículo 20 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[249] Artículo 21 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO hasta el punto de entrega en el aeropuerto (es decir, hasta una terminal de ALMACENAMIENTO INTERNO), en cuyo caso, la gestión y/o contratación la realizará el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, en la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO hay un número reducido de competidores, ya que participan 4 (cuatro) AGENTES ECONÓMICOS como oferentes: PEMEX LOG, HIDROSUR, GRUPO IENOVA e INVEX. Asimismo, existen 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO operativas. De ellas:

[Espacio intencionalmente en blanco]

- PEMEX LOG opera 12 (doce) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO. La capacidad operativa promedio de sus terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO es de 11,155,805 (once millones ciento cincuenta y cinco mil ochocientos cinco) litros.[250] Estas se localizan en los Estados de Baja California,[251] Baja California Sur,[252] Ciudad de México,[253] Guanajuato,[254] Guerrero,[255] Michoacán,[256] 2 (dos) en Oaxaca,[257] Sonora,[258] Tamaulipas,[259] Veracruz[260] y Yucatán.[261]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[250] La capacidad operativa de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO con números de permiso PL/11749/ALM/2015, PL/11750/ALM/2015, PL/11102/ALM/2015, PL/11105/ALM/2015, PL/11108/ALM/2015, PL/11109/ALM/2015, PL/11112/ALM/2015, PL/11049/ALM/2015, PL/11059/ALM/2015 y PL/11073/ALM/2015 se tomó del folio 956 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*". Para la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas, de acuerdo con la información disponible en el folio 1288 del EXPEDIENTE, contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos*", corresponde al permiso PL/11103/ALM/2015, en cuanto a la capacidad de almacenamiento de esta se considera la información del folio 1740 del EXPEDIENTE, visible en la carpeta electrónica denominada "*17. Anexo XVII Información Operativa TADs*". No se cuenta con información sobre la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero que, de acuerdo con la información contenida en la carpeta electrónica "*18. Anexo XVIII Combustibles aéreos almacenados por PLOG*" del folio 1740 del EXPEDIENTE, ha sido utilizada por PEMEX LOG para almacenar turbosina. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petroliferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[251] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*30. Permiso PL_11105_ALM_2015.pdf*".

[252] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*31. Permiso PL_11108_ALM_2015.pdf*".

[253] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*32. Permiso PL_11049_ALM_2015.pdf*".

[254] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*33. Permiso PL_11059_ALM_2015.pdf*".

[255] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*34. Permiso PL_11102_ALM_2015.pdf*".

[256] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*35. Permiso PL_11103_ALM_2015.pdf*".

[257] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*38. Permiso PL_11750_ALM_2015.pdf*" y "*36. Permiso PL_11073_ALM_2015.pdf*".

[258] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*37. Permiso PL_11109_ALM_2015.pdf*".

[259] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*39. Permiso PL_11747_ALM_2015.pdf*".

[260] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*40. Permiso PL_11749_ALM_2015.pdf*".

[261] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*41. Permiso PL_11112_ALM_2015.pdf*".

- HIDROSUR opera una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, ubicada en el Estado de Yucatán.[262] Esta terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO cuenta con una capacidad operativa de 15,299,413 (quince millones doscientos noventa y nueve mil cuatrocientos trece) litros.[263]
- GRUPO IENOVA opera la TRV,[264] ubicada en el Estado de Veracruz, y la Terminal de Refinados del Valle de México,[265] ubicada en el Estado de México.[266] Estas cuentan con una capacidad operativa de 71,544,285 (setenta y un millones quinientos cuarenta y cuatro mil doscientos ochenta y cinco) y 11,447,086 (once millones cuatrocientos cuarenta y siete mil ochenta y seis) litros, respectivamente.[267]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[262] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*42. Permiso PL_21359_ALM_2018 Hidrosur.pdf*".

[263] Folios 956. información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[264] Folio 8220, información visible en el archivo electrónico denominado "*1. Permiso PL-21135-ALM-2018.pdf*"; y 8220 del EXPEDIENTE; información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*". El permiso emitido por la CRE correspondiente a esta terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO es PL/21135/ALM/2018.

[265] Folios 8058, 8085; y 8220 del EXPEDIENTE; información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*". El permiso emitido por la CRE correspondiente a esta terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO es PL/21461/ALM/2018.

[266] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*".

[267] Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[redacted][268] * [269] * [redacted][270] * [redacted][271] * [redacted][272] * [redacted][273] * [redacted][274] * [redacted][275] * [redacted][276] * por la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO del Estado de Puebla, pues GRUPO IENOVA señaló que estimaba que entraría en operaciones en el tercer trimestre de dos mil veintiuno.[277]

- INVEX opera la TERMINAL INVEX,[278] ubicada en el Estado de Veracruz. Esta terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros.[279]

El ALMACENAMIENTO EXTERNO se requiere, por parte de los COMERCIALIZADORES, para destinar turbosina hacia los aeropuertos en los que será consumida por los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Al respecto, los COMERCIALIZADORES pueden obtener la turbosina desde sus puntos de producción o

---

[268] Folio 8067 del EXPEDIENTE.
[269] Folios 8067 a 8070 del EXPEDIENTE.
[270] Con número de permiso PL/21462/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*".
[271] Folio 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[272] Con número de permiso PL/21358/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*".
[273] Folios 8220, información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[274] Con número de permiso PL/22490/ALM/2019. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*".
[275] Folios 8220, información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[276] Folios 8095, 8096 y 8097 del EXPEDIENTE.
[277] Folio 8109 del EXPEDIENTE.
[278] Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Apéndice 15*". Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO con número de permiso PL/20464/ALM/2017
[279] Folios 6655; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

desde los puntos de importación; en cualquiera de estos casos requieren almacenarla antes de entregarla en los aeropuertos. Lo anterior, ya que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no pueden recibirla fuera de los aeropuertos, debido a la regulación establecida en la LH, por lo que los COMERCIALIZADORES deben gestionar y/o contratar su desplazamiento hacia los aeropuertos.

Con respecto a los puntos de producción, estos cuentan con infraestructura de almacenamiento que únicamente puede utilizarse para los fines de refinación del petróleo y no se envía directamente desde estas hacia los aeropuertos, por lo que debe ser destinada hacia una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO para su gestión logística a partir de ellos. Por lo que hace a los puntos de importación, estos pueden ser terrestres o marítimos: en los primeros sería posible destinar la turbosina directamente hacia los aeropuertos donde será consumida cuando estos se encuentran geográficamente cercanos, por lo que el almacenamiento es técnicamente factible a partir de terminales extranjeras de almacenamiento externo; en los segundos, esta requiere ser almacenada en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO asociadas a terminales marítimas posterior a su descarga de los buquetanques y previo a su envío a los aeropuertos. En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analizan estas opciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO almacenan mayores cantidades de turbosina que las que se pueden almacenar en las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos, pues tienen una capacidad de almacenamiento, en promedio, 41.9 (cuarenta y uno punto nueve) veces superior a la de las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos a las que surten.[280] De este modo, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO satisfacen las necesidades de ALMACENAMIENTO de regiones conformadas por más de un aeropuerto, como se explica en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR.

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO y se determinan 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Posteriormente, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO determinados. A continuación, se desarrolla el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dichas conclusiones preliminares.

---

[280] Únicamente se encontraron 3 (tres) casos en los que esto no ocurre: el Aeropuerto de Guadalajara, con respecto a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas e Irapuato, y el Aeropuerto de la Ciudad de México, con respecto a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos aeropuertos son casos excepcionales por su tamaño, reciben turbosina almacenada de más terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y requieren unos volúmenes de turbosina que les impedirían depender únicamente de la almacenada en las terminales señaladas. Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*capacidad_infraestrucra.xlsx*"; 1028, información visible en el archivo electrónico denominado "*26_i-ix y xiii Capacidades.xlsx*"; 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

2.1. Definición de los Mercados Relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO (artículo 58 de la LFCE)

Una vez que la turbosina se encuentra disponible en el territorio nacional por parte de un COMERCIALIZADOR PRIMARIO, debe destinarse hacia un aeropuerto para ser consumida finalmente por los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Para ello, es necesario realizar la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la turbosina con destino a los aeropuertos, por lo que puede suceder que el COMERCIALIZADOR PRIMARIO: **i)** la ofrezca al COMERCIALIZADOR SECUNDARIO directamente al pie de aeropuerto (es decir, en el punto de entrega del sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO del aeropuerto respectivo) para su posterior consumo por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, a partir de su internación en el territorio nacional desde una terminal extranjera de almacenamiento externo; o, **ii)** que la ofrezca al COMERCIALIZADOR SECUNDARIO en una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicada en el país para su posterior traslado hacia los aeropuertos.

En cualquiera de las dos posibilidades, la turbosina solo puede ser suministrada por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en los aeropuertos. Lo anterior, pues el artículo 76 de la LH, en relación con el artículo 48, fracción II, de la LEY DE AEROPUERTOS y el artículo 60 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, impiden la posibilidad de suministrarla en un lugar diferente.

En el primer caso, el COMERCIALIZADOR PRIMARIO no requiere terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas en el territorio nacional, pues debe gestionar y/o contratar el ALMACENAMIENTO EXTERNO en una terminal de almacenamiento ubicada fuera del territorio nacional (y, por lo tanto, fuera del MERCADO INVESTIGADO) a partir de la cual transporta la turbosina hasta el aeropuerto en el que será consumida, posterior a su proceso de importación. En el segundo caso, debe gestionar y/o contratar el ALMACENAMIENTO EXTERNO y el transporte hacia el aeropuerto de destino de la turbosina.

En este sentido, para el análisis del MERCADO INVESTIGADO es necesario delimitar los mercados relevantes de las actividades necesarias para llevar la turbosina hacia los aeropuertos. En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, conforme con lo establecido en el artículo 58 de la LFCE.

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se determina que el ALMACENAMIENTO EXTERNO que demandan los COMERCIALIZADORES para destinar la turbosina hacia los aeropuertos en que será consumida por los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tiene sustitutos. Asimismo, se observa que este servicio se presta en una dimensión geográfica regional, por lo que su dimensión geográfica corresponde a 7 (siete) regiones determinadas con base en la PRUEBA LIFO. A continuación, se explican las consideraciones que tuvo esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

2.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE

El artículo 58, fracción I, de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> **I.** Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución.
> (...)"

Para que los COMERCIALIZADORES dirijan la turbosina a cada uno de los aeropuertos en que la ofrecen, es necesaria la contratación del ALMACENAMIENTO EXTERNO. Como fue señalado previamente, dicha contratación puede ser realizada por el mismo COMERCIALIZADOR SECUNDARIO o por el COMERCIALIZADOR PRIMARIO.

La posibilidad de que los COMERCIALIZADORES puedan sustituir el ALMACENAMIENTO EXTERNO por otros servicios depende de las posibilidades técnicas y económicas, la existencia de servicios potencialmente sustitutos, los precios relativos y el tiempo requerido para tal sustitución. A continuación, se presenta el análisis de sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por otras alternativas, de lo que se concluye preliminarmente que ningún servicio alternativo ejerce presión competitiva y, por lo tanto, no pueden ser considerados sustitutos del ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda

La demanda del ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina proviene de los COMERCIALIZADORES, como una demanda derivada del suministro de turbosina a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en los aeropuertos.

A continuación, se presenta el análisis de sustitución entre posibles alternativas del ALMACENAMIENTO EXTERNO, el cual concluye que el almacenamiento de turbosina en las refinerías, el almacenamiento en la terminal marítima de Salina Cruz, las terminales de almacenamiento extranjeras asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, y las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO ubicadas en los aeropuertos cercanos no ejercen presión competitiva y, por lo tanto, no pueden ser considerados sustitutos de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.1.1. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en las refinerías

Una de las formas en la que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS se abastecen de turbosina es por medio de la producción en las refinerías, desde las cuales se transporta la turbosina a las distintas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO mediante diferentes modos de transporte. En este sentido, debe analizarse si la infraestructura de almacenamiento disponible en las refinerías representa una opción viable para que los COMERCIALIZADORES resguarden turbosina destinada hacia aeropuertos cercanos a ellas. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha opción no es viable para los COMERCIALIZADORES, como se señala a continuación.

Como se explicó en el análisis del artículo 59, fracción IV, de la LFCE, del apartado "***1. Mercado Relevante de Comercialización Primaria***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN

PRELIMINAR, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, se encontraban vigentes 7 (siete) permisos de refinación que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que conforman el Sistema Nacional de Refinación. Al respecto, PEMEX TRI es titular de la totalidad de los permisos de refinación.[281]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS "(…) ***excluye*** (…) ***el depósito de bienes que****, conforme a los criterios que señale la Comisión* [CRE], ***se encuentre directamente vinculado al Tratamiento y refinación de Petróleo****, al Procesamiento de Gas Natural, y a la Distribución y Expendio al Público de Petrolíferos para la realización de sus procesos y actividades* [énfasis añadido]",[282] de conformidad con el artículo 20 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO. Por lo tanto, un refinador no cuenta con el permiso de ALMACENAMIENTO que se requiere para brindar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En complemento con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el destino de la turbosina producida en las refinerías durante el PERIODO DE LOS DATOS no fueron los aeropuertos, sino únicamente algunas de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG. A continuación, se muestra el volumen de turbosina destinado hacia la infraestructura de almacenamiento, ya sea ALMACENAMIENTO EXTERNO o terminal marítima que recibió turbosina desde las refinerías.

Tabla 7. Destino de la turbosina de las refinerías durante el PERIODO DE LOS DATOS, litros[283]

Infraestructura de almacenamiento	Volumen (litros)	Porcentaje
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*	
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato	*	
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz	*	
Terminal Marítima de Salina Cruz	*	

En consecuencia, no es posible que, ante un aumento en el precio del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS puedan utilizar infraestructura de almacenamiento de las refinerías para, posteriormente, llevarla a los distintos aeropuertos. Lo anterior, ya que dicha infraestructura está directamente vinculada al tratamiento y a la refinación del petróleo y, por lo tanto, no se considera como parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la infraestructura de almacenamiento ubicados en las refinerías no representa un sustituto del ALMACENAMIENTO EXTERNO.

---

[281] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en archivo electrónico denominado "*Permisos tratamiento y refinación.xlsx*" contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 7*".
[282] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo I investigación Turbosina y gasavión mod. Ppam.pdf*".
[283] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas

Existe infraestructura de almacenamiento de turbosina en las terminales marítimas, que podrían ser consideradas por los COMERCIALIZADORES que pretendan destinar turbosina hacia aeropuertos geográficamente cercanos a las mismas. En este sentido, debe analizarse si los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas representan una opción viable para que los COMERCIALIZADORES resguarden turbosina destinada hacia aeropuertos cercanos a dicha infraestructura. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha opción no es viable para los COMERCIALIZADORES, como se señala a continuación.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que algunas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO fueron abastecidas de turbosina proveniente desde terminales marítimas. En la siguiente tabla se muestra el lugar de procedencia de la turbosina almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS.

Tabla 8. Origen de la turbosina de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO[284]

Origen	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de destino	Participación del origen %
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de Acapulco	*
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de Guaymas	*
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de La Paz	*
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de Lázaro Cárdenas	*
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de Manzanillo	*
Terminal Marítima de Pajaritos	Terminal Marítima de Progreso	*
Terminal Marítima de Salina Cruz	Terminal Marítima de Rosarito	*
Refinería de Salina Cruz	Terminal Marítima de Salina Cruz	*
Refinería de Tula	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal Marítima de Tuxpan	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*

[284] Ídem.

Origen	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de destino	Participación del origen %
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Tula	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco	*
Refinería de Salamanca	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato	*
Refinería de Salina Cruz	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz	*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la Terminal Marítima de Salina Cruz tiene una ubicación geográfica cercana a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz y, por lo tanto, se debe verificar si pudiera ser un sustituto de aquella para almacenar turbosina con destino a los aeropuertos a los que atiende. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la Terminal Marítima de Salina Cruz *[redacted].[285]

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Guaymas, La Paz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Rosarito, cuentan con la capacidad de recibir turbosina mediante buquetanque,[286] proveniente de la Terminal Marítima de Salina Cruz, para su posterior despacho hacia los aeropuertos a los que sirven. Asimismo, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos, además de la capacidad de despachar hacia los aeropuertos a los que sirve, tiene capacidad de enviar turbosina por vía marítima hacia las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso.[287] Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL INVEX y *[redacted] cuentan con infraestructura que permite la descarga de turbosina desde buquetanques, para su posterior almacenamiento en las mismas.[288]

[285] Ídem.
[286] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 20 Permisos de almacenamiento*".
[287] Ídem.
[288] Folios 6651 y 8065 del EXPEDIENTE.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que desde la TERMINAL INVEX se destinó turbosina * aeropuertos *,[289] y que desde * la turbosina *.[290] En este sentido, las terminales marítimas y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas en dichos lugares hacen parte del mismo sistema de ALMACENAMIENTO.

Con base en los elementos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las terminales marítimas de Salina Cruz no son sustitutos viables por el lado de la demanda para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS

Como se explicó en el apartado "***1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, una de las formas en la que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS pueden obtener turbosina es por medio de la importación. En este contexto, debe analizarse si las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS representan una opción viable para que los COMERCIALIZADORES resguarden turbosina destinada hacia aeropuertos cercanos a los puntos de internación. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha opción no es viable actualmente para los COMERCIALIZADORES debido a restricciones identificadas, pero pudo haberlo sido durante el PERIODO DE LOS DATOS para 2 (dos) aeropuertos, como se señala a continuación.

Los PUNTOS DE INTERNACIÓN en los cuales se ha ingresado turbosina a México por medio marítimo se encuentran en los estados de * . Asimismo, por los PUNTOS DE INTERNACIÓN ubicados en los estados de * se ingresó turbosina por medio terrestre, a saber, por los medios carretero y ferroviario.[291]

Estos últimos brindan la posibilidad de transportar directamente la turbosina hacia los aeropuertos desde terminales extranjeras de almacenamiento externo ubicadas fuera del territorio nacional, asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. Por lo tanto, no utilizan el ALMACENAMIENTO EXTERNO en el territorio nacional. Tal es el caso de los aeropuertos de Monterrey y Reynosa.[292] Lo anterior es posible debido a que la distancia entre los PUNTOS DE INTERNACIÓN y los aeropuertos permitió,

---

[289] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-45.xlsx*".

[290] Folio 8065 del EXPEDIENTE.

[291] Folio 4295 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Impos_Combustible_Aéreo.xlsx*".

[292] Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

en el pasado, abastecer directamente la turbosina en autotanque hasta el sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO del aeropuerto de destino.

Sin embargo, en aeropuertos más lejanos a los PUNTOS DE INTERNACIÓN, no es posible abastecer la turbosina directamente desde una terminal localizada en otro país. En estos casos, sería necesario hacer uso del ALMACENAMIENTO EXTERNO o, en su caso, de un modo de transporte adicional. En la siguiente tabla se observa la distancia promedio entre las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS y los aeropuertos del país.

Tabla 9. Distancias entre PUNTOS DE INTERNACIÓN y aeropuertos, kilómetros [293]

Tipo de aeropuerto	Distancia promedio	Distancia mínima	Distancia máxima
Fronterizos[a]	135	12	259
No Fronterizos[b]	958	260	2,018

Notas:
[a] Incluye a los aeropuertos de Reynosa y Monterrey.
[b] Incluye a todos los demás aeropuertos que no fueron catalogados como Fronterizos.

Primero, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el volumen almacenado en terminales extranjeras de almacenamiento externo, asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, representó menos del 10% (diez por ciento) de la turbosina consumida en los aeropuertos a los que fue destinado, con la excepción de los aeropuertos de Reynosa y Monterrey, en los que representó el 18.2% (dieciocho punto dos por ciento) y el 15.1% (quince punto uno por ciento) del total del volumen de turbosina almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, respectivamente.[294] Por lo anterior, incluso en los aeropuertos cercanos a los PUNTOS DE INTERNACIÓN, el volumen que dichas terminales podrían almacenar para un COMERCIALIZADOR es pequeño en relación con el volumen requerido.

En complemento con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los COMERCIALIZADORES que utilizaron terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS fueron 2 (dos) COMERCIALIZADORES. Uno de ellos dejó de participar en la COMERCIALIZACIÓN, pues agotó el volumen autorizado por la SENER en el permiso correspondiente para importar turbosina.[295] En cuanto al otro COMERCIALIZADOR, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, su permiso de importación se encuentra con

[293] Folio 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*catalogo_puntos.xlsx*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[294] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[295] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

estatus de suspendido derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER,[296] por lo que su presencia en el mercado es incierta debido a que la turbosina la obtenía mediante la importación.[297]

Asimismo, se observa que existen barreras a la competencia en la importación de turbosina, derivadas de los requisitos que se encuentran en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, que limitan a los COMERCIALIZADORES obtener, continuar con o renovar los permisos de importación requeridos para importar turbosina, así como acceder a periodos de vigencia de largo plazo similares a los que detentan algunos COMERCIALIZADORES establecidos, como se explica en el apartado "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Derivado de las dificultades en la obtención, continuidad o renovación de los permisos, se limita la capacidad de los COMERCIALIZADORES de hacer uso de las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS.

En consecuencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los COMERCIALIZADORES enfrentan dificultades para hacer uso de la opción de abastecerse de turbosina directamente de las terminales de almacenamiento externo ubicadas fuera del territorio nacional, para llevarla a los aeropuertos sin hacer uso del ALMACENAMIENTO EXTERNO en el territorio nacional. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que el almacenamiento externo en terminales extranjeras asociado a las IMPORTACIONES DE TEXAS no ejerce presión competitiva sobre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.1.4. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y el ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos cercanos

Algunos aeropuertos se podrían considerar cercanos entre sí, de tal forma que se debe verificar si el ALMACENAMIENTO INTERNO en ellos puede sustituir la provisión de turbosina desde las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Tal es el caso, por ejemplo, entre los aeropuertos de la Ciudad de México y de Toluca, que se encuentran a 55.6 (cincuenta y cinco punto seis) kilómetros de distancia.[298]

Sin embargo, el ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos cercanos no podría sustituir al ALMACENAMIENTO EXTERNO como una fuente alterna de almacenamiento de turbosina. Lo anterior, pues existe una restricción normativa que impide abastecer de turbosina a un TRANSPORTISTA AÉREO desde un aeropuerto alternativo ya que, como se analizará en el apartado

---

[296] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[297] Folio 4377 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR referido señaló que "(…) *la turbosina que* [dicho COMERCIALIZADOR] *ha comercializado en el país durante el Periodo Investigado ha sido importada* (…)".

[298] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*catalogo_puntos.xlsx*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

"***4.1. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, de acuerdo con el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, la entrega de turbosina se realiza únicamente mediante las instalaciones para la carga de autotanques o la red de hidrantes directamente a las instalaciones y equipos de los permisionarios de EXPENDIO de petrolíferos en el mismo aeropuerto.[299]

En complemento con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la posible sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO no es viable, pues las segundas tienen una capacidad de almacenamiento inferior, destinada únicamente al consumo de turbosina dentro del propio aeropuerto. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO tienen una capacidad de almacenamiento, en promedio, 41.9 (cuarenta y uno punto nueve) veces superior a la de las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos a las que surten.[300]

En consecuencia, es inviable que, ante un incremento en las tarifas del ALMACENAMIENTO EXTERNO, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS obtengan turbosina desde los aeropuertos cercanos a aquel donde la consumirían los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la provisión de turbosina desde otros aeropuertos no representa un sustituto al ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.1.5. Conclusión sobre la sustitución por el lado de la demanda

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no es viable para los COMERCIALIZADORES la sustitución del ALMACENAMIENTO EXTERNO por el almacenamiento de turbosina desde las refinerías, el almacenamiento en la terminal marítima de Salina Cruz, las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, ni el ALMACENAMIENTO INTERNO provisto en los aeropuertos cercanos para obtener la que requieren los COMERCIALIZADORES.

---

[299] En dicho artículo se establece, como única excepción, el servicio que se presta a aeropuertos que no cuentan con terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO, en cuyo caso deberán obtener la autorización del Ministerio Público para realizar dicho desplazamiento.

[300] Únicamente se encontraron 3 (tres) casos en los que esto no ocurre: el Aeropuerto de Guadalajara, con respecto a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas e Irapuato, y el Aeropuerto de Ciudad de México, con respecto a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos aeropuertos reciben turbosina almacenada de más terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y que requieren unos volúmenes de turbosina que les impedirían depender únicamente de la almacenada en las terminales señaladas. Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*capacidad_infraestrucra.xlsx*"; 1028, información visible en el archivo electrónico denominado "*26_i-ix y xiii Capacidades.xlsx*"; 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

2.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta

Existen terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenan PETROLÍFEROS distintos a la turbosina. Por ejemplo, algunas terminales almacenan diésel o gasolinas. Así, es necesario analizar si estas terminales pudieran cambiar de PETROLÍFERO y migrar a ofrecer servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina.

Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ofrecer el ALMACENAMIENTO EXTERNO de forma oportuna y sin incurrir en altos costos (costos monetarios y costos de oportunidad) es inviable para un oferente de servicios de almacenamiento externo de PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina o un oferente de ALMACENAMIENTO INTERNO. Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ALMACENAMIENTO EXTERNO no cuenta con sustitutos desde el lado de la oferta. A continuación, se desarrollan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

2.1.1.2.1. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los servicios de ALMACENAMIENTO para PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina

Como se explica en el apartado "***3.1 ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte por ducto***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para realizar el ALMACENAMIENTO, se requiere contar con un permiso expedido por la CRE, en el que se indican los PETROLÍFEROS autorizados y la capacidad de la infraestructura amparada por el permiso. En este sentido, existen ALMACENISTAS que cuentan con permiso para almacenar turbosina en sus sistemas de ALMACENAMIENTO, y otros que no cuentan con dicho permiso. A continuación, se analiza la posibilidad de sustitución por parte de los segundos y se concluye que estos no representan una alternativa viable de sustitución por el lado de la oferta para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Respecto de los permisionarios que cuentan con sistemas para el ALMACENAMIENTO de otros PETROLÍFEROS distintos de turbosina, y ya cuentan con permiso para almacenar turbosina, desde el punto de vista técnico se identifica que es posible que un ALMACENISTA pueda sustituir capacidad dedicada a otros PETROLÍFEROS y dedicarla a turbosina, siempre y cuando se lleve a cabo la limpieza de los tanques conforme a la normatividad aplicable y se hagan las modificaciones necesarias en la infraestructura para recibir y entregar turbosina.[301]

Por otro lado, existen ALMACENISTAS cuyo permiso no les permite almacenar turbosina. En este caso, se encontrarían impedidos para almacenar turbosina. Para superar dicho impedimento, estos permisionarios requieren la modificación del permiso de ALMACENAMIENTO para incluir turbosina dentro de los combustibles autorizados.[302] El tiempo necesario para llevar a cabo dicha sustitución

[301] Folio 1731 del EXPEDIENTE.
[302] Folios 1731 y 8091 del EXPEDIENTE.

sería de 6 (seis) meses, sin considerar los tiempos para la obtención o modificación de los permisos que correspondan.[303]

Así, desde el punto de vista técnico y legal, es posible realizar la sustitución en un periodo corto de tiempo. No obstante, desde el punto de vista económico, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el costo de oportunidad de adaptar un tanque para prestar el ALMACENAMIENTO de turbosina es elevado, como se muestra a continuación.

En la Tabla 10 se muestra, en términos del promedio anual del volumen de ventas, que la turbosina ha representado menos del 6% (seis por ciento) de las ventas anuales de PETROLÍFEROS durante los últimos 3 (tres) años. Más aún, el volumen de turbosina ha caído desde el 2018.

En este contexto, actualmente, dado que la demanda de ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina es mayor y las tarifas del servicio de ALMACENAMIENTO aplican indistintamente para todos los PETROLÍFEROS,[304] resulta poco probable que un AGENTE ECONÓMICO establecido en el ALMACENAMIENTO de otro PETROLÍFERO, como gasolinas o diésel, ingrese a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina.

Tabla 10. Promedio anual del volumen de ventas de PETROLÍFEROS[305]

PETROLÍFERO	Año					
	2018		2019		2020	
	Mbd[a]	%	Mbd	%	Mbd	%
Gasolinas	764.2	51.7%	720.7	52.8%	571.7	53.7%
Diésel	331.3	22.4%	293.2	21.5%	217.5	20.4%
Gas licuado	164.0	11.1%	151.4	11.1%	145.4	13.7%
Combustóleo	105.1	7.1%	76.5	5.6%	55.2	5.2%
Turbosina	85.6	5.8%	83.3	6.1%	38.9	3.7%
Otros	29.1	2.0%	38.8	2.8%	35.6	3.3%
Total	1,479.4	100.0%	1,363.8	100.0%	1,064.3	100.0%

Nota:
[a] Mbd. Miles de barriles diarios.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los sistemas de ALMACENAMIENTO dedicados a otros PETROLÍFEROS no ejercen presión competitiva sobre aquellos que almacenan turbosina. En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los servicios de ALMACENAMIENTO para PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina no son un sustituto económicamente viable para el ALMACENAMIENTO EXTERNO.

---

[303] Folio 8091 del EXPEDIENTE.
[304] Véase, por ejemplo, la resolución número RES/157/2016 mediante la cual la CRE le aprueba a PEMEX LOG las tarifas máximas para los sistemas de almacenamiento de petróleo crudo, petrolíferos y petroquímicos. Folio 1288 del EXPEDIENTE.
[305] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*28. Volumen de venta de petrolíferos de PEMEX SIE.xls*".

2.1.1.2.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO

Respecto de la sustitución que pudiera representar el ALMACENAMIENTO INTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que estos ALMACENISTAS prestan un servicio similar. No obstante, no es posible sustituir los servicios que presta una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO por los que ofrece una terminal de ALMACENAMIENTO INTERNO.

Primero, el objeto de las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO es precisamente permitir el suministro de las aeronaves en los aeropuertos. Segundo, jurídicamente, es inviable sustituir los servicios de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO por los que ofrecen las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO. En efecto, los permisos de ALMACENAMIENTO EXTERNO permiten "(…) *recibir, almacenar y entregar gasolinas y diésel*" [énfasis añadido].[306] En contraste, las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO autorizan a sus permisionarios a la "(…) *recepción de petrolíferos por autotanques* (…)", pero no le autorizan la "entrega" del producto, salvo en algunos casos en los que se autoriza "(…) *la entrega de turbosina en la plataforma comercial y de carga del Aeropuerto*" [énfasis añadido].[307]

Es decir, las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO se encuentran limitadas a la entrega de la turbosina en la plataforma comercial y de carga del aeropuerto. Más aún, los autotanques que se ubican en la plataforma comercial y de carga del aeropuerto no pueden abandonar las instalaciones de este. En efecto, el artículo 62, tercer párrafo, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS señala que "[l]***os autotanques autorizados para el transporte de combustible no podrán abandonar las instalaciones del aeropuerto civil***, salvo el caso de reparación o modificación de este (…)" [Énfasis añadido].[308]

Asimismo, como fue señalado en el apartado previo, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se caracterizan por tener una mayor capacidad de almacenamiento, que es, en promedio, 41.9 (cuarenta y uno punto nueve) veces superior a la de las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO de los aeropuertos a las que surten.[309] Por lo tanto, incluso si jurídicamente fuese posible

---

[306] Folio 957 del EXPEDIENTE.

[307] Ídem.

[308] En dicho artículo se establece, como única excepción, el servicio que se presta a aeropuertos que no cuentan con terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO, en cuyo caso deberán obtener la autorización del Ministerio Público para realizar dicho desplazamiento.

[309] Únicamente se encontraron 3 (tres) casos en los que esto no ocurre: el Aeropuerto de Guadalajara, con respecto a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas e Irapuato, y el Aeropuerto de Ciudad de México, con respecto a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos aeropuertos reciben turbosina almacenada de más terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y que requieren unos volúmenes de turbosina que les impedirían depender únicamente de la almacenada en las terminales señaladas. Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*capacidad_infraestrucra.xlsx*"; 1028, información visible en el archivo electrónico denominado "*26_i-ix y xiii Capacidades.xlsx*"; 1945, información

realizar tal sustitución, esta no sería suficiente para satisfacer los requerimientos del ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO no son un sustituto jurídica ni técnicamente viable para el ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.2.3. Conclusión sobre la sustitución por el lado de la oferta

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que ni un oferente del servicio de ALMACENAMIENTO para otros PETROLÍFEROS ni un oferente del ALMACENAMIENTO INTERNO podrían ofrecer el ALMACENAMIENTO EXTERNO de forma suficiente, oportuna y sin incurrir en altos costos como respuesta a un incremento en las tarifas relativas de los oferentes establecidos y, por lo tanto, no representan una restricción competitiva para el ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.1.3. Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión servicio

Con base en el análisis anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO no tiene sustitutos, por lo que el mercado relevante únicamente incluye a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

El artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **II.** Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;
> **III.** Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;
> (...)."

Al respecto, en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analizan las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en las que se almacenó la turbosina que se destinó a cada uno de los aeropuertos en el PERIODO DE LOS DATOS. Para la delimitación de la dimensión geográfica del

---

visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se utilizó la PRUEBA LIFO de la PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY.

Con base en el análisis que se desarrolla en la sección "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO tiene un alcance geográfico regional y se compone por 7 (siete) regiones, a las que se denominó REGIÓN BAJA CALIFORNIA, REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR, REGIÓN BAJÍO, REGIÓN NORESTE, REGIÓN NOROESTE, REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN y REGIÓN SUR-SURESTE. A continuación, se presentan mapas que contienen los aeropuertos y las TERMINALES DE ALMACENAMIENTO que conforman conjuntamente dichas regiones.

Gráfico 4. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[310]

Panel 1. REGIÓN BAJA CALIFORNIA

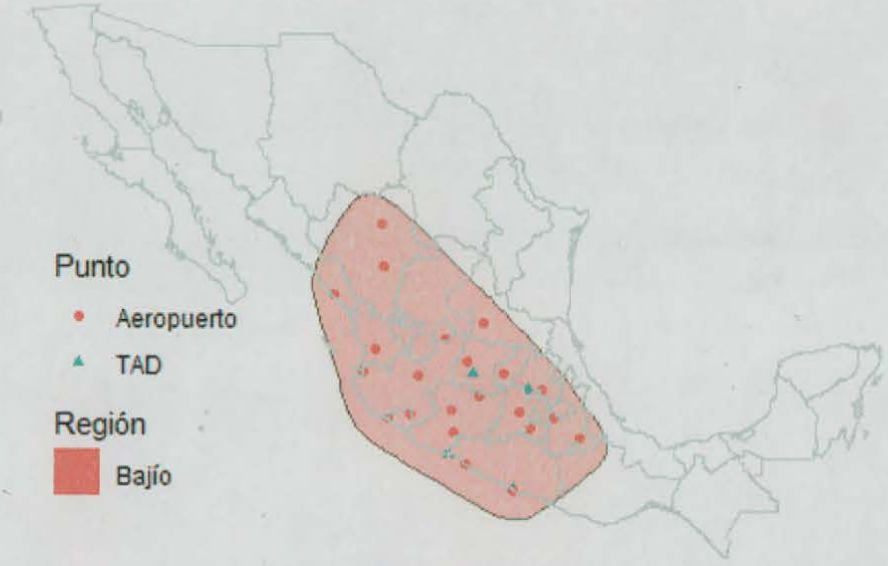


[310] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "**Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO**" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Panel 2. REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR



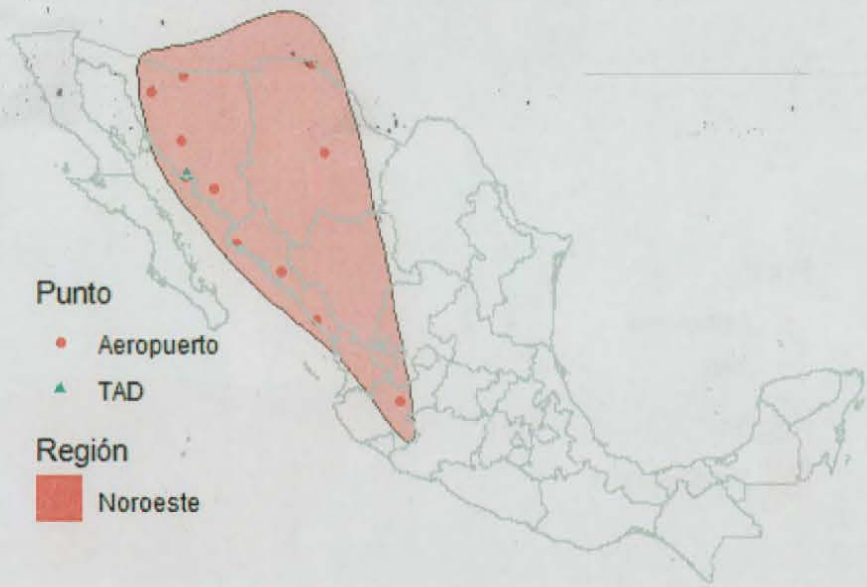
Panel 3. REGIÓN BAJÍO



Panel 4. REGIÓN NORESTE



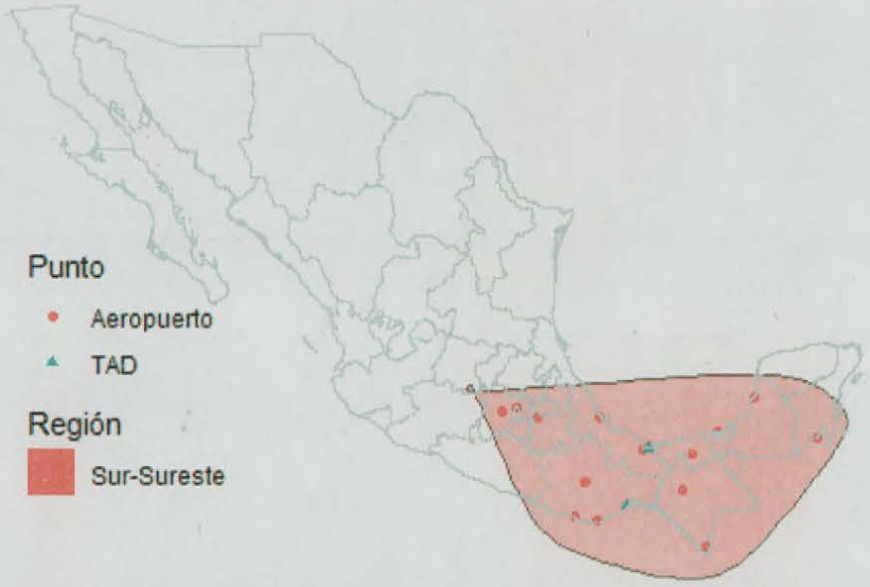
Panel 5. REGIÓN NOROESTE



Panel 6. REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN



Panel 7. REGIÓN SUR-SURESTE



La información contenida en los mapas señalados previamente se presenta en la siguiente tabla, que contiene el nombre de los aeropuertos y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que conforman conjuntamente cada una de las regiones del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Tabla 11. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[311]

Región del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuertos	Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]
Baja California	Aeropuerto de Mexicali y Aeropuerto de Tijuana.	Rosarito.
Baja California Sur	Aeropuerto de La Paz, Aeropuerto de Loreto y Aeropuerto de San José del Cabo.	La Paz.
Bajío	Aeropuerto de Acapulco, Aeropuerto de Aguascalientes, Aeropuerto de Colima, Aeropuerto de Cuernavaca, Aeropuerto de Durango, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Lázaro Cárdenas, Aeropuerto de León, Aeropuerto de Manzanillo, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Morelia, Aeropuerto de Pachuca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto de Puerto Vallarta, Aeropuerto de Querétaro, Aeropuerto de San Luis Potosí, Aeropuerto de Tehuacán, Aeropuerto de Tepic, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Uruapan, Aeropuerto de Zacatecas y Aeropuerto de Zihuatanejo.	Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas, TERMINAL INVEX[b] e infraestructura de almacenamiento de Tula.
Noreste	Aeropuerto de Ciudad Victoria, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Matamoros, Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Nuevo Laredo, Aeropuerto de Poza Rica, Aeropuerto de Reynosa, Aeropuerto de Tampico, Aeropuerto de Tamuín y Aeropuerto de Torreón.	Ciudad Madero, infraestructura de almacenamiento de Cadereyta y TERMINAL INVEX.[b]
Noroeste	Aeropuerto de Ciudad Juárez, Aeropuerto de Ciudad Obregón, Aeropuerto de Culiacán, Aeropuerto de Chihuahua, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Guaymas, Aeropuerto de Hermosillo, Aeropuerto de Los Mochis, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Nogales y Aeropuerto de Puerto Peñasco.	Guaymas.
Península de Yucatán	Aeropuerto de Cancún, Aeropuerto de Cozumel y Aeropuerto de Mérida.	Progreso.

[311] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Región del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO	**Aeropuertos**	**Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]**
Sur-Sureste	Aeropuerto de Campeche, Aeropuerto de Ciudad del Carmen, Aeropuerto de Chetumal, Aeropuerto de Huatulco, Aeropuerto de México, Aeropuerto de Minatitlán, Aeropuerto de Oaxaca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto de Puerto Escondido, Aeropuerto de Tapachula, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez, Aeropuerto de Veracruz y Aeropuerto de Villahermosa.	Azcapotzalco, Pajaritos, Salina Cruz, TERMINAL INVEX,[b] TRV y Terminal de Refinados del Valle de México.[c]

Notas:

[a] Las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que hay en las 7 (siete) regiones identificadas y que son controladas por PEMEX LOG totalizan 11 (once): Acapulco, Azcapotzalco, Ciudad Madero, Guaymas, Irapuato, La Paz, Lázaro Cárdenas, Pajaritos, Progreso, Rosarito y Salina Cruz. Lo anterior, pues como se explicó en el apartado "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que deseen demandar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[b] La TERMINAL INVEX se ubica en Veracruz [redacted].

[c] La TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran geográficamente en la REGIÓN SUR-SURESTE, se encuentran operativas desde el ocho de marzo y el tres de julio de dos mil veintiuno, respectivamente; por lo tanto, no almacenaron turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS. Estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO no recibieron turbosina, por lo menos, hasta el primero de septiembre de dos mil veintiuno, por lo que no son alternativas actuales, sino potenciales, de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.

Como se explica en la sección "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para la implementación de la PRUEBA LIFO se partió de la consideración de las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se realizó, en resumen, el análisis en tres etapas que se señala a continuación:

- Primero, se calcularon áreas de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Para ello, se consideró la demanda de turbosina de cada aeropuerto durante el PERIODO DE LOS DATOS, se organizaron de mayor a menor porcentaje del volumen aportado y se identificó el conjunto de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron al menos el 80% (ochenta por ciento) del volumen de esta; es decir, se consideró, para cada aeropuerto, el conjunto de terminales que representaron los principales lugares de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la turbosina que demandaron. Dichas terminales fueron clasificadas como "principales" para el aeropuerto respectivo. Ahora bien, con fines de exhaustividad, se tomaron en cuenta factores específicos de ciertas terminales y, por ende, se descartaron los casos en los que terminales seleccionadas como "principales" en realidad no ejercen presión competitiva y se incorporaron como "principales" terminales que, si bien no forman parte de ese conjunto más pequeño de terminales que pueden satisfacer al menos 80% (ochenta por ciento) de la demanda de los aeropuertos, esta AUTORIDAD

INVESTIGADORA considera que pueden ejercer presión competitiva. Con base en esta información, se definió el área de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO como el conjunto de aeropuertos para los que dicha terminal se consideró como "principal".

- Posteriormente, se utilizó la PRUEBA LIFO en cada área de influencia. Esta prueba considera el grado en que las ventas dentro de una región determinada se originan fuera de ella y se satisface si el porcentaje de estas con respecto al consumo de la región es mayor o igual a un umbral previamente determinado, que se definió como 80% (ochenta por ciento). Es decir, esta prueba se satisface si al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina vendida a los aeropuertos que conforman el área de influencia de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO determinada fue almacenada en la misma.
- A continuación, para aquellas áreas de influencia que no superaron la PRUEBA LIFO, se unificaron con las áreas de influencia que se superponen geográficamente entre sí y se iteró la prueba. Es decir, se verificó si al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina destinada a los aeropuertos que se ubican en la región unificada provino de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO asociadas a dicha región.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en los datos analizados no se encuentra información de la TRV ni de la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran geográficamente en la REGIÓN SUR-SURESTE. Lo anterior, pues estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran operativas desde el ocho de marzo y el tres de julio de dos mil veintiuno, respectivamente. No obstante, hasta el primero de septiembre de dos mil veintiuno, no habían almacenado turbosina debido a que el COMERCIALIZADOR usuario de dichos sistemas no pudo proporcionarla por carecer de las autorizaciones de importaciones necesarias.[312] Lo anterior implica que dichas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO no almacenaron turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS. No obstante, estas deben ser consideradas como competidores potenciales en el análisis de la REGIÓN SUR-SURESTE.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la [redacted]*[redacted],[313] que es posterior al PERIODO DE LOS DATOS, que es la mejor información disponible con la que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA cuenta para desarrollar el procedimiento de delimitación geográfica de los mercados relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO descrito previamente. Por lo tanto, la información correspondiente a dicha terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO no se consideró para la delimitación geográfica de los mercados relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la TERMINAL INVEX es reciente en la oferta del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país y, por lo tanto, no es claro aún el

---

[312] Folio 8084 del EXPEDIENTE.
[313] Folio 6676 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*VOLUMENES ALMACENADOS TURBOSINA.xlsx*".

impacto ni la zona que atenderá. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que INVEX ha prestado el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a * [redacted],[314] * [redacted].[315] Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la TERMINAL INVEX tiene influencia en la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN SUR-SURESTE.

Ahora bien, se observa que 4 (cuatro) aeropuertos quedaron clasificados en más de una región del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Es decir, son aeropuertos que podría considerarse que tienen más de una opción de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas en diferentes regiones. A continuación, se muestran los aeropuertos que cuentan con opciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO en más de una región.

Tabla 12. Aeropuertos en más de una región del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[316]

Aeropuerto	Región
Aeropuerto de Guadalajara	Bajío (terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y Lázaro Cárdenas), Noreste (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero) y Noroeste (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas)
Aeropuerto de Mazatlán	Bajío (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato) y Noroeste (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas)
Aeropuerto de Puebla	Bajío (infraestructura de almacenamiento de Tula) y Sur-Sureste (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos)
Aeropuerto de Toluca	Bajío (infraestructura de almacenamiento de Tula) y Sur-Sureste (terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos)

Lo anterior da cuenta de que estos 4 (cuatro) aeropuertos específicos cuentan con opciones de ALMACENAMIENTO de turbosina adicionales a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se ubican en las regiones identificadas. Este no es el caso para los demás aeropuertos pertenecientes a cada una de dichas regiones, cuyas opciones se limitan a las terminales de ALMACENAMIENTO

---

[314] Folios 6651 del EXPEDIENTE.
[315] Folio 4391 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-45.xlsx*".
[316] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

EXTERNO de las mismas. Para verificar lo anterior se aplicó la PRUEBA LIFO sobre las regiones señaladas sin considerar a dichos aeropuertos y se observó que estas son superadas. Es decir, los demás aeropuertos de cada región recibieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina que consumieron desde las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas dentro de la misma región.[317]

2.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE

El artículo 58, fracción IV, de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **IV.** Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (...)"

Como se explicó en el apartado "***3. ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO se requiere permiso emitido por la CRE mediante el procedimiento respectivo, descrito en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" del mismo anexo. En caso de que el permisionario de ALMACENAMIENTO sea el USUARIO FINAL de la instalación de ALMACENAMIENTO permisionada, la CRE clasificará dicha instalación como de usos propios.[318] No obstante, si el sistema de ALMACENAMIENTO permisionado pasa a ser propiedad o enajenado a terceros, la CRE clasificará dicho sistema como de acceso abierto y este se sujetará a las DACG DE ACCESO ABIERTO.[319]

---

[317] Alternativamente podría señalarse que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NOROESTE y la REGIÓN NORESTE ejercen sustitución en cadena entre sí y, por lo tanto, ampliar la delimitación geográfica del mercado relevante para incluirlas. Si esto se hiciera, se obtendría un valor del INDICADOR LIFO de 91.77% (noventa y uno punto setenta y siete por ciento) para la región ampliada. No obstante, para la existencia de tal sustitución debe observarse que el grado de traslape entre las 3 (tres) regiones sea significativo, pues entre mayor sea el grado de superposición de las regiones, más fuerte será el efecto de sustitución. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el grado de traslape de dichas regiones no es suficientemente alto, pues únicamente comparten 2 (dos) aeropuertos, que es un número bajo en comparación con el total de aeropuertos de estas. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE. Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN SUR-SURESTE, pues la REGIÓN BAJÍO almacena menos del 35% (treinta y cinco por ciento) de la turbosina consumida en los aeropuertos de Puebla y Toluca, por lo que el grado de traslape entre estas regiones es bajo. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[318] Véase disposiciones 36.1 y 41.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[319] Disposición 36.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Derivado de lo anterior, la única restricción normativa que limita el acceso de los COMERCIALIZADORES a fuentes de abasto alternativas de ALMACENAMIENTO EXTERNO consiste en que los AGENTES ECONÓMICOS que ofrezcan este servicio cuenten con el permiso requerido, emitido por la autoridad correspondiente; asimismo, estarán sujetos a las DACG DE ACCESO ABIERTO.

2.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE

Finalmente, el artículo 58, fracción V, de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **V.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En este sentido, el artículo 5 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 5.** Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben **analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos** oportunamente. Asimismo, se debe **delimitar el área geográfica** en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la **opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes** sin incurrir en costos significativos." [Énfasis añadido]

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación fue abordada en el apartado "***2.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

Por su parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores sin incurrir en costos significativos, fue analizada y delimitada en el apartado "***2.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

De esta forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen otros elementos adicionales que obren en el EXPEDIENTE y que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción V, de la LFCE, en relación con el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

2.1.5. Conclusión de los Mercados Relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que el ALMACENAMIENTO EXTERNO no cuenta con sustitutos cercanos y, por lo tanto, en su

dimensión servicio constituye un mercado relevante en sí mismo: el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO:

i. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA.

ii. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR.

iii. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJÍO.

iv. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NORESTE.

v. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NOROESTE.

vi. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.

vii. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN: Consiste en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN.

Con base en lo anterior, corresponde analizar las condiciones de competencia efectiva en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO identificados. Dicho análisis se desarrolla en la siguiente sección del DICTAMEN PRELIMINAR.

2.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que hay ausencia de condiciones de competencia en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a: **i)** la alta participación de PEMEX LOG y el alto grado de concentración de mercado en cada uno de ellos; **ii)** la inexistencia de competidores actuales o potenciales suficientes, pues PEMEX LOG es el único participante en 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y en los demás hay un número reducido de ALMACENISTAS que tienen la mayor parte de su capacidad comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, por lo que no ejercen presión competitiva entre sí, ya que otros COMERCIALIZADORES tendrían dificultades para acceder a ella; **iii)** la capacidad de los ALMACENISTAS para restringir el ALMACENAMIENTO en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO; **iv)** la existencia de barreras a la entrada de tipo económico y de tipo normativo en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO; y, **v)** la dificultad para acceder a fuentes de abasto alternativas por parte de los AGENTES ECONÓMICOS.

A continuación, se desarrollan en detalle los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

2.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE

El artículo 59, fracción I, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia en el mercado relevante lo siguiente:

> **"Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> **I.** Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.
> Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente; (…)"

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: **i)** los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran altamente concentrados, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; **ii)** PEMEX LOG es el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación de mercado en todos los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, medido en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; **iii)** en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO en los que existen ALMACENISTAS adicionales a PEMEX LOG, existe un número reducido de competidores donde la mayor parte de la capacidad disponible se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y existe un alto grado de concentración, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; y, **iv)** los ALMACENISTAS que participan en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO cuentan con capacidad para restringir el abasto en cada uno de ellos, debido a su bajo número, sus relaciones contractuales que comprometen su capacidad y a diversos elementos que se observan específicamente para PEMEX LOG, respecto de la opacidad de su información y la falta de claridad en sus relaciones contractuales. A continuación, se desarrollan los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

2.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración

La actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, entre otras, dejó de ser una actividad exclusiva del Estado y la CRE otorgó autorizaciones a diversos AGENTES ECONÓMICOS para su prestación a partir de la REFORMA ENERGÉTICA. Sin embargo, existe un número reducido de ALMACENISTAS, pues desde la entrada en vigor de la REFORMA ENERGÉTICA, únicamente PEMEX LOG, HIDROSUR, GRUPO

[Espacio intencionalmente en blanco]

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

IENOVA e INVEX han estado facultados para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.[320]

Respecto de su participación en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que:

- PEMEX LOG controla 12 (doce) de 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se encuentran en operación en México.[321] Dichas terminales prestan servicios a PEMEX TRI en virtud del CONTRATO MARCO.
- HIDROSUR cuenta con una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso, ubicada en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, * presta el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a *.
- GRUPO IENOVA cuenta con la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México ubicadas en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, quien prestará el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a *.[322] *
- INVEX cuenta con la TERMINAL INVEX, ubicada en Tuxpan, Veracruz. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que INVEX ha prestado el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a *[323] y que este último destinó la turbosina hacia aeropuertos ubicados en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE y

---

[320] Al respecto, se observa que los primeros permisos de ALMACENAMIENTO EXTERNO emitidos se expidieron en el dos mil quince a favor de PEMEX LOG, mientras que el de HIDROSUR fue emitido en dos mil dieciocho; es decir, pasaron aproximadamente 3 (tres) años para observar la participación de un ALMACENISTA diferente a PEMEX LOG en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Folio 956 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*".

[321] De estas, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que hay en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y que son controladas por PEMEX LOG totalizan 11 (once): Acapulco, Azcapotzalco, Ciudad Madero, Guaymas, Irapuato, La Paz, Lázaro Cárdenas, Pajaritos, Progreso, Rosarito y Salina Cruz. Lo anterior, pues como se explicó en el apartado "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que deseen demandar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[322] Dichas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se ubican geográficamente en el área del MERCADO RELEVANTE DEL SUR-SURESTE. No obstante, dado que no prestaron el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS, como fue señalado en el apartado anterior, estas no aparecen en los datos con los cuales se delimitó geográficamente a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Folio 8084 del EXPEDIENTE.

[323] Folios 6651 y 6655 del EXPEDIENTE.

el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 13. Aeropuertos de destino de la turbosina comercializada por * 2019-2020[324]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuerto de destino	Volumen (litros)	Porcentaje
SUR-SURESTE	*		54.8%
	*		
	*		
	*		
NORESTE	*		36.7%
BAJÍO	*		8.5%
	*		

Por lo tanto, al ser la mejor información disponible con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la TERMINAL INVEX se incorpora en el análisis de participaciones de mercado de cada uno de estos MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de forma prorrateada con respecto al porcentaje de turbosina que * destinó hacia cada uno de ellos.

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se estiman las participaciones de mercado de cada uno de estos AGENTES ECONÓMICOS. El cálculo de las participaciones se realiza con base en el volumen almacenado históricamente durante el PERIODO DE LOS DATOS, así como con base en las capacidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO, algunas de las cuales se han encontrado operativas en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO después de dicho PERIODO.

Sobre este último aspecto, no se omite señalar que las capacidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran mayormente comprometidas con COMERCIALIZADORES específicos y, por lo tanto, no representan una opción competitiva en el corto plazo, ya que un nuevo COMERCIALIZADOR tendría dificultad para acceder a ellas como una alternativa para satisfacer las necesidades de turbosina en aeropuertos determinados.[325] En este sentido, dichas capacidades no se computan, en el corto plazo, para el cálculo de participaciones de mercado.

No obstante, omitir su análisis sería inadecuado, pues las capacidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO dan cuenta de la competencia entre ALMACENISTAS previo al compromiso de su capacidad con COMERCIALIZADORES específicos, así como de la competencia que se desarrollaría en un plazo mayor, una vez que venzan los contratos de ALMACENAMIENTO. Por lo tanto, si bien

[324] Folio 4391 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-45.xlsx*".
[325] Salvo en el caso de que el COMERCIALIZADOR que tiene reservada la capacidad de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO respectiva decida no usarla temporal o definitivamente, caso en el cual esta se podría poner a disposición de terceros mediante el BOLETÍN ELECTRÓNICO o ser cedida a otros COMERCIALIZADORES.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

en el corto plazo las capacidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO no dan cuenta de las restricciones competitivas que un ALMACENISTA pueda representar para otro, se presenta el cómputo de dicha capacidad como indicativo de la estructura de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

A continuación, se describe el análisis que permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluir preliminarmente que: **i)** los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran altamente concentrados, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; **ii)** PEMEX LOG es el participante con mayor participación de mercado en todos los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, medido en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; y, **iii)** en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO en los que existen ALMACENISTAS adicionales a PEMEX LOG, existe un número reducido de competidores, donde la capacidad disponible se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y existe un alto grado de concentración, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS. A continuación, se desarrollan los elementos que analizó esta AUTORIDAD INVESTIGADORA con respecto a la participación de mercado y los índices de concentración en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.2.1.1.1. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único AGENTE ECONÓMICO que ha participado con el 100% (cien por ciento) del volumen almacenado es PEMEX LOG,[326] y el mercado tuvo un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO IENOVA tiene planes de construcción de la [*], que contará con una capacidad operativa de almacenamiento de turbosina de [*].[327] No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha terminal no aportará capacidad en el mediano plazo en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, pues "(…) [*]".[328] Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG controla el 100% (cien por ciento) de la

---

[326] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[327] Folio 8220, información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[328] Folios 8061y 8097 del EXPEDIENTE.

capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA. Además, un periodo de 6 (seis) años resulta considerablemente largo, lo cual reduce la predictibilidad y nivel de certidumbre sobre su realización y presencia efectiva en el mercado.

2.2.1.1.2. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único AGENTE ECONÓMICO que ha participado con el 100% (cien por ciento) del volumen almacenado es PEMEX LOG,[329] y el mercado tuvo un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos.

2.2.1.1.3. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO han participado PEMEX LOG e INVEX. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que entre dos mil dieciséis y dos mil diecinueve, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato y Lázaro Cárdenas, así como la infraestructura de almacenamiento de Tula eran las únicas operativas en el mercado y, por lo tanto, PEMEX LOG ostentó el 100% (cien por ciento) del volumen almacenado durante dicho periodo,[330] y el mercado tuvo un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos.

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [*] almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos [*], [331] entre los que se encuentran los de [*], que se ubican en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL INVEX cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros,[332] de los cuales el [*] están comprometidos,[333] y [*]

---

[329] Ídem.

[330] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que durante el PERIODO DE LOS DATOS algunos AEROPUERTOS DEL BAJÍO recibieron turbosina proveniente de terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. Del total de turbosina recibida por los AEROPUERTOS DEL BAJÍO en el dos mil diecinueve, el 2.03% (dos punto cero tres por ciento) fue almacenada en dichas terminales, que no forman parte del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*" del EXPEDIENTE, conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[331] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

[332] Folios 6655; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[333] Folio 7375 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*43 iii y iv 210721.xlsx*".

[redacted];[334] asimismo, observa que este último destinó el [redacted].

Por lo tanto, y debido a que la información presentada es la mejor información disponible con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se estima que actualmente INVEX concurre en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO con 2,432,506 (dos millones cuatrocientos treinta y dos mil quinientos seis) litros de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO. A continuación, se muestra la participación de PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Tabla 14. Capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO en litros[335]

ALMACENISTA	Capacidad operativa	Porcentaje
PEMEX LOG	19,690,100[a]	89%
INVEX	2,432,506	11%

Nota:
[a] No incluye la capacidad de la infraestructura de almacenamiento de Tula.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO IENOVA tenía planes de iniciar la construcción de la [redacted], y que se proyectó que contaría con una capacidad operativa de almacenamiento de turbosina de [redacted] litros.[336] No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha terminal no aportará capacidad en el mediano plazo en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, pues "(…) [redacted]".[337] Además, un periodo de 6 (seis) años resulta considerablemente largo, lo cual

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[334] Folios 6651 y 6655 del EXPEDIENTE.
[335] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1288, archivo electrónico denominado "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos.xlsx*", 6665; para la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas, de acuerdo con la información disponible en el folio 1288 del EXPEDIENTE, contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos*", corresponde al permiso PL/11103/ALM/2015, en cuanto a la capacidad de almacenamiento de esta se considera la información del folio 1740 del EXPEDIENTE, visible en la carpeta electrónica denominada "*17. Anexo XVII Información Operativa TADs*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[336] Folios 8220, información visible en el archivo electrónico denominado "*R-14.1. Descripción de Terminales de Almacenamiento IEnova.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[337] Folio 8060 y 8096 del EXPEDIENTE.

reduce la predictibilidad y nivel de certidumbre sobre su realización y presencia efectiva en el mercado.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG participó con el 100% (cien por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible hasta el dos mil diecinueve, y que actualmente controla el 89% (ochenta y nueve por ciento) de la misma en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, lo que implica un índice de concentración medido por el IHH de 8,042 (ocho mil cuarenta y dos) puntos.

Sobre este último aspecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayor parte de la capacidad de almacenamiento de PEMEX LOG y de GRUPO INVEX en sus terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, se encuentra comprometida con PEMEX TRI y [redacted]*, respectivamente.[338]

En este sentido, se concluye que en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO únicamente participan 2 (dos) ALMACENISTAS, la participación de PEMEX LOG fue del 100% (cien por ciento), medida en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, pero medida en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO ascendió a más del 89% (ochenta y nueve) durante cada uno de los años del periodo considerado y que el IHH indica un alto grado de concentración.

2.2.1.1.4. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE han participado PEMEX LOG e INVEX. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero, así como la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta son las únicas operativas en el mercado y, por lo tanto, PEMEX LOG ostenta el 100% (cien por ciento) del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS,[339] y el mercado tuvo

---

[338] Folios 1240, 6651 y 6655 del EXPEDIENTE. Si se unificaran la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE en una única región por considerar que estas ejercen sustitución en cadena entre sí, el porcentaje de participación de PEMEX LOG en la región unificada ascendería al 76% (setenta y seis por ciento), correspondiente a una capacidad de 41,693,942 (cuarenta y un millones seiscientos noventa y tres mil novecientos cuarenta y dos) litros y el de INVEX a 24% (veinticuatro por ciento), correspondiente a una capacidad de 12,935,207 (doce millones novecientos treinta y cinco mil doscientos siete) litros. El grado de concentración medido en términos del IHH de la capacidad ascendería a 6,352 (seis mil trescientos cincuenta y dos) puntos. Por lo tanto, no cambiarían los resultados cualitativos obtenidos.

[339] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que durante el PERIODO DE LOS DATOS algunos AEROPUERTOS DEL NORESTE recibieron turbosina proveniente de terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. Del total de turbosina recibida por los AEROPUERTOS DEL NORESTE en el dos mil diecinueve, el 23.36% (veintitrés punto treinta y seis por ciento) fue almacenada en dichas terminales. De este total, únicamente representaron una fuente de almacenamiento importante para el Aeropuerto de Reynosa en el año dos mil diecinueve, aunque su participación del total de la turbosina consumida en dicho aeropuerto fue inferior al 20% (veinte por ciento) del total. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE,

un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos entre dos mil dieciséis y dos mil dieciocho.

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que * almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos *,[340] entre los que se encuentra el Aeropuerto de *, que se ubica en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL INVEX cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros,[341] de los cuales el * están comprometidos,[342] y *,[343] asimismo, observa que este último destinó el * de la turbosina que almacenó hacia dicho aeropuerto durante *

Por lo tanto, y debido a que la información presentada es la mejor información disponible con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se estima que actualmente INVEX concurre en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE con 10,502,701 (diez millones quinientos dos mil setecientos un) litros de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO. A continuación, se muestra la participación de PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Como se señala en los apartados "***2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" y "***I. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, estas terminales no representan actualmente una restricción competitiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a que las barreras identificadas respecto a la importación de turbosina limitan la capacidad de los COMERCIALIZADORES de hacer uso de ellas. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS no son una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que requieran almacenar turbosina con destino a los AEROPUERTOS DEL NORESTE.

[340] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

[341] Folios 6655; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[342] Folio 7375 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*43 iii y iv 210721.xlsx*".

[343] Folios 6651 y 6655 del EXPEDIENTE.

Tabla 15. Capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, litros[344]

ALMACENISTA	Capacidad operativa	Porcentaje
PEMEX LOG	11,192,706[a]	51.6%
INVEX	10,502,701	48.4%

Nota:
[a] No incluye la capacidad de la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. No se cuenta en el EXPEDIENTE con información de la capacidad operativa de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero. Por lo tanto, se imputó a ella el promedio de la capacidad operativa de las otras 11 (once) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para las que se cuenta con información.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG participó con el 100% (cien por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible hasta el dos mil diecinueve, y que actualmente controla el 51.6% (cincuenta y uno punto seis por ciento) de la misma en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, lo que implica un índice de concentración medido por el IHH de 5,005 (cinco mil cinco) puntos.

Sobre este último aspecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayor parte de la capacidad de almacenamiento de PEMEX LOG y de INVEX en sus terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE se encuentra comprometida con PEMEX TRI y [redacted], respectivamente.[345]

En este sentido, se concluye que en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE únicamente participaron 2 (dos) ALMACENISTAS, la participación de PEMEX LOG fue del 100% (cien por ciento) durante el PERIODO DE LOS DATOS y, aunque actualmente INVEX puede representar una porción importante de la capacidad de dicho mercado, el IHH indica un alto grado de concentración.

2.2.1.1.5. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE ha participado PEMEX LOG, quien controla la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas, que es la única operativa en el mercado y, por lo tanto, ostentó el 100% (cien por ciento) de participación de

---

[344] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 6655; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho. Si se unificaran la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE en una única región por considerar que estas ejercen sustitución en cadena entre sí, el porcentaje de participación de PEMEX LOG en la región unificada ascendería al 76% (setenta y seis por ciento), correspondiente a una capacidad de 41,693,942 (cuarenta y un millones seiscientos noventa y tres mil novecientos cuarenta y dos) litros y el de INVEX a 24% (veinticuatro por ciento), correspondiente a una capacidad de 12,935,207 (doce millones novecientos treinta y cinco mil doscientos siete) litros. El grado de concentración medido en términos del IHH de la capacidad ascendería a 6,352 (seis mil trescientos cincuenta y dos) puntos. Por lo tanto, no cambiarían los resultados cualitativos obtenidos.

[345] Folios 1240, 6651 y 6655 del EXPEDIENTE.

mercado en el PERIODO DE LOS DATOS,[346] y el mercado tuvo un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos.[347]

2.2.1.1.6. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN han participado PEMEX LOG e HIDROSUR. Al respecto, el único participante fue PEMEX LOG en el periodo de dos mil dieciséis a dos mil dieciocho, con el 100% (cien por ciento) de participación de mercado. En el dos mil diecinueve, la participación de HIDROSUR fue del 35.61% (treinta y cinco punto sesenta y uno por ciento) del mercado y el restante 64.39% (sesenta y cuatro punto treinta y nueve por ciento) correspondió a PEMEX LOG.[348] En la tabla a continuación se observa el volumen almacenado por cada AGENTE ECONÓMICO en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN.

Tabla 16. Participación en el volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, porcentaje[349]

Año	PEMEX LOG	HIDROSUR
2016	100.00%	NA
2017	100.00%	NA
2018	100.00%	NA
2019	64.39%	35.61%

Nota:
NA. No aplica

---

[346] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que durante el PERIODO DE LOS DATOS algunos AEROPUERTOS DEL NOROESTE recibieron turbosina proveniente de terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. Del total de turbosina recibida por los AEROPUERTOS DEL NOROESTE en el dos mil diecinueve, el 2.53% (dos punto cincuenta y tres por ciento) fue almacenada en dichas terminales, que no forman parte del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[347] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 6655 del EXPEDIENTE. Si se unificaran la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE en una única región por considerar que estas ejercen sustitución en cadena entre sí, el porcentaje de participación de PEMEX LOG en la región unificada ascendería al 76% (setenta y seis por ciento), correspondiente a una capacidad de 41,693,942 (cuarenta y un millones seiscientos noventa y tres mil novecientos cuarenta y dos) litros y el de INVEX a 24% (veinticuatro por ciento), correspondiente a una capacidad de 12,935,207 (doce millones novecientos treinta y cinco mil doscientos siete) litros. El grado de concentración medido en términos del IHH de la capacidad ascendería a 6,352 (seis mil trescientos cincuenta y dos) puntos. Por lo tanto, se incluiría la participación de INVEX, pero la participación de PEMEX LOG continuaría siendo alta y el mercado concentrado.

[348] Folios 1740, información contenida en el archivo electrónico denominado "*690Progreso.xlsx*"; y 7025 del EXPEDIENTE, información contenida en el archivo electrónico denominado "*Apéndice VI.1.xlsx*".

[349] Ídem.

Con base en esta información, se estimó el IHH anualizado para el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, que tiene 10,000 (diez mil) puntos en los años dos mil dieciséis a dos mil dieciocho, y un puntaje superior a 5,400 (cinco mil cuatrocientos) puntos en el dos mil diecinueve, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 17. IHH anual en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN[350]

Año	IHH
2016	10,000
2017	10,000
2018	10,000
2019	5,414

Por su parte, la capacidad operativa de almacenamiento en la terminal de HIDROSUR es de 15,299,413 (quince millones doscientos noventa y nueve mil trecientos cuatrocientos trece) litros,[351] mientras que la de PEMEX LOG es de 7,631,390 (siete millones seiscientos treinta y un mil trecientos noventa) litros.[352] En este sentido, si bien HIDROSUR cuenta con el 66.7% (sesenta y seis punto siete por ciento) de la capacidad, su almacenamiento efectivo es casi la mitad de dicha cifra.

Además, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la capacidad de almacenamiento de PEMEX LOG y de HIDROSUR en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, se encuentra comprometida en [redacted]*. En este sentido, otros COMERCIALIZADORES por los cuales podrían competir ambos ALMACENISTAS tendrían dificultad para acceder a la capacidad disponible en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN.[353]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[350] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[351] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[352] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185., información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[353] Folio 6575 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Apéndice 17.1-HIDROSUR- DICTAMEN DE EVALUACIÓN Y FALLO DE TEMPORADA ABIERTA.pdf*" y "*Apéndice 18.9-HIDROSUR- Contrato Final Firmado 30112018.pdf*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Por lo tanto, se concluye que en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN únicamente hay 2 (dos) ALMACENISTAS, la participación de PEMEX LOG e HIDROSUR, [redacted] del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, ascendió a la totalidad del mercado durante cada uno de los años del periodo considerado y que el IHH indica un alto grado de concentración.

2.2.1.1.7. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE han participado PEMEX LOG e INVEX. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que entre dos mil dieciséis y dos mil diecinueve, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Pajaritos y Salina Cruz eran las únicas operativas en el mercado y, por lo tanto, PEMEX LOG ostentó el 100% (cien por ciento) del volumen almacenado durante dicho periodo,[354] y el mercado tuvo un índice de concentración medido por el IHH de 10,000 (diez mil) puntos.

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [redacted] almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos [redacted],[355] entre los que se encuentran los aeropuertos de [redacted], que se ubican en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL INVEX cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros[356] de los cuales el [redacted] están comprometidos,[357] y [redacted];[358] asimismo, observa que este último destinó el [redacted] de la turbosina que almacenó hacia dichos aeropuertos [redacted].

Por lo tanto, y debido a que la información presentada es la mejor información disponible con la que cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, se estima que actualmente INVEX concurre en el

---

[354] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que durante el PERIODO DE LOS DATOS algunos AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE recibieron turbosina proveniente de terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. Del total de turbosina recibida por los AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE en el dos mil diecinueve, el 0.02% (cero punto cero dos por ciento) fue almacenada en dichas terminales, que no hacen parte del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[355] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

[356] Folios 6655; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[357] Folio 7375 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*43 iii y iv 210721.xlsx*".

[358] Folios 6651 y 6655 del EXPEDIENTE.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE con 15,682,507 (quince millones seiscientos ochenta y dos mil quinientos siete) litros de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO IENOVA pretende ingresar en el corto plazo al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE con la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran operativas; así como con la Terminal de Refinados de Puebla, cuyo inicio de operaciones se proyectó para el segundo semestre de dos mil veintiuno. Dichas terminales tienen una capacidad operativa de almacenamiento de turbosina de 71,544,285 (setenta y un millones quinientos cuarenta y cuatro mil doscientos ochenta y cinco), 11,447,086 (once millones cuatrocientos cuarenta y siete mil ochenta y seis) y 11,447,086 (once millones cuatrocientos cuarenta y siete mil ochenta y seis) litros, respectivamente.[359]

Por su parte, la capacidad operativa actual de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG en dicho mercado relevante, que son las ubicadas en Azcapotzalco, Pajaritos y Progreso, es de 25,437,968 (veinticinco millones cuatrocientos treinta y siete mil novecientos sesenta y ocho), 33,069,358 (treinta y tres millones sesenta y nueve mil trecientos cincuenta y ocho) y 7,631,390 (siete millones seiscientos treinta y un mil trecientos noventa) litros, respectivamente.[360]

A continuación, se muestra la participación de GRUPO IENOVA, PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Tabla 18. Capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de GRUPO IENOVA, PEMEX LOG e INVEX en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, litros[361]

ALMACENISTA	Capacidad operativa	Porcentaje
GRUPO IENOVA	94,438,456	53.6%
PEMEX LOG	66,138,717	37.5%
INVEX	15,682,507	8.9%

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE hay un número escaso de ALMACENISTAS y que el IHH, medido en términos de la capacidad operativa, indica un alto grado de concentración, ya que asciende a 4,358 (cuatro mil trescientos cincuenta y ocho) puntos.

---

[359] Folios 8066 a 8096 del EXPEDIENTE.
[360] Folio 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*".
[361] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*" y 6655 del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la capacidad de ALMACENAMIENTO de GRUPO IENOVA, PEMEX LOG e INVEX en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO señaladas, se encuentra comprometida: la de PEMEX LOG con PEMEX TRI, la de GRUPO IENOVA con * y la mayor parte de la de INVEX con *.[362] En este sentido, otros COMERCIALIZADORES por los cuales podrían competir estos ALMACENISTAS tendrían dificultad para acceder a la capacidad disponible en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE.

En este sentido, se concluye que en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE hay un número escaso de ALMACENISTAS, la participación de PEMEX LOG, fue del 100% (cien por ciento), medida en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, pero medida en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO es de 37.5% (treinta y siete punto cinco por ciento) para PEMEX LOG, la de GRUPO IENOVA de 53.6% (cincuenta y tres punto seis por ciento) y la de INVEX de 8.9% (ocho punto nueve por ciento), por lo que el IHH indica un alto grado de concentración y que, aunque dicho mercado cuenta con competidores actuales o potenciales, la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida.

2.2.1.1.8. Conclusión sobre la participación de mercado y el índice de concentración en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que: **i)** los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentran altamente concentrados, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS; y, **ii)** en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO en los que hay otros ALMACENISTAS, existe un número reducido de participantes, donde la capacidad disponible se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y existe un alto grado de concentración, en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS.

2.2.1.2. Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analizan las capacidades de fijar las tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y se concluye preliminarmente que los oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO gozan de capacidad para restringir el abasto en los mismos, debido a la falta de claridad contractual entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, la falta de transparencia de PEMEX LOG para informar sobre la capacidad disponible en sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que no ha sido puesta a disposición de terceros por parte de PEMEX LOG ni publicada en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, de acuerdo con la legislación aplicable;[363] el bajo número de participantes en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y a la observación de que estos tienen comprometida su capacidad. A continuación, se

---

[362] Folios 1240, 6651, 6655, 8072 y 8084 del EXPEDIENTE.

[363] Al respecto, véase los apartados "***3.1.1.2.2. Asignación de Capacidad***", "***3.1.1.2.3. Temporadas Abiertas***" y "***3.1.1.2.6. Boletín Electrónico para el ALMACENAMIENTO EXTERNO***" en la sección "***3.1.1.1. DACG DE ACCESO ABIERTO***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

desarrollan los elementos que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró para arribar a dicha conclusión preliminar.

Como se explica en la sección "***3.1.1.2.4. Tarifas***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el artículo 77 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO indica que las contraprestaciones, precios o tarifas para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO requieren aprobación de la CRE. Asimismo, el artículo 78 del mismo reglamento indica que las contraprestaciones, precios o tarifas que apruebe la CRE serán máximas.

De información que obra en el EXPEDIENTE se observa que, durante el periodo de dos mil dieciséis a dos mil diecinueve, PEMEX LOG cobró la tarifa máxima a PEMEX TRI en todos los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.[364] Asimismo, PEMEX LOG señaló que no ofrece descuentos ni otorga ningún esquema de beneficios a su USUARIO, PEMEX TRI.[365]

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO es correlativa a la capacidad de fijar tarifas en los mismos y, aunque PEMEX LOG cobró la tarifa máxima autorizada, que no puede modificar libremente, puede moldear las condiciones en que ofrece sus servicios mediante aspectos tales como la disponibilidad del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO hay pocos oferentes y estos tienen la mayor parte de su capacidad comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, como se explicó previamente, por lo que se dificulta la posibilidad de que otros COMERCIALIZADORES adquieran capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Al respecto un permisionario de la actividad de importación señaló que:

> "(...) debido a que existe infraestructura insuficiente en el país y que la mayoría (...) es propiedad y operada por [PEMEX LOG], para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina."[366]

En adición a lo anterior, como se desarrolló previamente, se identifica que únicamente hay otros 3 (tres) ALMACENISTAS en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO: HIDROSUR, GRUPO IENOVA e INVEX. Al respecto, HIDROSUR y GRUPO IENOVA cuentan con la totalidad de su capacidad reservada, en tanto que INVEX cuenta con la mayor parte de su capacidad reservada. De esta manera, se confirma que son pocos competidores, distintos a PEMEX LOG, los que están presentes a nivel nacional y únicamente en algunos MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Además, dado que esta capacidad es limitada y existen contratos que

---

[364] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 22 Tarifas de almacenamiento*".
[365] Folio 1247 del EXPEDIENTE.
[366] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", página uno.

la comprometen en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, se concluye que todos ellos cuentan con la capacidad para restringir el abasto.

Asimismo, dicha capacidad de restringir el abasto se verifica con la observación de que, a pesar de haber contado con capacidad que no está siendo efectivamente utilizada, es decir, que sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos, tanto GRUPO IENOVA como INVEX han publicado en el BOLETÍN ELECTRÓNICO que cuentan con 0 (cero) litros de capacidad disponible,[367] como se analiza en el apartado "***2.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***". Como consecuencia de lo anterior, otros COMERCIALIZADORES no han contado con la información necesaria, para en su caso, poder solicitar el ALMACENAMIENTO.

Además de las razones anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que PEMEX LOG en específico, cuenta con factores adicionales que refuerzan su capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, como se explica a continuación.

Más aún, para almacenar la turbosina que requieren destinar a cada uno de los aeropuertos, los COMERCIALIZADORES podrían: **i)** construir su propia infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO; o, **ii)** acceder a la infraestructura disponible de terceros en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Respecto de la primera opción, en el apartado "***2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se aborda el análisis de las barreras que enfrentarían y que la hacen inviable para que cualquier competidor actual o potencial pueda contrarrestar la capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de PEMEX LOG.

Con respecto a la segunda opción, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen factores adicionales que refuerzan la capacidad de PEMEX LOG para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, debido a: **i)** la falta de claridad en el CONTRATO MARCO respecto a la modalidad y volumen comprometidos para el ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG; y, **ii)** la falta de transparencia de PEMEX LOG para informar, en términos de la legislación aplicable, sobre la capacidad disponible en sus terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que no ha sido reportada por PEMEX LOG en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, ni puesta a disposición de terceros.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[367] Folio 9309 del EXPEDIENTE.

2.2.1.2.1. Falta de claridad contractual entre PEMEX LOG y PEMEX TRI

Las modalidades que tiene PEMEX LOG, de acuerdo con las DACG DE ACCESO ABIERTO, para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO son reserva contractual o uso común.[368] Al respecto, PEMEX LOG señaló que "(...) *presta el servicio de almacenamiento de uso común a* [PEMEX TRI], *al amparo del fundamento en el* [CONTRATO MARCO]."[369] La característica de la modalidad de uso común es que se utiliza sobre la capacidad disponible, en sustitución o como complemento a la modalidad de reserva contractual.

PEMEX LOG es el principal ALMACENISTA de turbosina en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y, de acuerdo con lo manifestado por PEMEX LOG, cuenta con infraestructura de ALMACENAMIENTO de uso común. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG controla 12 (doce) de 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país y tiene comprometida su capacidad con un único COMERCIALIZADOR, PEMEX TRI, de acuerdo con el CONTRATO MARCO.[370]

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe falta de claridad en la relación contractual entre PEMEX LOG y PEMEX TRI para la prestación del ALMACENAMIENTO EXTERNO. Esta falta de claridad limita la posibilidad de otros COMERCIALIZADORES de hacer uso de la capacidad disponible en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG.

Concretamente, se identificó que en el Contrato de Almacenamiento anexo al CONTRATO MARCO no existe claridad sobre la modalidad, a pesar de lo señalado por PEMEX LOG, ni el volumen contratado, y que no se ha asignado capacidad disponible ni publicado sobre su existencia en el BOLETÍN ELECTRÓNICO. Por tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que aquellos COMERCIALIZADORES que pretendan entrar a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO mediante infraestructura de terceros enfrentan dificultades para acceder a ella. A continuación, se exponen las razones que le permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

---

[368] De conformidad con lo señalado en la sección "***4.1.1. DACG de Acceso Abierto***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", PEMEX y sus EPE, y, en específico PEMEX LOG, están sujetas a la totalidad de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Por lo que la regulación que le es aplicable se encuentra descrita en la sección "***4.1.3. Regulación de transporte por ducto en las DACG de Acceso Abierto***". Véase apartado "***4.1. Obligación de Acceso Abierto***".

[369] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[370] De estas, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que hay en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y que son controladas por PEMEX LOG totalizan 11 (once): Acapulco, Azcapotzalco, Ciudad Madero, Guaymas, Irapuato, La Paz, Lázaro Cárdenas, Pajaritos, Progreso, Rosarito y Salina Cruz. Lo anterior, pues como se explicó en el apartado "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que deseen demandar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

De acuerdo con lo expuesto en el apartado "***3.1.1.3.2. Términos y Condiciones para la prestación del servicio o TCPS***" del apartado "***3.1.1.3. Regulación del transporte por ducto en las DACG DE ACCESO ABIERTO***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la prestación de PEMEX LOG del ALMACENAMIENTO se llevará a cabo conforme a los TCPS del ALMACENISTA, que deberán ser acordes a los principios de acceso abierto y no indebidamente discriminatorio; es decir, a las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Los TCPS aplicables a los sistemas de ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS de PEMEX LOG, aprobados por la CRE,[371] señalan que deben referirse los volúmenes diarios que el ALMACENISTA se obliga a almacenar al COMERCIALIZADOR, el volumen a almacenar, y la modalidad bajo la cual se prestará el ALMACENAMIENTO EXTERNO, que puede ser en reserva contractual o uso común.[372]

Ahora bien, a través del CONTRATO MARCO, PEMEX LOG se obligó con PEMEX TRI a prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO en sus sistemas mediante el anexo de almacenamiento del CONTRATO MARCO. Derivado del CONTRATO MARCO, PEMEX LOG tiene su capacidad comprometida con PEMEX TRI. Sobre el particular, PEMEX LOG manifestó que "(…) *en relación con el Mercado Investigado, no tiene capacidad disponible, ya que PLOG* [PEMEX LOG] *opera con fundamento en el Contrato Marco de Prestación de Servicios Logísticos.*"[373]

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la relación contractual entre PEMEX LOG y PEMEX TRI no es acorde a los TCPS de PEMEX LOG aprobados por la CRE mediante la resolución RES/1680/2016. Lo anterior, ya que los TCPS de PEMEX LOG estipulan que debe definirse el volumen comprometido y la modalidad bajo la cual se almacenará, [redacted]. Estas ideas se desarrollan en los párrafos a continuación.

En el Anexo I de la RES/1680/2016, correspondiente a los TCPS de PEMEX LOG aprobados por la CRE, se incorpora un "*Formato de Contrato de Prestación de Servicios de Almacenamiento*", cuya cláusula cuarta señala "[l]*os volúmenes máximos diarios que el Almacenista se obliga a almacenar del Usuario son: _____ Barriles. Los Puntos de Entrega y de Medición serán los siguientes:* (…)". Asimismo, se incorpora un "*Formato de Solicitud de Almacenamiento*" cuyo punto cuatro solicita indicar la modalidad contractual.[374]

Lo anterior no se identifica en la relación contractual de PEMEX LOG y PEMEX TRI. En el anexo de almacenamiento del CONTRATO MARCO, específicamente en su cláusula "*3 TIPO DE SERVICIO*

---

[371] Mediante la RES/1680/2016. Folio 930 del EXPEDIENTE. Al respecto, la RES/1680/2016 se encuentra disponible en el folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*61. Resolución Núm. RES_1680_2016 CRE.pdf*".

[372] Anexo I de la RES/1680/2016. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*64. Anexo 1 de la Resolución Núm RES_1680_2016.pdf*", páginas veintidós y noventa.

[373] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[374] Anexo I de la RES/1680/2016. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*64. Anexo 1 de la Resolución Núm RES_1680_2016.pdf*", páginas ochenta y siete, ochenta y ocho, ochenta y nueve a noventa y cuatro.

DE ALMACENAMIENTO", se indica que el ALMACENAMIENTO EXTERNO [redacted].[375]

[redacted].[376]

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no hay claridad sobre la modalidad bajo la cual PEMEX LOG presta el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a PEMEX TRI y que [redacted] las capacidades contractuales de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Lo anterior es relevante puesto que, [redacted], no hay claridad sobre la capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG.

Al respecto, cabe señalar que en el numeral 2.4. de las DACG DE ACCESO ABIERTO se considera como capacidad disponible: **i)** a la porción de la capacidad de los sistemas que resulta de la diferencia entre la capacidad operativa, al descontar, en su caso, la capacidad reservada para usos propios, y la capacidad comprometida mediante contratos para la prestación del servicio; y/o, **ii)** aquella que, aunque esté comprometida bajo reserva contractual, no sea utilizada por los USUARIOS respectivos y pueda utilizarse para prestar los servicios bajo la modalidad de uso común.

Ahora bien, entre los mecanismos de acceso a la capacidad disponible que contemplan las DACG DE ACCESO ABIERTO y que se aplican en su totalidad para PEMEX LOG, en términos del artículo transitorio cuarto de las mismas, se encuentran: **i)** las solicitudes de servicio;[377] **ii)** la oferta de los servicios, el acceso a la capacidad que, aunque esté contratada bajo reserva contractual, no haya sido confirmada;[378] **iii)** las temporadas abiertas, cuando se cuente con capacidad disponible de

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[375] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 7 Almacenamiento.pdf*", página dos.
[376] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Anexo 7 Almacenamiento.pdf*", página dos; y "*Apéndice 7-A, 7-B, 7-C y 7-D.pdf*".
[377] De conformidad con la disposición 9.3. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[378] De conformidad con la disposición 7.4. de las DACG DE ACCESO ABIERTO. De acuerdo con la disposición referida, el servicio se entiende confirmado a través de la nominación volumétrica.

manera permanente;[379] y, **iv)** a través de un mercado secundario con cesiones de capacidad en distintas modalidades, incluso obligatorias.[380]

Así, la importancia de establecer condiciones contractuales claras y precisas radica en determinar si el ALMACENISTA tiene o no capacidad disponible que pueda ofrecerse a terceros, así como los mecanismos con los que se pueda acceder a dicha capacidad conforme a las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Con base en estos elementos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el hecho de que no se tenga conocimiento de las opciones del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, dificulta a los COMERCIALIZADORES la posibilidad de acceder a la infraestructura de ALMACENAMIENTO de PEMEX LOG en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.2.1.2.2. Opacidad en la información sobre la capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG

En complemento a lo anterior, los ALMACENISTAS están obligados a publicar en el BOLETÍN ELECTRÓNICO la capacidad disponible en sus sistemas para la prestación del ALMACENAMIENTO EXTERNO, con independencia de la modalidad y el volumen bajo la cual se preste.[381] No obstante, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, no obran constancias en el EXPEDIENTE para identificar la publicación obligatoria de información a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO[382] y la actualización de la capacidad disponible de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG. Al respecto, PEMEX LOG señaló que únicamente "(…) *dio a conocer 'información sobre capacidad para otros petrolíferos en el servicio de almacenamiento mediante el* [BOLETÍN ELECTRÓNICO]";[383] es decir, no ha publicado dicha información sobre turbosina.

Por otro lado, en relación con los mecanismos de acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO que se mencionaron antes, PEMEX LOG señaló que "(…) *en relación con el Mercado Investigado, PLOG* [PEMEX LOG] *no ha celebrado procedimientos de Temporadas Abiertas para la asignación de capacidad en sus sistemas de almacenamiento.*"[384] Asimismo, PEMEX LOG indicó que, "(…) *en*

---

[379] De conformidad con la Sección B. Temporadas Abiertas de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Al respecto, se considera que existe capacidad disponible permanente cuando: **i)** se desarrolla un nuevo sistema; **ii)** se amplíe o extienda la capacidad del sistema, ya sea por cambio en las condiciones de operación respecto de la capacidad de inyección o extracción, por mayores inyecciones o por el desarrollo de nuevos ductos o instalaciones; **iii)** la capacidad existente no se encuentre reservada por para usos propios o comprometida a través de un contrato de reserva contractual, o aunque esté contratada no sea utilizada; y, **iv)** algún usuario ceda la capacidad objeto de su reserva contractual de manera permanente o temporal por plazos iguales o superiores a seis meses.

[380] De conformidad con la Sección D. Mercado Secundario y Cesiones de Capacidad de las DACG DE ACCESO ABIERTO

[381] Véase la sección "***3.1.1.2.6. BOLETÍN ELECTRÓNICO para el ALMACENAMIENTO EXTERNO***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***".

[382] Que incluye información de actualización circunstancial, mensual y diaria, de conformidad con la disposición 20.1. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[383] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[384] Folio 1257 del EXPEDIENTE.

relación con el Mercado Investigado, [PEMEX TRI] *como único usuario de los sistemas de almacenamiento de COMBUSTIBLES AÉREOS no ha llevado a cabo ninguna cesión de capacidad en el mercado secundario.*"[385]

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG ha omitido la actualización del BOLETÍN ELECTRÓNICO, con lo cual otros COMERCIALIZADORES no han contado con la información necesaria para conocer cuál es la capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG y, en su caso, acceder a ella.

Con base en los elementos señalados, se concluye preliminarmente que, en adición a los elementos por los cuales todos los ALMACENISTAS actuales gozan de capacidad para restringir el abasto, señalados, previamente, PEMEX LOG goza de capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, debido a: **i)** la falta de claridad en el CONTRATO MARCO respecto a la modalidad y volumen comprometidos para el ALMACENAMIENTO EXTERNO; **ii)** la dificultad para que los COMERCIALIZADORES accedan, en su caso, a capacidad disponible debido a la opacidad de la información respecto de la capacidad disponible en los sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PEMEX LOG, que no ha sido reportada por PEMEX LOG en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, ni puesta a disposición de terceros; **iii)** el número reducido de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, que ocasiona escasez en la infraestructura disponible; y, **iv)** la dificultad para que otros COMERCIALIZADORES accedan a la capacidad disponible debido a que la mayor parte de esta se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos. Asimismo, se observa preliminarmente que, aunque PEMEX LOG no goza de capacidad para fijar las tarifas en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a que se encuentran reguladas, de conformidad con los artículos 77 y 78 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, este ALMACENISTA puede modificar aspectos tales como la disponibilidad del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que los AGENTES ECONÓMICOS que participan en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO cuentan con la capacidad para restringir el abasto en cada uno de ellos, debido a su bajo número, a sus relaciones contractuales que comprometen su capacidad, y a la capacidad específica de PEMEX LOG.

2.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:

[385] Folio 1258 del EXPEDIENTE.

> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (…)"

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que disminuyen la probabilidad de ingreso para un nuevo oferente, lo que se relaciona con el número reducido de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, que ocasiona escasez en la infraestructura disponible: **i)** las de tipo económico están relacionadas con el acceso al financiamiento, los montos de las inversiones en infraestructura y los plazos para su recuperación, los tiempos requeridos antes de iniciar operaciones y la escasez de usos alternativos de la infraestructura; y, **ii)** la de tipo normativo está relacionada con la necesidad de contar con permisos para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Al respecto, se observa poca entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO ya que, como se señaló en el apartado anterior, solo se tiene conocimiento de la entrada de HIDROSUR, con una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso que tiene influencia en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN; de GRUPO IENOVA, con 3 (tres) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que tienen influencia en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE y de INVEX, con la TERMINAL INVEX, que tiene influencia en 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Por lo tanto, se observa un número reducido de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, que ocasiona escasez en la infraestructura disponible.

A continuación, se desarrollan los elementos que tuvo en cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

El artículo 7 de las DISPOSICIONES considera el monto y el plazo de recuperación de las inversiones requeridas, así como la posibilidad de usos alternativos de la infraestructura y equipos, como elementos por analizar las barreras a la entrada en el mercado relevante.

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> **I.** Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;
> **II.** El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;
> (…)
> **IV.** La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;
> (…)."

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO existen distintos elementos que constituyen barreras a la entrada de tipo económico, pues impedirían a un competidor potencial ingresar a los mercados de forma oportuna y sin incurrir en altos costos. A continuación, se desarrollan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA arribar a dicha conclusión preliminar.

2.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes

Los costos financieros son aquellos en que incurrirían los AGENTES ECONÓMICOS para financiar la construcción de la infraestructura necesaria para brindar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. De información que obra en el EXPEDIENTE se observa que PEMEX LOG no ha realizado inversión alguna respecto a la construcción o adquisición de su infraestructura, sino que únicamente ha realizado mantenimiento, mejoras o adiciones.[386] Lo anterior, derivado de que PEMEX LOG se constituyó como EPE en dos mil quince como parte la reestructura de PEMEX. Por lo cual, a dicha empresa le fue cedida la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO que era propiedad de las antiguas subsidiarias de PEMEX.

Por su parte, TRAFIGURA manifestó que, para poder adquirir infraestructura propia, el AGENTE ECONÓMICO necesita tener previamente contratada la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para que, mediante estos contratos, encuentre financiamiento con los bancos.[387]

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG no requirió acceso a financiamiento para iniciar operaciones en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, mientras que otros AGENTES ECONÓMICOS pueden experimentar dificultades para acceder a él, debido a la necesidad de contar con contratos previos a su ingreso.

2.2.2.1.2. Monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como ausencia de usos alternativos

Los AGENTES ECONÓMICOS que pretendan prestar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO lo pueden realizar de dos maneras: construir su propia infraestructura o contratar la infraestructura con un tercero. En el primer caso, los AGENTES ECONÓMICOS deberán realizar inversiones iniciales sustanciales. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen barreras a la entrada de tipo económico relacionadas con el monto de la inversión, el plazo de recuperación y la ausencia de usos alternativos, ya que se observa que, para ingresar a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, se requieren inversiones cuantiosas, un tiempo de espera para iniciar operaciones aproximado de 4 (cuatro) años, un plazo de recuperación de la inversión superior a los 8 (ocho) años, así como que la sustitución de uso de la infraestructura tiene pocas alternativas y no se puede realizar de forma oportuna sin incurrir en costos. Estos elementos se desarrollan a continuación.

---

[386] Folio 1213 del EXPEDIENTE.
[387] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*".

Monto de la inversión requerida

Para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar el SERVICIO DE ALMACENAMIENTO EXTERNO es necesario realizar inversiones como las que se observan en la "***Tabla 19. Inversión realizada por PEMEX LOG***".

Tabla 19. Montos de inversión en los sistemas de almacenamiento de PEMEX LOG[388]

Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO	Inversión (millones de pesos)
Acapulco	241.5
Azcapotzalco	784.39
Ciudad Madero	N.D.
Guaymas	1,272.30
Irapuato	865.04
La Paz	126.9
Lázaro Cárdenas	1,808.4
Pajaritos	1,052.93
Progreso	529.29
Rosarito	702.38
Salina Cruz	1,987.48

Nota:
N.D. No disponible.

Ahora bien, actualmente, GRUPO IENOVA señaló que para construir la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, con las que pretende participar en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, realizó una inversión aproximada de * y *.[389] Por su parte, la inversión realizada por HIDROSUR para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso ascendió a *

[Espacio intencionalmente en blanco]

[388] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 20 Permisos de almacenamiento*" y "*Anexo 21 Prestación del servicio de almacenamiento en Terminales de Almacenamiento para Combustibles*".

[389] Folios 8099 a 8101 del EXPEDIENTE. Para la TRV corresponde a * y para la Terminal de Refinados del Valle de México corresponde a * convertidos a pesos de acuerdo con el tipo de cambio publicado en el DOF el cinco de noviembre de dos mil veintiuno, el cual fue de 20.6242 pesos por dólar.

[redacted], [390] y la realizada por INVEX asciende a 5,681 (cinco mil seiscientos ochenta y un) millones de pesos.[391]

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para construir una TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO para ser oferente en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se requiere incurrir en inversiones cuantiosas.

Tiempo requerido para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO

GRUPO IENOVA señaló que, entre la planeación y el inicio de operaciones comerciales de la TRV, con la que pretende ingresar al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, transcurrieron aproximadamente [redacted] años.[392] Asimismo, se observa que HIDROSUR tardó aproximadamente [redacted] meses, únicamente en la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, que pertenece al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN;[393] [redacted], [394] [redacted]. De forma similar, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el permiso de ALMACENAMIENTO EXTERNO de INVEX fue concedido en el dos mil diecisiete,[395] que en ese mismo año inició el financiamiento para la construcción de la TERMINAL INVEX,[396] [redacted],[397] [redacted].

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el tiempo requerido para iniciar operaciones en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO es, aproximadamente, de 4 (cuatro) años.

Plazos de recuperación de la inversión

GRUPO IENOVA señaló que el plazo de recuperación de la inversión de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO es de [redacted] a [redacted] años,[398] e HIDROSUR manifestó que estimó un plazo de recuperación de la inversión de [redacted] meses,[399] equivalentes a [redacted] años.

---

[390] Folio 6528 del EXPEDIENTE.
[391] Permiso PL/20464/ALM/2017, Condición Tercera. Folio 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*67. Resolución Núm. RES_1784_2018.pdf*".
[392] Folio 8095 del EXPEDIENTE.
[393] Folio 6523 del EXPEDIENTE.
[394] Folio 6527 del EXPEDIENTE.
[395] Permiso PL/20464/ALM/2017, Condición Tercera. Folio 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*67. Resolución Núm. RES_1784_2018.pdf*".
[396] Folio 6657 del EXPEDIENTE.
[397] Folio 6676 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*VOLUMENES ALMACENADOS TURBOSINA.xlsx*".
[398] Folio 8095 del EXPEDIENTE.
[399] Folio 6528 del EXPEDIENTE.

Usos alternativos de la infraestructura

La infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO puede usarse para almacenar PETROLÍFEROS distintos a la turbosina, siempre y cuando se lleven a cabo procedimientos específicos de limpieza y modificaciones en la infraestructura de recibo y entrega, con la finalidad de cumplir con la calidad establecida en la NOM-016. Sin embargo, puede existir una restricción establecida en el permiso si en este no se incluye el ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS distintos a la turbosina.[400]

Al respecto, PEMEX LOG señaló que para el ALMACENAMIENTO de un PETROLÍFERO diferente en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO "(...) *se deberán realizar modificaciones en la infraestructura de recibo y de entrega, así como modificación* [sic] *del permiso de almacenamiento, en caso de que éste no tenga considerado el almacenamiento de turbosina, lo que implicaría costos adicionales técnicos y operativos* (...)".[401]

Asimismo, otro ALMACENISTA manifestó que, en el caso de algunos sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se puede almacenar diésel si se cumplen algunas condiciones, tales como integrar modificaciones en la infraestructura ya existente, realizar la limpieza necesaria y los cambios respectivos en los permisos, así como la realización de un estudio técnico para determinar los costos y el tiempo para llevar a cabo dicha sustitución.[402]

Además, se deben gestionar los estudios de riesgos necesarios ante la ASEA[403] y solicitar la autorización del permiso de ALMACENAMIENTO por el cambio de PETROLÍFERO,[404] cuyos tiempos de gestión no están considerados en el periodo técnico asociado con el cambio de PETROLÍFERO en un tanque de almacenamiento.[405]

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la infraestructura asociada a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO únicamente puede utilizarse para el ALMACENAMIENTO de otros PETROLÍFEROS, pero para poder llevar a cabo la sustitución se requiere un periodo de gestión de autorizaciones e inversiones adicionales para la modificación de la infraestructura existente. Por lo tanto, se concluye preliminarmente que es improbable que se pueda realizar tal sustitución de forma oportuna y con bajos costos. En este sentido, la infraestructura tiene escasos usos alternativos, ya que solamente puede ser utilizada para el almacenamiento de petrolíferos, y estos usos alternativos no necesariamente se dan de manera oportuna y poco costosa.

---

[400] Folio 1731 del EXPEDIENTE.
[401] Ídem.
[402] Folio 8091 del EXPEDIENTE.
[403] Manifestación de impacto ambiental y Estudio de riesgo ambiental y autorización ante el Sistema de Administración de Seguridad Industrial, Seguridad Operativa y Protección al Medio Ambiente.
[404] Modificación del permiso ante la CRE.
[405] Un ALMACENISTA señaló que realizó el procedimiento de trámite para el cambio de combustible en 2 (dos) tanques de ALMACENAMIENTO EXTERNO en septiembre de dos mil veinte; sin embargo, la solicitud de actualización del permiso de ALMACENAMIENTO por cambio de producto ante la CRE no había tenido respuesta al mes de septiembre de dos mil veinte. Folio 8091 del EXPEDIENTE.

Conclusión sobre el monto y plazo de recuperación de la inversión, así como la ausencia de usos alternativos

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo económico relacionadas con el monto de la inversión, el plazo de recuperación y la ausencia de usos alternativos, ya que se observa que para ingresar a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO se requiere una inversión mínima de más de 100 (cien) millones de pesos, un tiempo de espera para iniciar operaciones de aproximadamente 4 (cuatro) años, un plazo de recuperación de la inversión superior a los 8 (ocho) años, así como que la infraestructura únicamente puede utilizarse para almacenar otros PETROLÍFEROS pero es improbable dicha sustitución y no se puede realizar de forma oportuna sin incurrir en costos.

2.2.2.1.3. Inversión en publicidad

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los USUARIOS de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO son los COMERCIALIZADORES, que requieren un conocimiento especializado del mercado difícilmente influenciable por la publicidad. Al respecto, no obran elementos en el EXPEDIENTE que indiquen que los oferentes establecidos han incurrido en costos de publicidad para posicionar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en dichos mercados. En este sentido, no resulta de mérito analizar el artículo 7, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

2.2.2.1.4. Conclusiones de las barreras a la entrada de tipo económico

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO existen barreras a la entrada de tipo económico, que impedirían a un competidor potencial ingresar a ellos de forma oportuna y sin incurrir en altos costos. Estas se relacionan con el acceso al financiamiento, los montos de inversión respecto a la infraestructura y sus plazos de recuperación, y a que la infraestructura tiene escasos usos alternativos (solo puede utilizarse para almacenar otros petrolíferos) y éstos no necesariamente se dan de manera oportuna y poco costosa.

2.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES

El artículo 7 de las DISPOSICIONES considera la necesidad de contar con autorizaciones o permisos, las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales y la discriminación en el otorgamiento de estímulos o subsidios, como elementos por analizar las barreras a la entrada en el mercado relevante.

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> **III.** La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;
> (...)
> **V.** Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

(…)

VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existe una barrera a la entrada de tipo normativo que podría inhibir la entrada de nuevos competidores a cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues se requieren permisos para participar en los mismos. A continuación, se desarrolla las barreras a la entrada identificadas.

2.2.2.2.1. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial

El ALMACENAMIENTO EXTERNO requiere infraestructura y/o equipo, ya sea propio o de terceros. En cualquier caso, para ser ALMACENISTA de turbosina se requiere contar con un permiso emitido por la CRE, así como seguir el procedimiento y las particularidades descritas en el apartado "***3. ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS***" de la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Asimismo, en caso de que algún ALMACENISTA desee ampliar y/o modificar su infraestructura y/o equipo, necesita la autorización de la CRE. El procedimiento de modificación de permisos se desarrolla conforme a lo establecido en los artículos 47 y 48 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS con interés en participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como los ALMACENISTAS que requieran una modificación de sus permisos para incluir turbosina deben obtener un permiso de COMERCIALIZACIÓN expedido por la CRE en el que se autorice la COMERCIALIZACIÓN de turbosina. No obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que haga suponer que el permiso en sí mismo constituya una barrera infranqueable a la entrada para nuevos AGENTES ECONÓMICOS al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Asimismo, como se indica en el apartado "***1.3.1. Obtención de permisos***" de la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se requiere contar con una Evaluación de Impacto Social a cargo de la SENER para desarrollar proyectos en materia de hidrocarburos. Al respecto, el artículo 82 del REGLAMENTO DE LA LH establece un plazo de 90 (noventa) días hábiles para dar respuesta a la solicitud; sin embargo, no se prevé el supuesto en caso de que la autoridad no se pronuncie.

Sobre el particular, un ALMACENISTA manifestó lo siguiente:

> "En febrero de 2019, [un AGENTE ECONÓMICO que hace parte del GIE del ALMACENISTA] presentó ante la Secretaría de Energía ('SENER') un aviso de actualización de la Evaluación de Impacto Social ('EVIS') de la [terminal ALMACENAMIENTO EXTERNO que opera] para hacer del conocimiento de dicha autoridad [redacted]*[redacted](…). Sin

> perjuicio de esta circunstancia, a la fecha [primero de septiembre de dos mil veintiuno], la SENER no ha emitido ningún pronunciamiento ante el aviso correspondiente (…) **el silencio de la autoridad se inserta en una serie de actos y omisiones administrativas por parte de las autoridades regulatorias en el sector energético para generar un ambiente de incertidumbre jurídica** (…)" [énfasis añadido].[406]

Así, la falta de diligencia de la autoridad podría constituir una barrera a la entrada para nuevos AGENTES ECONÓMICOS o para la expansión de los ALMACENISTAS ya establecidos respecto de sus inversiones y/o ampliaciones.

2.2.2.2.2. Limitaciones a la competencia en los mercados internacionales

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO se presta *in situ*, en donde se ubican las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el territorio nacional. En este sentido, no resulta de mérito analizar el artículo 7, fracción V, de las DISPOSICIONES.

2.2.2.2.3. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier AUTORIDAD PÚBLICA que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios

En cuanto a la infraestructura utilizada para ofrecer el ALMACENAMIENTO EXTERNO, PEMEX LOG manifestó que "[p]*ara el caso de COMBUSTIBLES AÉREOS en infraestructura de almacenamiento, no se han realizado inversiones para construcción o adquisición de infraestructura.*"[407] Asimismo, señaló que las circunstancias bajo las cuales adquirió dicha infraestructura derivaron del Acuerdo de Creación[408] el cual indica:

> "**Cuarto.** Pemex Logística, empresa productiva subsidiaria, adquiere todos los bienes, derechos y obligaciones que le sean transmitidos con motivo de la reorganización corporativa de Petróleos Mexicanos, por lo que se subroga en todos los derechos y obligaciones relacionados con dichas transmisiones.
> Las transmisiones a que se refiere este transitorio se realizarán mediante la suscripción de actas de transferencia (…)".

Además, como se señaló en el apartado "***2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, la construcción de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO implica elevados costos. Por lo tanto, se considera que los apoyos a favor de PEMEX LOG se configuran como una barrera a la entrada que solo tiene efectos en los nuevos entrantes a los

---

[406] Folio 8072 del EXPEDIENTE.
[407] Folio 1241 del EXPEDIENTE.
[408] ACUERDO de Creación de la Empresa Productiva del Estado Subsidiaria de Petróleos Mexicanos, denominada Pemex Logística, que emite el Consejo de Administración de Petróleos Mexicanos, de conformidad con los artículos 6, 13, fracción XXIX, 59, párrafo primero, 60, 62, fracción I, 70 y Transitorio Octavo, Apartado A, fracción III, de la Ley de Petróleos Mexicanos. Publicado en el DOF el veintiocho de abril de dos mil quince.

MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, ya que tendrían que enfrentar los costos necesarios para desarrollar la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO con recursos propios.

2.2.2.2.4. Conclusiones de las barreras a la entrada de tipo normativo

Una barrera a la entrada de tipo normativo para la prestación del SERVICIO DE ALMACENAMIENTO EXTERNO en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO es la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de la CRE, así como la obtención de la Evaluación de Impacto Social por parte de la SENER para la prestación de dicho servicio. No obstante, no obran elementos en el EXPEDIENTE que permitan suponer que esta es una barrera a la entrada infranqueable para un nuevo ALMACENISTA, aunque la falta de diligencia de la autoridad en su emisión podría representar una barrera a la entrada. Por tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo normativo que podrían dificultar la entrada de nuevos competidores a cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.2.2.3. Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES

El artículo 7 de las DISPOSICIONES considera las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en el mercado relevante como elemento por analizar las barreras a la entrada en el mercado relevante.

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (...)
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y
> (...)"

No se tiene evidencia sobre la existencia de posibles restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos. En este sentido, no resulta de mérito analizar el artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES.

2.2.2.4. Conclusión sobre las barreras a la entrada

Con base en los elementos señalados, se concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO que disminuyen la probabilidad de ingreso para un nuevo oferente, lo que se relaciona con el número reducido de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, que ocasiona escasez en la infraestructura disponible, en específico: **i)** las de tipo económico, que están relacionadas con el acceso al financiamiento, los montos de las inversiones en infraestructura y los plazos para su recuperación, los tiempos requeridos antes de iniciar operaciones y la escasez de usos alternativos de la infraestructura; y, **ii)** la de tipo normativo, que está relacionada con la necesidad de contar con permisos para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y la falta de claridad sobre los tiempos para que la autoridad se pronuncie sobre ellos.

2.2.3. Existencia y poder de competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **III.** La existencia y poder de sus competidores;
> (…)."

Como fue señalado en el apartado "***2.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, existe un número reducido de ALMACENISTAS, pues únicamente PEMEX LOG, HIDROSUR, INVEX y GRUPO IENOVA están facultados para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Respecto de GRUPO IENOVA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que está facultado para prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO en terminales de ALMACENAMIENTO propias que se encuentran próximas a iniciar operaciones o en planes de construcción, como se observa en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: **i)** no existen competidores de PEMEX LOG en 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO; **ii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN únicamente operan PEMEX LOG e HIDROSUR, pero su capacidad de almacenamiento se encuentra comprometida, por lo que otros COMERCIALIZADORES por los cuales podrían competir ambos ALMACENISTAS tendrían dificultad para acceder a la capacidad disponible, además no enfrentan competencia potencial; **iii)** en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE únicamente operan PEMEX LOG e INVEX, pero su capacidad de almacenamiento se encuentra comprometida, por lo que otros COMERCIALIZADORES tendrían dificultad para acceder a la capacidad disponible, además no enfrentan competencia potencial; y, **iv)** solo PEMEX LOG e INVEX concurren actualmente en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, y GRUPO IENOVA es un competidor potencial, pero su capacidad de almacenamiento se encuentra comprometida, por lo que otros COMERCIALIZADORES tendrían dificultad para acceder a la capacidad disponible, además que no enfrentan competencia potencial. Los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA arribar a dicha conclusión preliminar se desarrollan a continuación.

2.2.3.1. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no existen competidores de PEMEX LOG.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [redacted]*

[redacted]. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO no será, con un nivel de certeza razonable, una restricción competitiva, pues "(…) [redacted]".[409]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen ALMACENISTAS o AGENTES ECONÓMICOS, actuales o potenciales, que puedan contrarrestar el poder de PEMEX LOG en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA.

2.2.3.2. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no existen competidores de PEMEX LOG.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen ALMACENISTAS o AGENTES ECONÓMICOS, actuales o potenciales, que puedan contrarrestar el poder de PEMEX LOG en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR.

2.2.3.3. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO únicamente participaron PEMEX LOG e INVEX. Con respecto a PEMEX LOG, como se señaló previamente, tiene comprometida su capacidad de ALMACENAMIENTO con PEMEX TRI.[410]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [redacted]. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO no será, con un nivel de certeza razonable, una restricción competitiva, pues "(…) [redacted]".[411]

Con respecto a INVEX, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos [redacted],[412] entre los que se encuentran los de [redacted], que se ubican en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que actualmente INVEX concurre en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO con el 11% (once por ciento) de la capacidad de

---

[409] Folios 8061 y 8097 del EXPEDIENTE.
[410] Folio 1240 del EXPEDIENTE.
[411] Folios 6651, 6660, 6655, 8060 y 8097 del EXPEDIENTE.
[412] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en dicho mercado, pero que la mayor parte de dicha capacidad se encuentra comprometida con [redacted].[413]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que actualmente solo existen 2 (dos) ALMACENISTAS en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que la mayor parte de su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

2.2.3.4. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE únicamente participaron PEMEX LOG e INVEX. Con respecto a PEMEX LOG, como se señaló previamente, este tiene comprometida su capacidad de ALMACENAMIENTO con PEMEX TRI.[414]

Con respecto a INVEX, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos [redacted],[415] entre los que se encuentra el [redacted], que se ubica en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que actualmente INVEX concurre en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE con el 48.4% (cuarenta y ocho punto cuatro por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en dicho mercado, pero que la mayor parte de dicha capacidad se encuentra comprometida con [redacted].[416]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que únicamente existen 2 (dos) ALMACENISTAS en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que la mayor parte de su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[413] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1288, archivo electrónico denominado "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos.xlsx*"; y 6655 del EXPEDIENTE.

[414] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[415] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

[416] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1288, archivo electrónico denominado "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos.xlsx*"; y 6655 del EXPEDIENTE.

2.2.3.5. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no existen competidores de PEMEX LOG. Por lo tanto, se considera que no existen ALMACENISTAS o AGENTES ECONÓMICOS, actuales o potenciales, que puedan contrarrestar el poder de PEMEX LOG en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE.

2.2.3.6. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN únicamente participaron PEMEX LOG e HIDROSUR durante el PERIODO DE LOS DATOS.

Al respecto, como fue señalado previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que tanto HIDROSUR y PEMEX LOG prestan el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO [redacted] en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN. En adición a lo anterior, [redacted] se encuentran comprometidas, [redacted], por lo que otros COMERCIALIZADORES que requirieran capacidad de almacenamiento tendrían dificultad para acceder a ella.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que únicamente existen 2 (dos) ALMACENISTAS en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con PEMEX TRI, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

2.2.3.7. MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE únicamente participaron PEMEX LOG, GRUPO IENOVA e INVEX. Con respecto a PEMEX LOG, como se señaló previamente, este tiene comprometida su capacidad de ALMACENAMIENTO con PEMEX TRI.[417]

Con respecto a INVEX, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que almacenó turbosina en la TERMINAL INVEX con destino hacia diferentes aeropuertos [redacted][418] entre los que se encuentran los de [redacted], que se ubican en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que actualmente INVEX concurre en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE con el 8.9% (ocho punto nueve por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en dicho mercado, pero que INVEX no representa una restricción competitiva en el MERCADO RELEVANTE

---

[417] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[418] Dicha terminal no fue considerada para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO pues corresponde a un periodo posterior al PERIODO DE LOS DATOS, por lo que no fue posible incorporar la información aportada por INVEX para realizar dicha delimitación.

DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, pues la mayor parte de esta capacidad no estará disponible para los COMERCIALIZADORES que la requieran, [redacted].[419]

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GRUPO IENOVA pretende ingresar en el corto plazo al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE con la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran operativas; así como con la Terminal de Refinados de Puebla, cuyo inicio de operaciones se proyectó para el segundo semestre de dos mil veintiuno. Dichas terminales representan el 37.5% (treinta y siete punto cinco por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en dicho mercado,[420] pero esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, si bien GRUPO IENOVA es un competidor actual, no representa una restricción competitiva en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, pues esta capacidad no estará disponible para los COMERCIALIZADORES que la requieran, [redacted].[421]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que únicamente existen 2 (dos) ALMACENISTAS en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que la mayor parte de su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

2.2.3.8. Conclusión sobre la existencia y poder de competidores en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no existen competidores actuales ni potenciales de PEMEX LOG en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR ni en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE.

Por su parte, únicamente PEMEX LOG e INVEX participan en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que la mayor parte de su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo. Asimismo, en dichos

---

[419] Folios 956, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1288, archivo electrónico denominado "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos.xlsx*"; y 6655 del EXPEDIENTE.

[420] Folios 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*".

[421] Folio 8072 del EXPEDIENTE.

mercados relevantes no existen competidores potenciales que puedan representar una presión competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

Asimismo, únicamente PEMEX LOG e HIDROSUR participan en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, pero estos no ejercen presión competitiva entre sí ya que su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con PEMEX TRI, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo. Asimismo, en dicho mercado relevante no existen competidores potenciales que puedan representar una presión competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

Finalmente, solo PEMEX LOG, GRUPO IENOVA e INVEX concurren actualmente en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE. No obstante, ninguno de estos ALMACENISTAS ejerce presión competitiva entre sí, ya que su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, y que no existen AGENTES ECONÓMICOS potenciales que puedan representar una restricción competitiva en el corto ni en el mediano plazo.

2.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El principal insumo para participar en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO es la infraestructura; es decir, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para turbosina. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen dificultades para acceder a, y construir, la infraestructura pues esta tendría que desarrollarse por el AGENTE ECONÓMICO que desee participar en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO correspondiente.

Como se explicó en el apartado "***2.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, si un AGENTE ECONÓMICO desea prestar el ALMACENAMIENTO EXTERNO mediante la construcción de su propia infraestructura tendría que realizar inversiones cuantiosas, esperar un tiempo aproximado de 4 (cuatro) años para iniciar operaciones, tener capacidad para esperar un plazo de recuperación de la inversión superior a 8 (ocho) años y no podría hacer uso de la infraestructura para otros fines de forma oportuna sin incurrir en costos.

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen dificultades para acceder a fuentes de insumos en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a que existen dificultades para construir la infraestructura por sí mismo.

2.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

"**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
(...)
V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y (...)."

Respecto al comportamiento reciente de los ALMACENISTAS que participan en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX LOG omitió realizar la publicación de la información correspondiente en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, como se explicó en el apartado "***2.2.1.2. Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***". Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA nota que, aunque otros ALMACENISTAS sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO, en él señalan que no tienen capacidad disponible, aunque sus tanques de almacenamiento no estén en uso. A continuación, se señalan los elementos que consideró esta autoridad para llegar a dicha conclusión preliminar.

Al respecto, se tiene información en el EXPEDIENTE que muestra que estos ALMACENISTAS cuentan con capacidad que no está siendo efectivamente utilizada, es decir, que sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos. A pesar de ello, cuando los ALMACENISTAS comprometen su capacidad a través de contratos bajo la modalidad de reserva contractual, reportan que la "*capacidad disponible*" es de 0 (cero) litros en el BOLETÍN ELECTRÓNICO. En otras palabras, estos AGENTES ECONÓMICOS tampoco muestran que exista capacidad disponible para acceder a sus sistemas, de modo que restringen el acceso a la capacidad que no está siendo efectivamente utilizada.

Por ejemplo, GRUPO IENOVA reportó contar con una capacidad operativa de 71,544,285 (setenta y un millones quinientos cuarenta y cuatro mil doscientos ochenta y cinco) litros en la TRV.[422] Además, durante el periodo de febrero a julio de dos mil veintiuno, también reportó no haber almacenado turbosina. En efecto, con relación a ese periodo, GRUPO IENOVA presentó información en la que reconoce que "(...) [redacted]".[423] De manera consistente con lo anterior, en sus BOLETINES ELECTRÓNICOS correspondientes a los meses de febrero a julio de dos mil veintiuno, se observa que el volumen almacenado de turbosina fue de 0 (cero) litros.[424] A pesar de lo anterior, en su reporte de capacidad disponible para la prestación del servicio señaló que tiene 0 (cero) litros disponibles.[425]

---

[422] Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
[423] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-17. Capacidades Terminales Almacenamiento IEnova.xlsx*".
[424] Folio 9185 del EXPEDIENTE, información visible en los archivos contenidos en la carpeta electrónica "*89. Volúmenes Almacenados. Grupo IEnova*".
[425] Folio 9309 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*1. Capacidad Disponible TRV.pdf*" y "*2. Capacidad Disponible TRVM.pdf*".

Por su parte, INVEX cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros, de los cuales señaló que "(…) *el medio de publicación que utiliza* (…) *para dar a conocer la capacidad de almacenamiento de la* [TERMINAL INVEX], *así como la capacidad disponible, es el* [BOLETÍN ELECTRÓNICO] *que se encuentra disponible en la página oficial de ITZOIL, cuyo enlace es el siguiente: https://www.itzoil.com/boletin-electrónico*".[426] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que este AGENTE ECONÓMICO contó en varios meses con disponibilidad de 4,440,515 (cuatro millones cuatrocientos cuarenta mil quinientos quince) litros, correspondientes al 17.7% (diecisiete punto siete por ciento) de su capacidad de ALMACENAMIENTO.[427] A pesar de lo anterior, en su reporte de capacidad disponible para la prestación del servicio señaló que tiene 0 (cero) litros disponibles.[428]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que aun cuando algunos de los ALMACENISTAS distintos a PEMEX LOG sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO, en él señalan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos.

2.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

El artículo 59, fracción VI, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
> **I.** El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
> **II.** La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
> **III.** La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores."

En cuanto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único servicio

---

[426] Folio 6656 del EXPEDIENTE.
[427] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivos contenidos en la carpeta electrónica "*89. Volúmenes Almacenados. Grupo IEnova*".
[428] Folio 9309 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. Boletín Electrónico Itzoil.pdf*"

en dicho mercado es el ALMACENAMIENTO EXTERNO, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DISPOSICIONES.

Respecto del acceso a las importaciones y los costos de internación, tal como se analizó en el apartado "***2.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO es un servicio ofrecido en regiones específicas, por lo que no es posible su importación. En este sentido, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DISPOSICIONES.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del ALMACENAMIENTO EXTERNO en cada uno los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, en el apartado "***2.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se señaló que para el ALMACENAMIENTO EXTERNO, salvo para la TERMINAL INVEX, la TRV y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, existe un único proveedor del ALMACENAMIENTO EXTERNO. En este sentido, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción III, de las DISPOSICIONES.

2.2.7. Conclusión sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a que:

i. PEMEX LOG es el ALMACENISTA es el único oferente de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NOROESTE, que son mercados en los que no existen competidores actuales o potenciales que puedan contrarrestar su poder;

ii. PEMEX LOG es el ALMACENISTA con mayor participación de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, medido en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS y en términos de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que son mercados altamente concentrados según la medición del IHH en los que únicamente enfrenta competencia de INVEX, en los dos primeros casos, e HIDROSUR, en el último caso. En estos mercados, la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra mayormente comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, por lo que otros COMERCIALIZADORES tendrían dificultad para acceder a ella, lo que hace que los ALMACENISTAS no ejerzan presión competitiva entre sí en el corto plazo;

iii. PEMEX LOG es el ALMACENISTA con mayor participación de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, medido en términos del volumen almacenado durante el PERIODO DE LOS DATOS, pero no tiene la mayor participación en la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO instalada, pues también concurren INVEX y GRUPO IENOVA. Sin embargo, el número de participantes en este mercado es bajo y la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra comprometida con COMERCIALIZADORES específicos, por lo que otros COMERCIALIZADORES tendrían dificultad para acceder a ella, lo que hace que los ALMACENISTAS no ejerzan presión competitiva entre sí en el corto plazo;

iv. PEMEX LOG tiene la capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, debido a la falta de claridad en su relación contractual con PEMEX TRI por la inobservancia de los TCPS en el CONTRATO MARCO, la omisión en la publicación de información sobre capacidad disponible a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO que no ha sido puesta a disposición de terceros. En adición a lo anterior, tanto él como los otros ALMACENISTAS tienen capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO debido al bajo número de ALMACENISTAS, la dificultad para que otros COMERCIALIZADORES accedan a la capacidad disponible debido a que esta se encuentra mayormente comprometida con COMERCIALIZADORES específicos y a que no se reporta en el BOLETÍN ELECTRÓNICO la existencia de capacidad disponible, aunque los sistemas de ALMACENAMIENTO no se utilicen a su capacidad máxima;

v. Existen barreras a la entrada de tipo económico en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, que se relacionan con el acceso al financiamiento; el monto, plazo e indivisibilidad de las inversiones, así como el tiempo requerido para iniciar operaciones, los plazos de recuperación de las inversiones y los pocos usos alternativos de la infraestructura, que improbablemente se podría utilizar para almacenar otros PETROLÍFEROS oportunamente sin incurrir en costos;

vi. Existen barreras a la entrada de tipo normativo en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, relacionadas con la necesidad de permisos para prestar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como la obtención de la Evaluación de Impacto Social. Sin embargo, no obran elementos en el EXPEDIENTE que permitan suponer que esta es una barrera a la entrada infranqueable para un nuevo ALMACENISTA;

vii. Los ALMACENISTAS distintos a PEMEX LOG sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO, pero reportan que su capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque sus sistemas no se encuentran operando a su capacidad máxima durante largos periodos; y,

viii. Existen dificultades para que los ALMACENISTAS accedan a fuentes de insumos alternativas, que se relacionan con las barreras a la entrada económicas para construir infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO propia.

3. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Como fue explicado previamente, la COMERCIALIZACIÓN consiste en la actividad de ofrecer a USUARIOS o USUARIOS FINALES en conjunto o por separado: **i)** la compraventa de PETROLÍFEROS; **ii)** la gestión o contratación de los servicios de transporte y ALMACENAMIENTO; y **iii)** la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o USUARIOS FINALES.[429] Para prestar dicho servicio, es necesario contar con un permiso otorgado por la CRE, el cual habilita a su titular para prestar el servicio en todo el territorio nacional tanto a USUARIOS como a USUARIOS FINALES.[430]

Sin embargo, a pesar de tratarse de un mismo permiso, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que en el MERCADO INVESTIGADO el servicio de COMERCIALIZACIÓN se ha ofrecido en 2 (dos) modalidades o eslabones de la cadena de valor, en las cuales distintos AGENTES ECONÓMICOS se han especializado y han enfocado su actividad. Por un lado, existen COMERCIALIZADORES que han enfocado sus actividades a otros COMERCIALIZADORES, por lo que se identifican en este DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Por otro lado, los COMERCIALIZADORES que se han enfocado a USUARIOS FINALES que son TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, se identifican en este DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Con respecto a los segundos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ofrecen turbosina directamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, del total del volumen vendido de turbosina por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, el 94.77% (noventa y cuatro punto setenta y siete por ciento) correspondió a ventas a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Mientras que el 100% (cien por ciento) del volumen demandado por los TRANSPORTISTAS AÉREOS fue a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. En particular, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayor parte de las ventas de turbosina de ASA (el principal COMERCIALIZADOR SECUNDARIO) fueron a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, y sólo el [redacted] del total de sus ventas fueron, [redacted], a otros COMERCIALIZADORES.[431]

---

[429] De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[430] Ni la LH, ni el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO ni los títulos de permiso de COMERCIALIZACIÓN expedidos por la CRE limitan la zona geográfica de operación de los COMERCIALIZADORES. Por el contrario, de conformidad con el Noveno Considerando del Acuerdo A/034/2016 emitido por la CRE el catorce de julio de dos mil dieciséis: "(…) *al estar destinada a los Usuarios (permisionarios) o Usuarios Finales (consumidores) que realicen sus actividades o consuman el producto en territorio nacional, la actividad de comercialización se entiende realizada en territorio nacional, en términos del artículo 49 de la LH.*"

[431] Folios 2762, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexos ORI 056 Repsol Downstream*"; 2818, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo I - Tabla de Comercialización*"; 2948,

Asimismo, como se explicará en el apartado "***3.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que permanece en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y que podría vender turbosina tanto a otros COMERCIALIZADORES como a TRANSPORTISTAS AÉREOS -PEMEX TRI- no ha prestado el servicio a dichos USUARIOS FINALES. Por lo que se advierte que es poco probable que los TRANSPORTISTAS AÉREOS acudan a dichos AGENTES ECONÓMICOS ante un aumento de precios o una disminución en la calidad del servicio.

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y se determina un único MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Posteriormente, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA determinado. A continuación, se desarrolla el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dichas conclusiones preliminares.

3.1. Definición del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA (artículo 58 de la LFCE)

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se determina, con base en el artículo 58 de la LFCE, el mercado relevante correspondiente a la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Para ello, se identifican, entre otros, los servicios que componen el mercado relevante, ya sean ofrecidos actualmente por COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS o que puedan ser ofrecidos por otros AGENTES ECONÓMICOS oportunamente. Asimismo, se delimita el área geográfica en la que se ofrecen dichos bienes o servicios.

En el presente DICTAMEN PRELIMINAR, la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se entiende como la compraventa de turbosina y la gestión y/o contratación de otras actividades relacionadas con la COMERCIALIZACIÓN, que llevan a cabo los COMERCIALIZADORES con los USUARIOS FINALES, es decir, los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Como se ha mencionado, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga utilizan turbosina como combustible aéreo para la prestación de sus servicios, por lo cual demandan dicho petrolífero de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

---

información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; 3042, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica "*Numeral 45*"; 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada carpeta "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en el apartado "***3.1.2. Ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Por ello, en esta sección, primero, se analiza la sustitución por el lado de la demanda. Es decir, si es posible que, ante un aumento de los precios de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga comiencen a demandar otros servicios de manera indistinta para lograr el mismo fin. Asimismo, se analizará la posibilidad de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acudir con otros AGENTES ECONÓMICOS para obtener el suministro de turbosina.

Luego, se analiza la sustitución desde el lado de la oferta, por lo que se identifica si existe la posibilidad de que otros AGENTES ECONÓMICOS distintos a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS pudieran satisfacer la demanda de turbosina de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga como sustituto de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de manera suficiente y oportuna, sin incurrir en costos significativos.

Una vez realizado el análisis de sustitución de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA en su dimensión servicio, se realiza el estudio de la dimensión geográfica del mercado relevante. En este análisis se considera el alcance geográfico que tienen los permisos de COMERCIALIZACIÓN.

Por último, se analizan algunas restricciones normativas que limitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a fuentes de abasto alternativas.

Con base en este análisis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente la existencia de un mercado relevante de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de turbosina, con una dimensión geográfica nacional. A continuación, se exponen las consideraciones que permitieron a esta autoridad llegar a dicha conclusión preliminar.

3.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE

El artículo 58, fracción I, de la LFCE establece que:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> **I.** Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución.
> (...)".

En la presente sección se realizará, primero, un análisis de sustitución desde el punto de vista de la demanda. Al respecto, los TRANSPORTISTAS AÉREOS adquieren turbosina a fin de prestar, principalmente, el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y carga. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, entre el primero de enero de dos mil trece y el treinta de

junio de dos mil veintiuno, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga demandaron el * de la turbosina vendida para aeronaves.[432]

A continuación, se analizan las posibilidades de sustitución de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA ante un aumento de los precios o una disminución de la calidad de esta actividad, y si los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga podrían acudir a otros AGENTES ECONÓMICOS para la provisión de este servicio.

Derivado del análisis realizado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no cuenta con sustitutos viables por el lado de la demanda, debido a la forma en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga realizan su contratación. Tampoco cuenta con sustitutos viables por el lado de la oferta, debido al mismo factor, los plazos y requisitos establecidos por parte de la CRE para la modificación de permisos y las modalidades utilizadas por los posibles oferentes que restringen la prestación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

De lo anterior, se concluye que ningún servicio alternativo ejerce presión competitiva y, por lo tanto, no pueden ser considerados sustitutos de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. A continuación, se desarrollan los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda

Como se explicó en el apartado "***1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga demandan el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA para abastecerse de la turbosina que utilizarán sus aeronaves para prestar el servicio de transporte aéreo regular de carga y de pasajeros. En esa misma sección se analizó que desde el punto de vista técnico, funcional y económico, únicamente la turbosina Jet A y Jet A1 son sustitutos entre sí, mientras que otros combustibles aéreos no constituyen sustitutos de la turbosina.

Por otro lado, los TRANSPORTISTAS AÉREOS se encuentran restringidos a contratar la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA únicamente a AGENTES ECONÓMICOS que sean titulares de un permiso de COMERCIALIZACIÓN, expedido por la CRE, que prevea expresamente la turbosina como producto autorizado.

La contratación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga suele llevarse a cabo mediante

---

[432] Folios 7158 carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, carpetas electrónicas denominadas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

procesos de licitación. En dichos procesos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga establecen los volúmenes estimados de consumo y el periodo por el cual planean contratar la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.[433] De información de un TRANSPORTISTA AÉREO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que los procesos de licitación se llevan a cabo de la siguiente manera:[434]

i. [redacted]

ii. [redacted]

iii. [redacted]

iv. [redacted]

v. [redacted]

vi. [redacted]

[433] Folio 2913 del EXPEDIENTE.
[434] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 20.docx*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]

Respecto de la disponibilidad del producto en el aeropuerto donde se demanda la turbosina, uno de los TRANSPORTISTAS AÉREOS requeridos especificó que:

"(...) [redacted]". [435] [Énfasis añadido]

Otro TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que los factores que determinan la elección del COMERCIALIZADOR SECUNDARIO son "(...) *la calidad, el abastecimiento – capacidad de cumplimiento respecto de las condiciones de suministro – y precio*". [436] En el mismo sentido, un TRANSPORTISTA AÉREO indicó que dicha elección se basa en factores como [redacted]. [437]

Posteriormente, una vez que el TRANSPORTISTA AÉREO de transporte regular de pasajeros y carga elige a un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, se realiza una carta de adjudicación para notificar el periodo, el volumen y los aeropuertos que serán atendidos por cada COMERCIALIZADOR SECUNDARIO. [438]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga cuentan con mecanismos de contratación establecidos y que, a través de estos, priorizan el aseguramiento de turbosina por periodos determinados. En particular, se tiene información en el EXPEDIENTE sobre los siguientes TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga: **i)** AEROMÉXICO, **ii)** VIVA AEROBÚS, **iii)** VOLARIS y **iv)** AEROMAR.

Estos TRANSPORTISTAS AÉREOS adquirieron turbosina de [redacted], como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 5. Proveedores de turbosina por TRANSPORTISTA AÉREO 2015-2020

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
GRUPO AEROMÉXICO [439]	[redacted]					
VOLARIS [440]	[redacted]					

[435] Folio 5312 del EXPEDIENTE.
[436] Folio 5232 del EXPEDIENTE.
[437] Folios 5311 a 5313 del EXPEDIENTE.
[438] Folio 2913 del EXPEDIENTE.
[439] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 26. (Suministro Histórico demandado)*".
[440] Folios 5267, archivo electrónico denominado "*ANEXO 1.xlsx*"; y 5704 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	*			*		
VIVA AEROBÚS[441]	*					
AEROMAR[442]	*					

Tal como se señala en el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", ASA se encuentra integrada verticalmente, ya que ofrece los servicios de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. En ese sentido, dicho AGENTE ECONÓMICO opera la cadena de abastecimiento de turbosina desde su entrega por parte de PEMEX TRI en los sistemas de almacenamiento en los aeropuertos hasta el SUMINISTRO a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que algunos AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con permiso de COMERCIALIZACIÓN han salido del mercado o enfrentado problemas para participar en él:

- Un AGENTE ECONÓMICO que cuenta con un permiso de COMERCIALIZACIÓN[443] y también ha realizado la actividad de importación de turbosina, participó como COMERCIALIZADOR PRIMARIO y COMERCIALIZADOR SECUNDARIO. Sin embargo, luego de interrupciones derivadas de la terminación de la vigencia de su permiso de importación, en abril de dos mil veintiuno dejó de importar turbosina y desmanteló el área de negocio enfocada en este PETROLÍFERO, ya que agotó el volumen autorizado a importar.[444]
- Otro COMERCIALIZADOR que fue titular de 1 (un) permiso de importación de turbosina. manifestó que "(…) *desde marzo de 2020,* [el COMERCIALIZADOR] *no ha llevado a cabo las*

---

[441] Folios 5666 y 5668 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*Suministro de Combustibles Aéreos VivaAerobus.xlsx*".

[442] Folio 9045 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 26.xlsx*".

[443] Dicho permiso "*H/20277/COM/2017*", fue actualizado por la CRE, mediante oficio número "*UH-250/77636/2020*", a fin de que, en adición al diésel, gasolinas y turbosina, se incluyera como producto autorizado el gasavión. Folios 2617, información visible en el archivos electrónicos denominados "*1.1 – Permiso de comercialización de petrolíferos.pdf*" y "*1.2 – Actualización de permiso.pdf*"; y 2617 del EXPEDIENTE, información visible en los archivos electrónicos denominados "*1.1 – Permiso de comercialización de petrolíferos.pdf*" y "*1.2 – Actualización de permiso.pdf*".

[444] Folio 5590 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) [e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio.* ***Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado)***."

actividades de importación y comercialización de turbosina, ni está dentro de sus planes futuros reactivar dicho negocio".[445]

- Por último, se observa que un tercer AGENTE ECONÓMICO que presta la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA a nivel nacional y también fue titular de 4 (cuatro) permisos para la importación,[446] no realizó operaciones de importación durante el PERIODO, principalmente por la falta de acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte.[447]

Ahora bien, ante un aumento en los precios de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, es necesario analizar si los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga podrían acudir a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, ya que estos últimos están facultados (por su permiso de COMERCIALIZACIÓN) para la prestación de este servicio a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Sin embargo, en el "***Gráfico 5. Proveedores de turbosina por TRANSPORTISTA AÉREO 2015-2020***" esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga no contemplan como una alternativa viable para la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA a PEMEX TRI, el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO. En relación con lo anterior, en situaciones excepcionales que han afectado el suministro regular de turbosina por parte de su COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, los TRANSPORTISTAS AÉREOS han acudido con otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO para la provisión de turbosina. Al respecto, un TRANSPORTISTA AÉREO indicó que, [redacted], ante el aviso de su COMERCIALIZADOR SECUNDARIO sobre modificaciones en la planeación del suministro de turbosina, "(…) [redacted]".[448]

Por lo anterior, si bien los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS están facultados para prestar la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, no se considera que constituyan sustitutos factibles de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Adicionalmente, se tiene evidencia de que, ante la imposibilidad de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de proveer el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga recurren a otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

---

[445] Folio 2381 del EXPEDIENTE.
[446] Permisos número 701300100820181701001758, 170130010082017170100993, 170130010082017170100992 y 170130010082018170100759. Cabe señalar que los referidos permisos ya no se encuentran vigentes. Folio 2372 del EXPEDIENTE. Información visible en carpeta electrónica "*Anexo 17*".
[447] Folio 2273 del EXPEDIENTE.
[448] Folio 5324 del EXPEDIENTE.

Por las razones expuestas, se concluye preliminarmente que no existen sustitutos por el lado de la demanda a la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.

3.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la sustitución por el lado de la oferta que existe en la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. En particular, se evalúa si existen AGENTES ECONÓMICOS distintos a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que, ante un incremento en el precio o una disminución en la calidad, podrían reasignar sus recursos y proveer la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de forma suficiente, oportuna y sin incurrir en altos costos.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera como posibles sustitutos por el lado de la oferta a: **i)** los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS; **ii)** los permisionarios de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS diferentes a la turbosina que podrían solicitar la modificación de su permiso para incluir dicho producto; y, **iii)** los permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina, como los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los EXPENDEDORES. No obstante, se concluye preliminarmente que ninguno de ellos es un sustituto viable por el lado de la oferta ya que enfrentarían barreras en la contratación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO y que es improbable que ingrese a este mercado el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO activo, como se explica a continuación.

Los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS se encuentran habilitados para vender turbosina tanto a otros COMERCIALIZADORES como a TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. En ese sentido, no se observan restricciones legales para que puedan prestar la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Como se señaló en el apartado "***1.2.1.1. Participaciones de mercado***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, PEMEX TRI ha sido el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO. No obstante, si bien el permiso de COMERCIALIZACIÓN de PEMEX TRI lo faculta para atender tanto a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como a TRANSPORTISTAS AÉREOS,[449] este solo lleva a cabo sus operaciones a partir del "*Modelo de contrato de comercialización de turbosina y gasavión*",[450] que no contempla la entrega de la turbosina en el ala del avión, sino que únicamente contempla la entrega de dicho combustible en terminal y a pie de aeropuerto; es decir, hasta donde inician las instalaciones aeroportuarias. Aunado a lo anterior, se observa que los clientes de PEMEX TRI han sido únicamente COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y no TRANSPORTISTAS AÉREOS.[451]

---

[449] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 78a. PERMISO DE COMERCIALIZACIÓN.pdf*".

[450] El cual fue aprobado por la CRE mediante la resolución RES/1440/2017 y ajustado mediante resolución RES/2552/2017.

[451] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica "*Anexo 78*".

Asimismo, se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no contemplan como sustituto de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, pues tal como se muestra en el "***Gráfico 5. Proveedores de turbosina por TRANSPORTISTA AÉREO 2015-2020***" PEMEX TRI no ha sido proveedor de ningún TRANSPORTISTA AÉREO. Así pues, se advierte que, ante un aumento de los precios o una disminución en la calidad de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, es poco probable que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga acudan con PEMEX TRI para la provisión de este servicio, pues este COMERCIALIZADOR, no brinda dicho servicio ni se encuentra previsto en su modelo de negocios.

Al respecto, de los informes anuales de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS se observa que adquieren turbosina únicamente de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, conforme a lo siguiente:

Un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que:

> "(…) En junio de 2019, celebramos un nuevo contrato de suministro de combustible con ASA, (…) ASA obtiene el combustible para aviones de PEMEX, y los precios base los fija la SHCP con base en las referencias internacionales Waterborne de la Costa del Golfo de Estados Unidos.
> (…)
> Compramos el combustible necesario para cubrir el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos incluyendo Vitol Inc., World Fuel Services, Exxon, Repsol y Kuwait Petroleum entre otros, a precios generalmente basados en el Informe de Precios Platt's Oilgram (Platt's Oilgram Price Report) (…). Celebramos contratos de combustible anuales para cada aeropuerto internacional al que volamos sometidos a un proceso de licitación".[452]

En ese mismo sentido, se observa que otro TRANSPORTISTA AÉREO tampoco considera como posible proveedor de turbosina a PEMEX TRI, de conformidad con lo siguiente:

> "[El TRANSPORTISTA AÉREO], la segunda mayor aerolínea del país, prepara una licitación para la compra de turbosina, (…).
> 'Como anunciamos previamente, ayer reunimos a ASA, Bristish Petroleum (BP (LON:BP)), Repsol (MC:REP) y a World Fuel Services para entregarles las bases de licitación de combustible en el mercado mexicano' (…)."[453]

De la misma manera se observa que un tercer TRANSPORTISTA AÉREO, no considera como proveedor de turbosina a PEMEX TRI, de conformidad con lo siguiente:

> "(…) [El TRANSPORTISTA AÉREO] está en pláticas con tres potenciales proveedores de turbosina que, de concretase, la compañía aumentaría las eficiencias y beneficios a sus clientes, (…).
> (…)

---

[452] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*104. Annual_Report_2020.pdf*", página setenta y siete.

[453] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*105. Volaris prepara licitación, posible compra turbosina a privados Por Infosel.pdf*".

(...) ya estamos en conversaciones con diferentes proveedores internacionales que están queriendo entrar en México y por supuesto que vamos a evaluar el suministro de la turbosina, y podemos conseguir precios más competitivos."[454]

Adicionalmente, para que un COMERCIALIZADOR PRIMARIO pudiera prestar la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, debe contratar con ASA los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Lo anterior limita su capacidad de responder en el corto plazo ante un aumento de precios o una disminución en la calidad en la prestación del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Por cuanto hace a la contratación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA, esta se lleva a cabo de conformidad con lo establecido en los TCPS ASA. Estos establecen la obligación de contar con un contrato o carta de adjudicación con los TRANSPORTISTAS AÉREOS para poder formalizar contratos de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA. Dicho requisito dificulta la capacidad de respuesta de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ante un aumento en el precio o una disminución en la calidad del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Adicionalmente, en el EXPEDIENTE obran manifestaciones que indican que los tiempos de respuesta de ASA son extensos. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló lo siguiente:

"[redacted]*

[redacted] (...)".[455]

Por lo anterior, se concluye que es poco probable que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS resulten sustitutos por el lado de la oferta de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ante incrementos en el precio o disminuciones en la calidad de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA porque estos deberán de cumplir los mecanismos de asignación establecidos por los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, además de contratar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, distintos a los de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, y necesarios para prestar la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

En complemento con lo anterior, como se explicó en el apartado "***1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, aunque durante el periodo de dos mil quince a dos mil veinte se observó la participación de 3 (tres) COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, solo PEMEX TRI se mantiene como COMERCIALIZADOR PRIMARIO en el MERCADO

[454] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*106. Analiza Viva Aerobus un nuevo proveedor de turbosina – El Financiero*".
[455] Folio 2302 del EXPEDIENTE.

RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y, por lo tanto, sería el único AGENTE ECONÓMICO que podría representar presión competitiva por el lado de la oferta a la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Sin embargo, se observa que, durante el PERIODO, PEMEX TRI no ofertó turbosina a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, a pesar de no contar con restricciones para ello. Por el contrario, PEMEX TRI tuvo como clientes principales a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, entre los que se encuentran [redacted].[456] Al respecto, PEMEX TRI concentró su oferta como se indica en la siguiente tabla.

Tabla 20. Participación en el consumo de turbosina por parte de los USUARIOS de PEMEX TRI[457]

AGENTE ECONÓMICO	2016	2017	2018	2019
[redacted]	99.73%	99.75%	99.755%	81.037%
[redacted]				0.457%
[redacted]				1.524%
[redacted]	0.070%	0.086%	0.094%	0.123%
[redacted]	0.067%	0.062%	0.060%	0.053%
[redacted]	0.123%	0.088%	0.082%	0.132%
[redacted]	0.007%	0.007%	0.007%	0.010%
[redacted]				0.567%
[redacted]				16.091%

Al considerar lo anterior, el principal USUARIO de PEMEX TRI durante el PERIODO fue [redacted], al adquirir en promedio el 95.07% (noventa y cinco punto cero siete por ciento) de su turbosina, AGENTE ECONÓMICO que, al igual que el resto de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, atiende la demanda de turbosina de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. En este sentido, se observa que, dentro de los planes comerciales de PEMEX TRI, es poco probable el de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA; por el contrario, atiende como proveedor a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que, a su vez, ofrecen sus servicios a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.

Con base en los elementos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS no resultan sustitutos viables, por el lado de la oferta, de la

[456] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos "*ANEXO 80.a. NUMERAL 80 INCISOS i ii iii y iv.xlsx*" y en la carpeta electrónica "*ANEXO 78C. CONTRATOS*".
[457] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsb*".

COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. A continuación, se desarrollan los elementos que tomó en cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para concluir preliminarmente que los COMERCIALIZADORES de otros petrolíferos tampoco son sustitutos viables por el lado de la oferta de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Para poder prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, los permisionarios de COMERCIALIZACIÓN que no tienen autorizada la venta de turbosina podrían solicitar una actualización de su permiso.[458] Dado que la CRE tiene un plazo de hasta 90 (noventa) días para pronunciarse sobre dicha solicitud,[459] por sí mismo, dicho plazo no implica una limitante infranqueable. No obstante, un COMERCIALIZADOR en este supuesto tendría que cumplir con otros requisitos, tales como la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO,[460] así como con la contratación de los servicios relacionados con el SUMINISTRO con ASA[461] y con los procesos de licitación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, señalados en el apartado previo. Por lo tanto, no se considera que este tipo de permisionarios constituya un sustituto por el lado de la oferta de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en el corto plazo. Ello, ya que no podrían ofrecer la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de forma oportuna como reacción a un aumento en los precios de los oferentes establecidos.

Tampoco se consideran sustitutos por el lado de la oferta a los comercializadores internacionales ni a los titulares de permisos relativos a actividades distintas a la COMERCIALIZACIÓN, pues deben solicitar un permiso de COMERCIALIZACIÓN ante la CRE.[462] Ello implica que no podrían ofrecer de forma oportuna la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA ante un aumento de precios en la prestación de dicha actividad, de forma similar a lo que fue observado en el apartado "***1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina no representan un sustituto jurídicamente viable por el lado de la oferta para la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. De forma similar a como se analizó en el apartado "***1.1.1.2.1. Permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS***

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[458] De conformidad con el Acuerdo PRIMERO, numeral 2., inciso g), del "*ACUERDO número A/019/2021 de la Comisión Reguladora de Energía que establece los supuestos que constituyen una actualización de permiso*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*20. Acuerdo de la CRE 25.06.2021.pdf*".

[459] De conformidad con los artículos 45, fracción II, y 48 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[460] De conformidad con la disposición "*5.1. Política de Inventarios Mínimos*", numeral 2), y el "*Cuadro 9. Obligación de inventario mínimo nacional Número de días*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[461] De conformidad con los TCPS ASA.

[462] Véase la sección "***1.4.1. Obtención de permisos***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***".

RELEVANTES" del DICTAMEN PRELIMINAR, las razones para arribar a dicha conclusión preliminar se resumen en las siguientes:

- Los ALMACENISTAS, los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y los EXPENDEDORES no se encuentran habilitados para ofrecer la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, pues sus permisos se encuentran restringidos a las actividades que desarrollan, de conformidad con los artículos 20, 30 y 31 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, y 76 de la LH, por lo que requerirían contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN emitido por la CRE.
- En adición a lo anterior, los ALMACENISTAS y los permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS enfrentan un requisito normativo adicional para ingresar a la COMERCIALIZACIÓN, que es la autorización sobre participación cruzada de la CRE, en términos del artículo 83 de la LH.

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen sustitutos viables por el lado de la oferta de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

3.1.1.3. Conclusiones de la dimensión servicio

Con base en el análisis anterior, se concluye preliminarmente que no existe sustitución por el lado de la demanda, dado el esquema de contratación mediante licitación que utilizan los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga en las que invitan a COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, así como por la necesidad que tendrían los potenciales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de contratar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO con ASA, para lo cual requieren demostrar la carta de adjudicación o contrato con el TRANSPORTISTA AÉREO.

De igual manera, se concluye preliminarmente que no existe sustitución por el lado de la oferta de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ya que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y los COMERCIALIZADORES que no tienen autorizada la venta de turbosina no representan presión competitiva a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, en tanto que para poder prestar de manera suficiente el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA tendrían que contratar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO con ASA y, en algunos casos, solicitar modificaciones a sus permisos. Asimismo, los permisionarios de otras actividades relacionadas con la turbosina, como son los ALMACENISTAS, permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS y EXPENDEDORES, requieren obtener el permiso para la COMERCIALIZACIÓN de turbosina y, en los dos primeros casos, enfrentan un requisito normativo adicional relacionado con la opinión sobre participación cruzada de la CRE, en términos del artículo 83 de la LH. Por tanto, no podrían prestar el servicio en referencia de forma oportuna.

En consecuencia, se concluye preliminarmente que la dimensión servicio del mercado relevante únicamente consiste en la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

3.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

El artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE establece que:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (…)
> **II.** Los costos de distribución del bien mismo, de sus insumos relevantes, de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones.
> **III.** Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados.
> (…)"

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que la delimitación geográfica del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es nacional. A continuación, se desarrollan los elementos considerados en la definición geográfica del mercado relevante.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los permisos de COMERCIALIZACIÓN expedidos por la CRE facultan a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para ofrecer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA en todo el territorio nacional.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que, para ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, no es necesario contar con infraestructura y/o equipo específico. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) *para realizar* [el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA] *no es necesario contar con infraestructura y/o equipo propio* (…)".[463] Por su parte, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) *no ha requerido de infraestructura y/o equipo para la comercialización de turbosina* (…)".[464] En ese sentido, no se observan limitaciones para que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS presten dicho servicio en regiones diferentes a aquellas en que lo prestan o han prestado, siempre y cuando se encuentren en el territorio nacional.

En consistencia, el primer COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señalado en el párrafo anterior presta el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA en las [redacted],[465] igualmente ASA presta dicho servicio en [redacted]

---

[463] Folio 2287 del EXPEDIENTE.
[464] Folio 2762 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*Anexo 20*".
[465] Folio 2372 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 35*". Dichas entidades son: [redacted].

[redacted][466] mientras que el otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señalado en el párrafo anterior indicó que presta el servicio en [redacted].[467]

Además, del "*Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía que establece el criterio que deberá prevalecer en el desarrollo de las actividades de comercialización de hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos*"[468] se desprende que, aunque una oferta se realice en territorio extranjero, si la misma está destinada a TRANSPORTISTAS AÉREOS "(…) *que realicen sus actividades o consuman el producto en territorio nacional, la actividad de comercialización se entiende realizada en territorio nacional, en términos del artículo 49 de la LH*".[469]

En ese sentido, aún si los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga acuden a otros mercados para obtener ofertas del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, para que este pueda ser prestado en territorio nacional el COMERCIALIZADOR tendrá que contar con un permiso otorgado por la CRE que lo faculte para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Dado lo anterior, se concluye preliminarmente que la delimitación geográfica del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es a nivel nacional, pues: **i)** no existen restricciones para prestarlo en cualquier entidad federativa una vez que los AGENTES ECONÓMICOS cuentan con el permiso de COMERCIALIZACIÓN; y, **ii)** los permisionarios no requieren de infraestructura para prestar el servicio.

3.1.3. Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE

El artículo 58, fracción IV, de la LFCE establece:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (…)
> **IV.** Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos".

Como se explicó en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se requiere de un permiso expedido por la CRE.

---

[466] Folio 7159 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2021*".
[467] Folios 2734 y 2735 del EXPEDIENTE.
[468] Acuerdo A/034/2016, publicado en el DOF el diez de agosto de dos mil dieciséis.
[469] Al respecto véase el considerando Noveno del ACUERDO Núm. A/034/2016, "*ACUERDO DE LA COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA QUE ESTABLECE EL CRITERIO QUE DEBERÁ PREVALECER EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE COMERCIALIZACIÓN DE HIDROCARBUROS, PETROLÍFEROS O PETROQUÍMICOS*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*22. Acuerdo de la CRE 10.08.2016.pdf*".

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la única restricción normativa que limita el acceso de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga a fuentes de abasto alternativas de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA consiste en que los AGENTES ECONÓMICOS que la ofrezcan cuenten con el permiso requerido.

3.1.4. Otras consideraciones: artículo 58, fracción V, de la LFCE

El artículo 58, fracción V, de la LFCE establece:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **V.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En ese sentido, el artículo 5 de las DISPOSICIONES señala que:

> "**Artículo 5.** Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben **analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o pueden sustituirlos** oportunamente. Asimismo, se debe **delimitar el área geográfica** en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la **opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes** sin incurrir en costos significativos." [Énfasis añadido]

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación fue abordada en el apartado "***1.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Por su parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores sin incurrir en costos significativos, fue analizada y delimitada en el apartado "***1.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

De esta forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen otros elementos adicionales que obren en el EXPEDIENTE y que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción V, de la LFCE, en relación con el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

3.1.5. Conclusión del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no cuenta con sustitutos cercanos y, por lo

tanto, en su dimensión servicio constituye un mercado relevante en sí mismo: el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Asimismo, se concluye preliminarmente que este servicio se presta en una dimensión geográfica nacional.

Con base en los elementos señalados esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existe un MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA que consiste en el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA en el territorio nacional.

3.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: **i)** existe un número reducido de competidores y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se encuentra altamente concentrado, lo cual se ha mantenido en el tiempo; **ii)** en dos mil veinte, ASA y WFS fueron los competidores con mayor participación de mercado en términos del volumen comercializado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA; **iii)** ASA se encuentra integrado verticalmente en el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, debido a que no ha concluido la obligación impuesta por la CRE en la RES/476/2019; **iv)** ASA y WFS pueden obtener el mayor descuento otorgado por PEMEX TRI en la tarifa de la turbosina en función del volumen adquirido y el plazo del contrato; y **v)** existen barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA que impiden que el comportamiento unilateral de ASA y WFS pueda ser contrarrestado por otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, actuales o potenciales. A continuación, se desarrollan los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

3.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE

El artículo 59, fracción I, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia en el mercado relevante lo siguiente:

> **"Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> **I.** Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.
> Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente; (…)"

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: **i)** solo existen 2 (dos) competidores relevantes y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se encuentra altamente concentrado, lo cual se ha mantenido en el tiempo; y, **ii)** dichos competidores cuentan con capacidad para fijar precios derivado de la escasez de opciones para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y su mayor habilidad para obtener [redacted]. A continuación, se desarrollan

los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

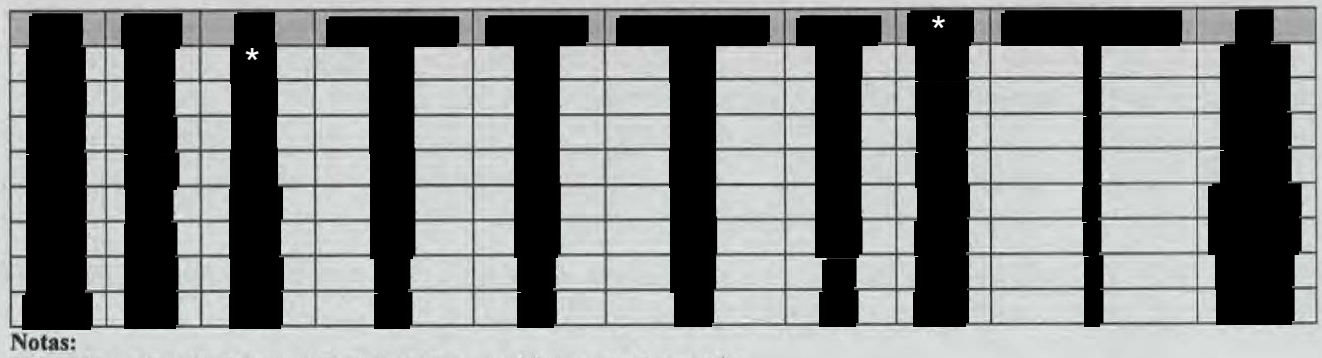
3.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA se ha mantenido en el tiempo como el competidor con mayor participación de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y que este es un mercado altamente concentrado. A continuación, se desarrollan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

Entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA participaron ASA, BP, HIPERGAS, REPSOL, TRAFIGURA, VITOL y WFS.

Al respecto, se calcularon las participaciones de mercado con base en el volumen comercializado por cada COMERCIALIZADOR SECUNDARIO participante en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales se muestran en la "***Tabla 21. Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA***".

Tabla 21. Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA[470]



Notas:
* NA = No aplica, los AGENTES ECONÓMICOS no participaron en el mercado.
ª Solo incluye enero y febrero de dos mil veinte.

[470] Folios 2762, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexos ORI 056 Repsol Downstream*"; 2818, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo I - Tabla de Comercialización*"; 2948, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*"; 3106, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; 3042, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Numeral 45*"; 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

En la tabla anterior se observa que ASA fue el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO con mayor participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA durante cada uno de los años entre enero de dos mil trece y febrero de dos mil veinte, pues obtuvo una participación mínima en dos mil veinte de 47.7% (cuarenta y siete punto siete por ciento) y una participación máxima de 84.7% (ochenta y cuatro punto siete por ciento) en dos mil dieciséis.[471] En este MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA tuvo una participación promedio de 74.1% (setenta y cuatro punto uno por ciento) durante el periodo referido.[472]

Asimismo, se observa que en dos mil veinte fue el año en el que participaron hasta 7 (siete) COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. A pesar de ello, en dicho año, ASA se mantuvo como el mayor COMERCIALIZADOR SECUNDARIO de turbosina, con una participación de 47.7% (cuarenta y siete punto siete por ciento), seguido por WFS con 45.7% (cuarenta y cinco punto siete por ciento).[473]

Con base en la información de participaciones de mercado, se estimó el IHH para cada uno de los años del periodo referido en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 22. IHH anual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA[474]

Año	IHH
2013	7,058
2014	7,190
2015	7,288
2016	7,411
2017	6,811
2018	6,357
2019	4,465
2020[a]	4,377

Nota:
[a] Solo incluye enero y febrero de dos mil veinte.

De acuerdo con la información de la "***Tabla 22. IHH anual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA***", esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que el MERCADO

---

[471] Ídem.
[472] Folios 7158, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible*"; y 7159 del EXPEDIENTE, información visible carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada carpeta "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[473] Ídem.
[474] Ídem.

RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se encuentra altamente concentrado. Aunque existen años en los que se identifica la presencia de varios competidores; los 2 (dos) principales concentraron más del 93% (noventa y tres por ciento) de las participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Es decir, el mercado se encuentra controlado principalmente por 2 (dos) competidores, de manera que las alternativas con las que cuentan los TRANSPORTISTAS AÉREOS son escasas.

De acuerdo con los CRITERIOS TÉCNICOS, es poco probable que existan condiciones para obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia en un mercado cuando el IHH es inferior a 2,000 (dos mil) puntos. Cuando el IHH es superior a este umbral, existen indicios de estructuras de mercado concentradas.[475]

Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, el IHH superó los 7,000 (siete mil) puntos durante los años dos mil trece a dos mil dieciséis. Asimismo, durante los últimos 2 (dos) años del periodo de análisis, dos mil diecinueve y dos mil veinte, el IHH fue superior a los 4,300 (cuatro mil trecientos) puntos. Así, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se encuentra altamente concentrado con índices de concentración durante el periodo de análisis mayores a los 2,000 (dos mil) puntos.

Asimismo, la participación de ASA en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, para enero y febrero de dos mil veinte, ascendió a más del 47% (cuarenta y siete por ciento), seguido por WFS con 45.7% (cuarenta y cinco punto siete por ciento).

Conforme a los elementos antes vertidos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA participan AGENTES ECONÓMICOS con una posición importante y exhibe elevados niveles de concentración. Esta estructura e indicadores revelan también la existencia de un mercado relevante concentrado, lo cual, en conjunto con lo que se señalará en secciones subsecuentes, es un indicativo de la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

3.2.1.2. Capacidad de fijar precios y restringir el abasto

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se analizan las capacidades de fijar las tarifas o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y se concluye preliminarmente que los AGENTES ECONÓMICOS que participan en él cuentan con capacidad para fijar precios. A continuación, se desarrollan los elementos que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró para llegar a dicha conclusión preliminar.

---

[475] En el caso de una fusión, los criterios especifican que, cuando el IHH se encuentra entre 2,000 (dos mil) y 2,500 (dos mil quinientos) puntos, para descartar riesgos a la competencia la COMISIÓN considerará además que la entidad resultante de la fusión no se encuentre entre los 4 (cuatro) principales competidores del mercado y la variación en el IHH antes y después de la fusión se encuentre entre 100 (cien) y 150 (ciento cincuenta) puntos. No obstante, el presente procedimiento es para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva, por lo que este último criterio no resulta aplicable.

En términos del artículo 59, fracción I, de la LFCE, para determinar si existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, se debe considerar la participación de los AGENTES ECONÓMICOS que actúan en este, y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mismo, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

En el apartado anterior se señaló que, entre dos mil trece y dos mil veinte, hasta 7 (siete) AGENTES ECONÓMICOS participaron en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Asimismo, en dicho periodo el IHH del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA osciló entre 4,377 (cuatro mil trecientos setenta y siete) y 7,411 (siete mil cuatrocientos once) puntos. De lo anterior, se desprende que existe una estructura de mercado altamente concentrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Además, se observa que, en el año dos mil veinte los 2 (dos) AGENTES ECONÓMICOS con mayor participación acumularon, al menos, el 93% (noventa y tres por ciento) de la participación de mercado y se mantuvieron como los mayores oferentes de turbosina a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. En dos mil veinte, el AGENTE ECONÓMICO que detentaba mayor participación era ASA, con 47.7% (cuarenta y siete punto siete por ciento) del mercado, seguido por WFS con 45.7% (cuarenta y cinco punto siete por ciento). Por lo que la participación de mercado entre estos 2 (dos) COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS difirió en solo 2 (dos) puntos porcentuales en dicho año.

De información que obra en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS en México adquirieron turbosina de ASA, HIPERGAS y WFS. En particular, durante dos mil diecinueve y dos mil veinte se observó la mayor concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, con la participación de hasta 7 (siete) COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. No obstante, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la presente investigación, se observa que HIPERGAS dejó de comercializar turbosina derivado de la terminación de la vigencia de su permiso de importación;[476] asimismo, VITOL manifestó que salió del mercado de COMERCIALIZACIÓN en el dos mil veinte y que no está dentro de sus planes reactivar dicho negocio.[477] De lo anterior, se advierte que el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se ha dividido de manera relativamente simétrica entre ASA y WFS.

Dado que la disponibilidad de combustible es uno de los principales factores que los TRANSPORTISTAS AÉREOS toman en cuenta a la hora de elegir proveedores y que actualmente solo

---

[476] Folio 5590 del EXPEDIENTE. El COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[477] Folio 2381 del EXPEDIENTE.

tienen 2 (dos) opciones relevantes para elegir, se ha reducido el poder de negociación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

En relación con la capacidad de fijar precios, como se explicó en el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", de conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH, los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN se determinarán conforme a las condiciones del mercado, por lo que se desprende que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tienen libertad para fijar sus precios.

Además, de las constancias del EXPEDIENTE, se desprende que ASA no ha completado la estricta separación funcional, operativa y contable de sus actividades, por lo que cobra a sus clientes de manera conjunta * * más las tarifas por ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO como parte de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.[478] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que las tarifas de ALMACENAMIENTO INTERNO, así como las contraprestaciones por el EXPENDIO, están establecidas de conformidad a las disposiciones aplicables y solo se trasladan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[479]

Por otro lado, * .[480] No obstante, como se señaló en el apartado "***1.2.1.3. Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, desde el dos de septiembre de dos mil diecinueve PEMEX TRI aplica un esquema de descuentos sobre sus precios de turbosina *. Al respecto, ASA y WFS, por su volumen de ventas, podrían acceder a bandas de descuentos más altas que sus competidores (Véase "***Tabla 20. Participación en el consumo de turbosina por parte de los USUARIOS de PEMEX TRI***").

Además, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que "(…) *a partir del 1° de julio de 2005, la SHCP instruyó a ASA aplicar a sus clientes un porcentaje del descuento otorgado por Pemex, derivado del consumo de combustible que ASA compraba a dicho Organismo, establecido en el oficio 102-K-305*".[481] No obstante, el seis de marzo de dos mil veinte, ASA solicitó a la SHCP dejar sin efectos el oficio 102-K-305 debido a las nuevas condiciones comerciales formalizadas en los instrumentos contractuales suscritos entre ASA y PEMEX TRI. Por lo cual, actualmente ASA

---

[478] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Precios de CMB 2020.xlsx*" y "*Precios del CMB 2021 01 ene al 5-jul.xlsx*".
[479] Véase los apartados "***4.1.2.1.2. Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto***" y "***4.2.2.1.2. Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[480] Folio 7155 del EXPEDIENTE.
[481] Folio 1010 del EXPEDIENTE.

no aplica el descuento instruido por la SHCP sino el descuento acordado por PEMEX TRI y determinado por el Consejo de Administración de ASA.[482]

De esta manera, ASA traslada un porcentaje del descuento de PEMEX TRI a sus clientes [redacted][483] (véase "***Tabla 23. Tabla de aplicación de descuentos de PEMEX TRI***").[484]

Tabla 23. Tabla de aplicación de descuentos de PEMEX TRI[485]

Tabla de rangos por consumo anual			
Rangos	**Mínimo (metros cúbicos)**	**Máximo (metros cúbicos)**	**Porcentaje de descuento a trasladar**
1	[redacted]	[redacted]	[redacted]
2	[redacted]	[redacted]	[redacted]
3	[redacted]	[redacted]	[redacted]
4	[redacted]	[redacted]	[redacted]
5	[redacted]	[redacted]	[redacted]
6	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Asimismo, como se señaló en el apartado "***3.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen la capacidad de acudir con AGENTES ECONÓMICOS alternativos a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para adquirir turbosina, por lo que se ven en la necesidad de pagar las tarifas que estos fijen.

De lo anterior se desprende que: **i)** los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN son determinadas por los AGENTES ECONÓMICOS que prestan este servicio, en términos del artículo 82, segundo párrafo de la LH; **ii)** ASA y WFS son los principales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y además, [redacted]; **iii)** ASA ya no aplica el descuento instruido por la SHCP sino el descuento aprobado por su propio Consejo de Administración; y, **iv)** de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que atendían a los TRANSPORTISTAS AÉREOS únicamente continúan como participantes relevantes ASA y WFS, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS ven reducidas sus

[482] Folio 7152 del EXPEDIENTE.
[483] Folios 7155 a 7157 del EXPEDIENTE.
[484] Folios 7155 y 7156 del EXPEDIENTE.
[485] Ídem.

opciones de negociación, ya que no tienen la capacidad de acudir con COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS alternativos. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que ASA y WFS tienen la capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA sin que agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Respecto de la capacidad de restringir el abasto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se celebran contratos por tiempos determinados en los que el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO se compromete con el TRANSPORTISTA AÉREO a entregar la turbosina durante el tiempo y lugar pactados. Por lo tanto, ASA y WFS no tendrían capacidad de restringir el abasto, al menos en el corto plazo.

3.2.1.3. Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Con base en los elementos expuestos en esta sección, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA: **i)** ASA y WFS fueron los oferentes con mayor participación de mercado y, por lo menos 2 (dos) de los COMERCIALIZADORES dejaron de participar en él; **ii)** dicho mercado se encuentra altamente concentrado; **iii)** ASA y WFS cuentan con capacidad para fijar los precios debido a que son los únicos AGENTES ECONÓMICOS que pueden [redacted].

3.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (…) deberán considerarse los siguientes elementos; (…)
> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (…)."

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que hay barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA que impiden que un nuevo oferente pueda ingresar al mercado de forma oportuna y sin incurrir en altos costos: **i)** las de tipo económico están relacionadas con los costos financieros para competir con los servicios de valor agregado de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS establecidos, particularmente la modalidad de pago a crédito y la integración vertical de ASA; **ii)** las de tipo normativo están relacionadas con la necesidad de contar con permisos y autorizaciones gubernamentales, así como con limitaciones a la competencia internacional; y, **iii)** otras barreras que se relacionan con comportamientos de ASA. A continuación, se desarrollan los elementos que tuvo en cuenta esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

3.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

Las barreras a la entrada de tipo económico se presentan principalmente en mercados que requieren de altas inversiones por parte de los AGENTES ECONÓMICOS y cuyos costos hundidos son altos.[486] También se consideran como barreras a la entrada de tipo económico los costos e inversiones necesarias para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA o el acceso limitado al financiamiento para costear las inversiones iniciales y posteriores de los AGENTES ECONÓMICOS para ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Al respecto, el artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES prevé los siguientes supuestos:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> **I.** Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;
> **II.** El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;
> (…)
> **IV.** La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;
> (…)."

Los costos financieros son aquellos en los que incurrirían los AGENTES ECONÓMICOS para financiar las actividades o infraestructura necesarias para ofrecer el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Como se explicó en el apartado "***3.1.5. Conclusión del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no requiere de infraestructura para atender a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[487] Tampoco es necesario invertir en publicidad, ya que los factores más importantes para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga en la elección de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS son [redacted].[488]

En relación con el precio, las modalidades bajo las cuales los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ofrecen la contratación del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga son [redacted].[489]

---

[486] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", páginas ciento cincuenta y nueve.
[487]. Folio 2282 del EXPEDIENTE.
[488] Folios 5232, 5311 a 5313 del EXPEDIENTE.
[489] Folios 2282, 2283, 4471 y 4472 del EXPEDIENTE

[redacted].[490]

Un COMERCIALIZADOR manifestó que dicha modalidad permite [redacted].[491] Sin embargo, también indicó que esta modalidad conlleva desventajas como [redacted].[492]

En ese sentido, si bien un AGENTE ECONÓMICO potencial no debe invertir en infraestructura para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, sí debe competir contra los servicios de valor agregado que ofrecen los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que ya participan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Al ser una industria intensiva en capital, los potenciales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deben manejar flujos significativos de capital para poder ofrecer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga modalidades [redacted].

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA existen barreras a la entrada de tipo económico, derivadas de los montos de capital necesarios [redacted].

Adicionalmente, la integración de ASA en el ALMACENAMIENTO INTERNO, EXPENDIO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, le suponen una ventaja frente al resto de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Tal y como se señala en el apartado "***3.2. Efectos de la B-3***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la integración vertical de ASA genera distorsiones en los precios de la venta de turbosina, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO para los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, que le permiten ofrecer mejores condiciones de venta frente al resto de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

La integración vertical de ASA ha sido abordada por la CRE, quien a través de la resolución RES/476/2019,[493] impuso a ASA una obligación de estricta separación operativa, funcional y contable de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y la actividad de ALMACENAMIENTO

---

[490] Folios 4471 y 4472 del EXPEDIENTE.
[491] Ídem.
[492] Ídem.
[493] Emitida el catorce de junio de dos mil diecinueve. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*19. Resolución No. RES.476.2019.pdf*".

INTERNO en un plazo no mayor a 3 (tres) meses, contado a partir de la entrada en vigor de su permiso de COMERCIALIZACIÓN.

No obstante, ASA señaló diversos obstáculos que ha enfrentado para dar pleno cumplimiento a dicha obligación de separación, dentro de los que destaca que [redacted].[494]

Al considerar lo anterior, la integración vertical de ASA persiste y representa una barrera a la entrada frente a otros AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, pues no podrán hacerlo de forma oportuna y sin incurrir en altos costos debido a las ventajas irreplicables que posee ASA, derivadas de su integración vertical.

3.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES

El artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES dispone:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes: (…)
> **III.** La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial; (…)
> **V.** Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales; (…)
> **VII.** Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo normativo. A continuación, se desarrollan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

3.2.2.2.1. Necesidad de contar con permisos y autorizaciones gubernamentales

Los AGENTES ECONÓMICOS interesados en prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA deben cumplir con los siguientes requisitos normativos que les impiden hacerlo de forma oportuna sin incurrir en altos costos: **i)** obtener un permiso de la CRE que los habilite para comercializar la turbosina, **ii)** cumplir con el inventario mínimo establecido en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, y **iii)** contar con un contrato o carta de adjudicación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga para poder contratar capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA. A continuación, se desarrollan los elementos que le permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

[494] Folio 7149 del EXPEDIENTE.

Permisos para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Cualquier AGENTE ECONÓMICO que pretenda prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA necesita la autorización correspondiente por parte de la CRE. El procedimiento de solicitud de permisos se desarrolla conforme a lo establecido en los artículos 47 y 48 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO. No obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que haga suponer que el permiso en sí mismo constituya una barrera infranqueable a la entrada para nuevos AGENTES ECONÓMICOS al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Obligación de contar con un inventario mínimo de ALMACENAMIENTO, contenida en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO

La POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO tiene dentro de sus objetivos el asegurar el abasto de combustibles con un alto nivel de confiabilidad ante eventualidades que puedan afectar el suministro en el corto plazo, por lo que es primordial incrementar las condiciones de seguridad en el suministro energético en caso de emergencia en todas las regiones del país.[495]

Para alcanzar dicho fin, la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO establece 2 (dos) obligaciones para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS: **i)** reportar periódicamente las estadísticas de producción, importación, exportación, ventas e inventarios de PETROLÍFEROS;[496] y **ii)** almacenar en territorio nacional un volumen de inventario mínimo aplicable a todos los permisionarios que comercialicen gasolina, diésel y turbosina y que realicen ventas a USUARIOS FINALES (es decir, para el caso del MERCADO INVESTIGADO, a TRANSPORTISTAS AÉREOS) o estaciones de servicio.[497]

Conforme a la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, que realizan ventas a TRANSPORTISTAS AÉREOS, deben contar con un inventario mínimo, el cual se calcula de la siguiente manera:

> "(...) cada año calendario t, **los permisionarios deberán mantener un volumen de inventario mínimo equivalente al promedio de las ventas de petrolíferos durante el último año,** comprendido entre el mes de diciembre del año t-2 y el mes de noviembre del año t-1, multiplicado por el número de días de obligación correspondiente al año t de la obligación".[498] [Énfasis añadido]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[495] De conformidad con el "*Capítulo I. Seguridad Energética y Políticas de Almacenamiento*", así como de la disposición "*5.3. Obligaciones de almacenamiento mínimo de petrolíferos*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[496] Esta obligación es para los AGENTES ECONÓMICOS que importen, exporten, almacenen, comercialicen, y distribuyan PETROLÍFEROS. Lo anterior, de conformidad con la disposición "*5.1. Política de Inventarios Mínimos*", numeral 1), de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[497] De conformidad con la disposición "*5.1. Política de Inventarios Mínimos*", numeral 2), de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[498] De conformidad con la disposición "*5.3.3 Cálculo del nivel de inventarios mínimos obligatorios*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Para la turbosina, los días de obligación comprenden a 1.5 (uno punto cinco) días de turbosina en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y 1.5 (uno punto cinco) días de turbosina en terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO.[499]

Los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS pueden acreditar dicha obligación a través de: **i)** sus propios inventarios de turbosina, dentro y fuera de los aeropuertos, respectivamente; o, **ii)** a través de *tickets*, los cuales son derechos financieros sobre inventarios de otros COMERCIALIZADORES.[500]

Respecto del inventario mínimo en ALMACENAMIENTO EXTERNO, conforme a lo señalado en los apartados "***2.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", así como "***1.1. Descripción de la B-1***" y "***5.1. Descripción de la B-5***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, 13 (trece) de las 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO del país se encuentran comprometidas con PEMEX TRI; a su vez, de las 3 (tres) terminales restantes, 2 (dos) se encuentran comprometidas con [*][501] y 1 (una) presta el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO a [*].[502] Lo anterior restringe la posibilidad de que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS puedan cumplir la obligación de inventario mínimo, por lo que hace a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, con sus propias reservas de turbosina. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que:

"(…) [*] (…)" [Énfasis añadido].[503]

Como se mencionó anteriormente, dada la escasa infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en el país y el número reducido de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO, únicamente PEMEX TRI, [*] cuentan con capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO reservada para poder cumplir a través de sus propios inventarios con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. No obstante, pese a que [*] ha reservado la [*] de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en operación de GRUPO IENOVA, dicho COMERCIALIZADOR, a la fecha de conclusión de la investigación radicada en el EXPEDIENTE, no había realizado operaciones de importación, por lo que no podía contar con inventarios de turbosina disponibles para comercializar a través de *tickets*.[504] En cuanto a [*]

---

[499] De conformidad con el "*Cuadro 9. Obligación de inventario mínimo nacional Número de días*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[500] De conformidad con la disposición 5.3.8 de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[501] Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO propiedad de GRUPO IENOVA. Folio 8093 del EXPEDIENTE.

[502] Folio 6652 del EXPEDIENTE.

[503] Folios 2294 y 2295 del EXPEDIENTE.

[504] Folio 8002 del EXPEDIENTE.

[redacted],[505] por lo que su presencia en el mercado es incierta debido a que la turbosina la obtenía mediante la importación.[506]

Por otro lado, PEMEX TRI es el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, que durante los años dos mil quince a dos mil veinte mantuvo una participación superior al 98.7% (noventa y ocho punto siete por ciento),[507] por lo que es el único AGENTE ECONÓMICO con posibilidad de ofertar su inventario disponible a través de *tickets* a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

De conformidad con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que las posibilidades que tienen los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de cumplir, por sí mismos o a través de terceros con la figura de *tickets*, con la obligación de inventario mínimo de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, se limita al inventario de turbosina que PEMEX TRI habilite para la oferta en un mercado secundario, a través de *tickets*. Dicho mercado es incipiente y se encuentra en desarrollo, pues el esquema de *tickets* inició su vigencia a partir del uno de julio de dos mil veinte.[508] No obstante, la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO no establece disposiciones sobre el establecimiento de las contraprestaciones de los *tickets,* lo que posibilita que los AGENTES ECONÓMICOS incumbentes hagan uso estratégico de los *tickets* y dificulten la entrada de nuevos competidores, al establecer libremente el precio de estos sin la supervisión de alguna AUTORIDAD PÚBLICA.

Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que:

[redacted].

---

[505] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[506] Folio 4377 del EXPEDIENTE [redacted] señaló que "(…) [redacted] (…)"

[507] Véase el apartado "***1.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" de la sección de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***".

[508] De conformidad con el sexto párrafo de los considerando, del "*ACUERDO que modifica al diverso por el que se emite la Política de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos.*", publicado en el DOF el seis de diciembre de dos mil diecinueve.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

De esta manera, este aumento de costos tiene un impacto negativo en la relación de [el COMERCIALIZADOR] con los USUARIOS."[509] [Énfasis añadido]

Adicionalmente, un TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que:

[redacted][510] [Énfasis de origen]

En razón de lo anterior, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS observan limitaciones para dar cumplimiento a la obligación de inventario mínimo de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, lo que representa una barrera de entrada, pues si un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO incumple con las obligaciones que derivan de ella, puede ser sancionado con amonestación, suspensión, remoción o inhabilitación del personal que preste sus servicios al COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, de conformidad con el artículo 86, fracción IV, de la LH y la disposición 5.3.9. de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

TCPS ASA

Los TCPS ASA son una autorización gubernamental para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA debido a que son aprobados por la CRE. Como se observa en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, los TCPS ASA hacen que un AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA no pueda hacerlo de forma oportuna. A continuación, se explican los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

ASA presta la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO de acuerdo con lo establecido en los TCPS ASA aprobados por la CRE.[511] En particular, la sección 5.3 de los TCPS ASA señala que, para la formalización de contratos de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS deberán acreditar que cuentan con un contrato o carta de adjudicación con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.[512]

Al respecto, los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga manifestaron que uno de los factores más importantes en la elección de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS

---

[509] Folio 2294 del EXPEDIENTE.
[510] Folios 5302 y 5303 del EXPEDIENTE.
[511] Folio 992 del EXPEDIENTE.
[512] Lo anterior, en relación con lo establecido en la disposición 42.2, fracción II, de las DACG de ACCESO ABIERTO.

es [redacted].[513] Por lo tanto, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS se ven limitados, ya que necesitan asegurar el suministro con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga, para lo cual necesitan contratar la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO pero, a su vez, para contratarla necesitan tener un contrato o carta de adjudicación del TRANSPORTISTA AÉREO de transporte regular de pasajeros y carga.

En complemento con lo anterior, la contratación del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se realiza con anticipación a su prestación. En específico, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS son designados, generalmente, por mecanismos específicos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga a través de procesos de licitación en los que se señala, con anticipación, el periodo por el cual planean contratar dicho servicio. Estos contratos oscilan entre 1 (uno) y 2 (dos) años.[514]

Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó lo siguiente:

> "El proceso usualmente inicia cuando las aerolíneas con planes de viajar desde, hacia y/o dentro de México liberan una licitación mencionando el periodo de tiempo por el cual planean contratar el suministro de turbosina (generalmente por plazos no mayores a 1 o 2 años), así como sus volúmenes estimados de consumo (…).
> Posteriormente, los proveedores invitados a la licitación pueden ingresar una o varias ofertas de suministro (…).
> El proceso de licitación usualmente se realiza en más de una ronda para recibir retroalimentación por parte del Usuario. Una vez que la licitación queda cerrada y los Usuarios determinan la asignación final de proveedores, se deberá llenar una carta de adjudicación para notificar el periodo, volumen y aeropuertos que serán atendidos por cada proveedor.
> (…)
> (…) no es posible realizar la contratación de espacio de almacenamiento en aeropuertos si no se tiene una carta de adjudicación por parte de las aerolíneas. Para proporcionar el servicio de expendio, ASA solicita a los comercializadores que primero le extiendan copia de los certificados de aeronavegabilidad de todas las matrículas de la aerolínea (…) la solicitud de la carta de adjudicación por parte de las aerolíneas no es atípico y permite control de asignación de capacidad de almacenamiento de los tanques del aeropuerto, así como control de salida de inventario" [Énfasis añadido].[515]

Así las cosas, un requisito que puede dificultar la formalización de contratos con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga es la obligación prevista en los TCPS ASA relativa a contar con un contrato o carta de adjudicación con los TRANSPORTISTAS AÉREOS para estar en posibilidad de formalizar contratos de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA. Ello, ya que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga consideran como un factor relevante para adjudicar un contrato en una licitación la capacidad de cumplimiento,

---

[513] Folios 5232, 5311 a 5313 del EXPEDIENTE.
[514] Folio 2913 del EXPEDIENTE.
[515] Folios 2913 y 2931 del EXPEDIENTE.

circunstancia que está, a su vez, sujeta a la formalización de contratos con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.

Derivado de lo anterior, se concluye preliminarmente que en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA existen barreras a la entrada de tipo normativo, derivadas de la existencia de disposiciones normativas que incrementan los costos de los AGENTES ECONÓMICOS que desean participar en el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, lo cual los pone en desventaja frente a ASA, el principal COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

Conclusión sobre la necesidad de contar con permisos y autorizaciones gubernamentales

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, como lo son: **i)** la necesidad de contar con un permiso de COMERCIALIZACIÓN para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, no obstante el permiso en sí mismo, no constituye una barrera infranqueable a la entrada; **ii)** los costos requeridos, así como la limitaciones para cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, **iii)** la necesidad de formalizar contratos o contar con cartas de adjudicación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga para cumplir los TCPS ASA.

3.2.2.2.2. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS que ya comercializan turbosina en mercados internacionales enfrentan, al menos, las mismas restricciones normativas y económicas que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS nacionales. Ello, toda vez que ambos deben contar, entre otras cosas, con un permiso de COMERCIALIZACIÓN.

Adicionalmente, de conformidad con el "*ACUERDO de la Comisión Reguladora de Energía que establece el criterio que deberá prevalecer en el desarrollo de las actividades de comercialización de hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos*",[516] la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA se entiende realizada en territorio nacional desde el momento en que se oferta a un TRANSPORTISTA AÉREO de transporte regular de pasajeros y carga, independientemente del lugar en que se efectúa la oferta, ya que las ofertas se materializarán en territorio nacional por estar dirigidas a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Por lo anterior, no resulta aplicable analizar las restricciones a la competencia en mercados internacionales, pues toda operación de COMERCIALIZACIÓN se entenderá realizada en territorio nacional.

3.2.2.2.3. Estímulos subsidios o apoyos

No se advierte la existencia de disposiciones jurídicas que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Por ende, se concluye preliminarmente que no se actualiza esta restricción.

---

[516] Publicado en el DOF el diez de agosto de dos mil dieciséis.

3.2.2.2.4. Conclusión sobre las barreras a la entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo normativo para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA relacionadas con: **i)** la necesidad de contar con un permiso de la CRE que ampare el desarrollo de la actividad; **ii)** cumplir con el inventario mínimo establecido en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, **iii)** contar con un contrato o carta de adjudicación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga para poder contratar capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO con ASA.

3.2.2.3. Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES

En relación con otro tipo barreras a la entrada, el artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (…)
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y
> (…)."

Respecto a las restricciones constituidas por prácticas de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS ya establecidos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO indicó que:

[redacted]

Por otro lado, es del entendimiento de [el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO] que las actividades de comercialización son reguladas por la CRE, pero no así la Actividad de Expendio. De acuerdo con el permiso provisional número H/20159/COM/2017, la CRE autorizó a ASA a realizar la actividad de comercialización de turbosina y gasavión, sujeto a ciertas condiciones, entre ellas cumplir con la separación de las actividades de almacenamiento y comercialización en personas jurídicas diferentes. En este sentido, también es del entendimiento de [el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO] que, a través de dicho permiso, la CRE

impuso otras restricciones a ASA con el objetivo de impedir una potencial situación como la descrita arriba" [Énfasis añadido].[517]

Adicionalmente, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que:

[redacted] [Énfasis añadido].[518]

Por su parte, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO indicó que:

[redacted] [Énfasis añadido].[519]

En relación con lo anterior, se observa que los nuevos entrantes al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA enfrentan barreras derivadas de prácticas llevadas a cabo por ASA, como largos tiempos de respuesta a solicitudes de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, solicitudes de información "*excesiva*" y captura de información con errores. Lo anterior, en contravención de los TCPS ASA, los cuales establecen las disposiciones bajo las que ASA debe prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO. En los TCPS ASA se establece que ASA está obligado a recibir y dar respuesta a cualquier solicitud de servicio en un plazo máximo de 10 (diez) días hábiles contado a partir de su recepción.[520] No obstante, las manifestaciones citadas anteriormente sustentan que ASA no respeta dicho plazo, lo que genera una barrera para que AGENTES ECONÓMICOS entren a la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y/o los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS permanezcan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

3.2.2.4. Conclusiones sobre la existencia de barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

De acuerdo con el análisis realizado en esta sección, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen barreras a la entrada de tipo económico, normativo y conductual. Las de tipo económico corresponden a los montos de capital requeridos para competir con los servicios de valor agregado de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS establecidos, [redacted]

[517] Folio 2912 del EXPEDIENTE
[518] Folios 2302 y 2303 del EXPEDIENTE.
[519] Folios 2759 y 2760 del EXPEDIENTE.
[520] De conformidad con las disposiciones 5.1 y 5.1.1. de los TCPS ASA.

[redacted]*. Las de tipo normativo derivan de la necesidad de contar con un permiso emitido por la CRE; la obligación de contar con un inventario mínimo, prevista en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, la obligación de tener un contrato o carta de adjudicación del TRANSPORTISTA AÉREO de transporte regular de pasajeros y carga para poder contratar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, derivada de los TCPS ASA. Las de tipo conductual se relacionan con prácticas llevadas a cabo por ASA, así como su integración vertical (como ALMACENISTA INTERNO, EXPENDEDOR y COMERCIALIZADOR SECUNDARIO).

3.2.3. Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59**. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **III.** La existencia y poder de sus competidores;
> (…)."

Para analizar la existencia y poder de competidores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró la existencia y el número de AGENTES ECONÓMICOS que concurren en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y sus participaciones de mercado.

Por lo que hace a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, ASA mantuvo una participación por arriba del 47% (cuarenta y siete por ciento) del volumen comercializado en el periodo analizado. La participación del competidor más cercano fue inferior al 45% (cuarenta y cinco por ciento) y el resto de los competidores no superó el 3% (tres por ciento) de la participación en cuanto a volumen operado.

Al respecto, se observó que algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS salieron del mercado. Tal como se explica en el apartado ***"3.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA: artículo 59, fracción I, de la LFCE"*** de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, diversos AGENTES ECONÓMICOS dejaron de prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, por lo que dejaron de representar una presión competitiva para ASA y WFS.

[Espacio intencionalmente en blanco]

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Al respecto un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que dejó de comercializar turbosina;[521] otro de ellos, no puede continuar en la prestación del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, pues comercializaba la turbosina que [redacted] *;[522] por último, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que no continuará prestando el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.[523]

Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que puedan contrarrestar el poder de ASA y WFS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

3.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva (...), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **IV.** Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
> (…)."

Dada la naturaleza de la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, no se requiere infraestructura y/o equipo para prestar dicho servicio. No obstante, como se abordó en los apartados "***3.2.2.2. Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" y "***3.2.2.3. Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para encontrarse en posibilidad de prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA de forma suficiente, los nuevos entrantes deben contratar con ASA los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. No obstante, no se observan restricciones para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para contratar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO adicionales a contar con un contrato o carta de adjudicación con los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga.

3.2.5. Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos: (…)

[521] Folio 5590 del EXPEDIENTE.
[522] Folio 4377 del EXPEDIENTE.
[523] Folio 2381 del EXPEDIENTE.

> **V.** El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y
> (…)."

Como se señaló en el apartado "***3.2.2.3. Otro tipo de barreras a la entrada: artículo 7, fracción VI de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, en contravención de los TCPS ASA, ASA atiende las solicitudes para el acceso a la capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO de forma ineficiente, al prolongar los plazos de respuesta y aumentar los requisitos de presentación de las solicitudes. Lo anterior, genera que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no puedan atender a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga de manera oportuna y genera detrimentos en la calidad de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO que ofrece ASA.

3.2.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción VI, de la LFCE, se establece lo siguiente como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
> **I.** El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
> **II.** La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
> **III.** La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores."

El único servicio en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, como fue explicado en el apartado "***3.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DISPOSICIONES.

Como se analizó en el apartado "***3.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA es desarrollada en territorio nacional, por lo que no es posible su

importación. Por consiguiente, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DISPOSICIONES.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS al demandar turbosina a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Lo anterior, pues PEMEX TRI, que es el mayor COMERCIALIZADOR PRIMARIO, establece diferenciales de precios en función [redacted], y estos diferenciales son más favorables para ASA y WFS que para los demás COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. A continuación, se desarrollan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

A partir del [redacted], PEMEX TRI ha ofrecido a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS descuentos contractuales sobre el precio de la turbosina en función del [redacted]. En principio, estos descuentos se calculaban con base [redacted].[524]

Sin embargo, a partir del [redacted], PEMEX TRI publicó una actualización a dichos descuentos, en la cual se adecuaron tanto [redacted][525] En la siguiente tabla se muestra el nuevo esquema de descuentos de PEMEX TRI en función del [redacted].

Tabla 24. Nuevo esquema de descuentos a nivel nacional (pesos por metro cúbico)[526]

Propuesta (metros cúbicos)		[redacted]		
Límite inferior	Límite superior	[redacted]		
[redacted]				

Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó en relación con esta política que

[Espacio intencionalmente en blanco]

[524] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 80.b NUMERAL 80 INCISO v.pdf*", página nueve.
[525] Ídem, página veintiuno.
[526] Ídem, página dos.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]"[527]

Asimismo, señaló que

[redacted][528]

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga también se han manifestado en este sentido, tal es el caso de un TRANSPORTISTA AÉREO que señaló:

[redacted]

De lo anterior se aprecia que PEMEX sí ajustó su política de descuentos, pero beneficiando únicamente a ASA."[529]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA y WFS son los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que pueden acceder a las bandas de descuento más altas, derivado de su participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Como se analizó en el apartado "***3.2.1.1. Participación de mercado e índices de concentración***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, ASA comercializó, en promedio, 74.1% (setenta y cuatro punto uno por ciento) del volumen de turbosina desde dos mil trece y hasta dos mil veinte. Adicionalmente, ASA suscribió un contrato con PEMEX TRI [redacted][530] Lo anterior le permitió acceder a la banda de descuentos más alta de conformidad con la "***Tabla 24. Nuevo esquema de descuentos a nivel nacional (pesos por metro cúbico)***". Por su parte, en dos mil veinte, la participación de mercado de ASA y WFS difirió en solo 2 (dos) puntos porcentuales en dicho año.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[527] Folio 2921 del EXPEDIENTE.
[528] Folio 2926 del EXPEDIENTE.
[529] Folios 5306 y 5307 del EXPEDIENTE.
[530] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Comercialización 01.pdf*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Por lo tanto, aquellos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que requieran obtener turbosina de PEMEX TRI, el COMERCIALIZADOR PRIMARIO mejor posicionado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, no tendrán la posibilidad de acceder a los descuentos que tienen disponibles ASA y WFS. Lo anterior, les ocasionaría una elevación en sus costos.

3.2.7. Conclusiones sobre las condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA debido a que:

i. ASA y WFS son los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que concentraron la mayor participación de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, que es un mercado altamente concentrado, según la medición del IHH.

ii. ASA y WFS tienen la capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, debido a que: **i)** ASA y WFS son los principales COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y además, son los AGENTES ECONÓMICOS que acceden [redacted] adquirido a este COMERCIALIZADOR PRIMARIO y el plazo de su contrato; **ii)** ASA ya no aplica el descuento instruido por la SHCP sino el descuento aprobado por su propio Consejo de Administración; **iii)** de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que atendían a los TRANSPORTISTAS AÉREOS únicamente continúan como relevantes ASA y WFS, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS ven reducidas sus opciones de negociación, ya que no tienen la capacidad de acudir con COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS alternativos.

iii. Existen barreras a la entrada de tipo económico en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, derivadas de los flujos de capital que necesitan los AGENTES ECONÓMICOS entrantes para competir contra los servicios de valor agregado que ofrecen los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS establecidos, particularmente, [redacted] y de la integración vertical de ASA.

iv. Existen barreras a la entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, que derivan de la necesidad de contar con un permiso emitido por la CRE; la obligación de tener un inventario mínimo, prevista en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO; y, la obligación de tener un contrato o carta de adjudicación del TRANSPORTISTA AÉREO de transporte regular de pasajeros y carga para poder contratar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, derivada de los TCPS ASA.

v. Existen barreras a la entrada de tipo conductual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, relacionadas con largos tiempos de respuesta a solicitudes de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, solicitudes de información "*excesiva*" y captura de información con errores por parte de ASA.

vi. Existen dificultades para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga accedan a fuentes de insumos alternativas, que se relacionan tanto con las barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, como con los requisitos que debe cumplir un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO para recibir servicios en aquellos mercados por parte de ASA.

vii. ASA no ha llevado a cabo la reestructura orgánica para cumplir con lo establecido en la RES/476/2019, por lo que subsiste su integración vertical como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, ALMACENISTA INTERNO y EXPENDEDOR.

4. Mercados Relevantes relacionados con el SUMINISTRO

En el MERCADO INVESTIGADO, los USUARIOS FINALES de la cadena de valor de la turbosina son, principalmente, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que, en términos del artículo 2, fracción II, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, son titulares de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular,[531] no regular[532] y privado comercial.[533] Como se señaló en el apartado "***1.1.1.1.3 Análisis de sustitución entre la turbosina (Jet A y Jet A1) y otros combustibles aéreos***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", para prestar el servicio de transporte aéreo a través de sus aeronaves, los TRANSPORTISTAS AÉREOS demandan turbosina como único combustible, ya que no es posible sustituir este combustible por otros, ya sea por los altos costos o por las características de las propias aeronaves.

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS que prestan sus servicios dentro del territorio nacional, pueden adquirir turbosina de manera directa[534] o a través de un proceso de licitación en el que se estiman los volúmenes de consumo por el periodo en el cual se planea contratar el SUMINISTRO de la turbosina con el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.[535] En el caso de celebración de licitaciones, los AGENTES ECONÓMICOS invitados pueden ingresar una o varias ofertas de SUMINISTRO indicando, para cada aeropuerto: **i)** la estructura del precio base, **ii)** el diferencial sobre el precio, **iii)** las condiciones de crédito y **iv)** el tipo de cambio. Posteriormente, reciben retroalimentación por parte del TRASPORTISTA AÉREO, por lo que pueden enviarse propuestas revisadas. Al final, el TRANSPORTISTA AÉREO designa al ganador de la licitación, acepta la oferta y formaliza todas las

---

[531] De conformidad con el artículo 2, fracción XXXI, de la LEY DE AVIACIÓN, el servicio de transporte aéreo regular es el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y puede ser nacional o internacional.
[532] De conformidad con el artículo 2, fracción XXX, de la LEY DE AVIACIÓN, el servicio de transporte aéreo no regular es el que no está sujeto a rutas, itinerarios y frecuencias fijos y puede ser nacional o internacional.
[533] De conformidad con el artículo 27 de la LEY DE AVIACIÓN, el servicio de transporte privado comercial es aquel que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.
[534] Folio 2372 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*33i diagrama.pdf*".
[535] Folio 2913 del EXPEDIENTE.

condiciones comerciales, operativas, administrativas y de calidad de la turbosina.[536] En ambos casos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS celebran con el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO contratos de SUMINISTRO en los que se entiende como SUMINISTRO el acto de llevar turbosina hasta la aeronave y realizar el abastecimiento en los tanques de las aeronaves.[537]

De conformidad con el artículo 56, fracción III, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, el SUMINISTRO consiste en las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Como se señaló en la sección "***V. Mercado Investigado***", el ALMACENAMIENTO INTERNO consiste, en términos generales, en la recepción y medición de la calidad y cantidad de turbosina en el punto de recepción del sistema para su depósito o resguardo, así como la entrega de una cantidad equivalente, en uno o varios actos, por parte del ALMACENISTA INTERNO al COMERCIALIZADOR SECUNDARIO en el punto de entrega del sistema a través de instalaciones para la carga de autotanques o red de hidrantes. Por su parte, el EXPENDIO consiste en entregar el combustible a las aeronaves a través de autotanques o dispensadores.

Si el EXPENDIO se realiza por autotanques, se extrae turbosina de los tanques de ALMACENAMIENTO INTERNO y se traslada por autotanque hasta la posición de la aeronave para conectarse y llevar a cabo la entrega. Si el EXPENDIO se realiza por dispensadores, la turbosina se traslada desde el tanque de ALMACENAMIENTO a través de la red de hidrantes (como parte del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO) para luego llevar a cabo el EXPENDIO a través de un dispensador que conecta la salida del hidrante con la aeronave.

Dado que el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO son actividades económicas distintas que requieren permisos individuales de la CRE de conformidad con el artículo 48 de la LH, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS celebran contratos separados de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO como parte del servicio de SUMINISTRO que ofrecen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

En vista de lo anterior, en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se realiza el análisis para la determinación de los mercados relevantes con base el artículo 58 de la LFCE tomando como servicios objeto del análisis en comento el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO. Para ello, se realiza el análisis de sustituibilidad en sus dimensiones servicio y geográfica, así como de las restricciones normativas que limitan el acceso a fuentes de abasto alternativas. Posteriormente, se realiza el análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO de conformidad con el artículo 59 de la LFCE.

4.1 MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO y se determinan 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

---

[536] Folios 2372, información visible en el archivo electrónico denominado "*33i diagrama.pdf*", y 2913 del EXPEDIENTE.
[537] Véase los contratos celebrados entre ASA y los USUARIOS FINALES. Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*CONTRATOS 2013-2021*".

Posteriormente, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO determinados. A continuación, se desarrolla el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dichas conclusiones preliminares.

4.1.1 Definición del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO (artículo 58 de la LFCE)

De acuerdo con la literatura económica, el mercado relevante es un conjunto de productos o servicios que se ejercen presión competitiva entre sí en un área geográfica determinada.[538] En concordancia con lo anterior, un mercado relevante es el conjunto de productos o servicios que son sustituibles entre sí, que se intercambian en un espacio geográfico donde las condiciones de competencia son homogéneas pero distinguibles de otras regiones.[539]

Como se mencionó, el ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina es una actividad distinta al EXPENDIO, pero que forma parte de la actividad de SUMINISTRO. Al respecto, en esta sección se definen los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO conforme al artículo 58 de la LFCE. Primero, el análisis de sustitución se realizará por el lado de la demanda. Es decir, si es posible que, ante un aumento de los precios del ALMACENAMIENTO INTERNO, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS utilicen otros servicios de manera indistinta para lograr el mismo fin, tales como el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina u otros PETROLÍFEROS. Después, se analizará la sustitución desde el lado de la oferta, identificando si existe la posibilidad de que algunos AGENTES ECONÓMICOS puedan ofrecer ALMACENAMIENTO INTERNO en el corto plazo sin incurrir en grandes costos hundidos.

Después de realizar el análisis de sustitución en su dimensión servicio, se realiza el estudio de la dimensión geográfica del mercado relevante. En esa sección se analizan, entre otros factores, el alcance de los permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO, así como los costos y probabilidades de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de acudir a otros mercados. Por último, se analizan algunas restricciones normativas que limitan el acceso de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a fuentes de abasto alternativas.

Como se detalla a continuación, este análisis permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinar preliminarmente la existencia de 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, que consisten en el ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina por aeropuerto.

4.1.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

---

[538] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", página ciento treinta y siete.
[539] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*103. Mercado Relevante_INZ.pdf*", página treinta.

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> **I.** Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución
> (...)".

Con base en lo anterior, y para determinar la dimensión servicio del mercado relevante, en esta sección se analizan las posibilidades de sustitución del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO desde el punto de vista de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS (sustitución por el lado de la demanda), así como desde el punto de vista de las posibilidades que tienen los ALMACENISTAS EXTERNOS para ofertar el servicio en el mercado (sustitución por el lado de la oferta).

4.1.1.1.1 Sustitución por el lado de la demanda

Como se mencionó anteriormente, quienes demandan el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO son los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como parte del servicio de SUMINISTRO que ofrecen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Al respecto, de información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que solo existe un sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO por aeropuerto,[540] por lo cual, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen alternativas dentro de cada aeropuerto.

Por otro lado, fuera de los aeropuertos bajo análisis, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS podrían contratar el ALMACENAMIENTO EXTERNO. No obstante, de conformidad con el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, los autotanques autorizados para el transporte de turbosina no pueden abandonar las instalaciones del aeropuerto salvo en el caso de reparaciones o modificaciones de este. Por lo tanto, el ALMACENAMIENTO EXTERNO no sería una opción viable dada la imposibilidad de llevar directamente la turbosina desde sistemas fuera del aeropuerto al ala del avión.

En el caso de los aeropuertos que no cuentan con una terminal de ALMACENAMIENTO INTERNO, como es el caso de los aeropuertos de Palenque e Ixtepec,[541] el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS señala que puede traerse turbosina desde fuera del aeropuerto, al considerar que el trayecto del vehículo cisterna será únicamente desde la planta de combustible externa al aeródromo en cuyo caso se requerirá autorización del Ministerio Público de la Federación más próximo a la planta. En este sentido, la regulación solo contempla el traslado de turbosina desde fuera del aeropuerto para aquellos aeropuertos que no cuentan con una terminal de ALMACENAMIENTO INTERNO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[540] Folios 1028, información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*", 7689 y 7690 del EXPEDIENTE.
[541] Folio 1028 de EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".

4.1.1.1.2 Sustitución por el lado de la oferta

De información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que existen 2 (dos) AGENTES ECONÓMICOS a nivel nacional que cuentan con permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO: ASA[542] y SEA.[543] No obstante, SEA manifestó que "(…) *las tarifas y TCPS se encuentran en evaluación por la CRE, por lo que no se ha prestado el Servicio de Almacenamiento en Aeródromo*";[544] es decir, SEA utiliza, por el momento, su capacidad de almacenamiento para usos propios en tanto las tarifas y los TCPS para la prestación del servicio son aprobados por la CRE. Adicionalmente, se observa que SEA se enfoca [redacted].[545] Por lo tanto, el único AGENTE ECONÓMICO que actualmente presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO destinado a satisfacer la demanda de vuelos regulares en 60 (sesenta) aeropuertos es ASA.

Técnicamente, los oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO podrían ejercer cierta presión competitiva sobre los sistemas de ASA si se encuentran cercanos al aeropuerto en donde se suministra la turbosina. No obstante, como se mencionó en la sección anterior, no es posible la sustitución entre el ALMACENAMIENTO INTERNO y el ALMACENAMIENTO EXTERNO, ya que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no pueden gestionar el transporte de turbosina desde fuera del aeropuerto debido a que los autotanques autorizados para el transporte de turbosina dentro del aeropuerto no pueden salir de este, de conformidad con el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS. Por lo tanto, no resulta jurídicamente viable la sustitución por el lado de la oferta de oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

4.1.1.1.3 Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión producto y servicio

En suma, el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO no puede sustituir el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO que se presta en un determinado aeropuerto por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta. Por lo anterior, se concluye preliminarmente que la dimensión servicio del mercado relevante es el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina.

4.1.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

---

[542] Ídem. Para los siguientes sistemas de almacenamiento: Acapulco, Aguascalientes, Bajío, Ciudad Obregón, Ciudad Juárez, Ciudad del Carmen, Colima, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Ciudad Victoria, Cozumel, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Los Mochis, Loreto, Lázaro Cárdenas, Matamoros, Ciudad de México, Mérida, Morelia, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Nogales, Oaxaca, Poza Rica, Puebla, Pachuca, Puerto Peñasco, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Querétaro, Reynosa, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tehuacán, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Toluca, Tamuín, Tepic, Torreón, Uruapan, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa y Manzanillo.

[543] Para los siguientes sistemas de almacenamiento: Saltillo y Piedras Negras. Folio 7689 del EXPEDIENTE.

[544] Folio 7694 del EXPEDIENTE.

[545] Folios 7704 y 8441 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 12.- Reportes Volumetricos y Ventas*" y "*Anexo 9. Reportes Abril-Julio 2020*", respectivamente.

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **II.** Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;
> **III.** Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;
> (...)."

En los permisos de ALMACENAMIENTO con los que se presta la actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO se especifica individualmente, entre otros, el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos o instalaciones con los cuales puede prestarse.[546] Al ser un servicio que se presta en sitio, los permisionarios no incurren en costos de distribución, por lo que el análisis de la fracción II del artículo 58 de la LFCE no resulta aplicable.

Ahora bien, respecto del artículo 58, fracción III, de la LFCE sobre las posibilidades que tienen los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de solicitar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina en aeropuertos u otros lugares distintos a los de origen o destino de las aeronaves, así como los costos que enfrentarían por acudir a estos mercados. En la sección anterior, se señaló que, de conformidad con el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, los autotanques autorizados para el transporte de turbosina dentro del aeropuerto no pueden salir de este. Por lo tanto, no resulta jurídicamente viable la sustitución del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO entre aeropuertos. Una excepción se presenta cuando los aeropuertos no cuentan con terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO, en cuyo caso, sí es posible traer turbosina desde una planta de combustible cercana previa autorización del Ministerio Público.

Dado que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que contratan el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en determinado aeropuerto no tienen posibilidades de acudir a otros mercados esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la dimensión geográfica del mercado relevante es el área que se circunscribe al perímetro de cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos en donde ASA presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina.

4.1.1.3 Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)

[546] Véase los permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA. Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*21 Permisos de Almacen*".

> **IV.** Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (…)".

Mediante aviso general publicado en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho, la Dirección General de Aeronáutica Civil de la ahora SICT informó que, con motivo de la entrada en vigor de la LH, se materializó la derogación del artículo Noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS que otorgaba a ASA la potestad exclusiva de brindar los servicios de SUMINISTRO de combustibles aéreos.[547] Lo anterior, puesto que dicho numeral se oponía al contenido y las provisiones dispuestas en la LH al prohibir la participación de terceros distintos a ASA para prestar los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible.

Sin embargo, con ello no se dejó sin efectos explícitamente la restricción contenida en los títulos de concesión aeroportuarios que prohíbe a los concesionarios aeroportuarios prestar directa o indirectamente el servicio complementario de SUMINISTRO (ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO).[548] En ese sentido, los concesionarios aeroportuarios no pueden prestar los servicios complementarios. En consecuencia, los concesionarios aeroportuarios continúan sin poder proveer el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO o contratar el servicio con un permisionario distinto a ASA.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[547] El artículo noveno transitorio disponía lo siguiente: "*NOVENO.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuará prestando, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible a los transportistas y operadores aéreos. Consecuentemente, ni los concesionarios, permisionarios o algún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible; hasta en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *podrá licitar la prestación de los mismos. Se exceptúa de lo anterior a las personas que actualmente prestan el servicio de suministro de combustible* (…)" [Énfasis añadido].
Por su parte, la LH dispone en sus artículos 48, 49, 50, 51, 70 y 76 la apertura para que cualquier interesado realice las actividades de ALMACENAMIENTO, distribución y SUMINISTRO de combustible. Adicionalmente, en su artículo Tercero transitorio se dispuso la derogación de todas aquellas disposiciones que se opusieran a la LH: "*Tercero.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente Ley*".

[548] Un ejemplo es el título de concesión otorgado al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en el cual se señala lo siguiente en el numeral 2.4.2: "*Servicios Relativos a Combustible. Aeropuertos y Servicios Auxiliares prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución, suministro y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *licitará la prestación de los mismos*" [Énfasis añadido]. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*Título de Concesión AICM*".

Adicionalmente, toda vez que los permisos para prestar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en aeropuertos se otorgan para la prestación de estos en un aeropuerto en específico, su área de aplicación se circunscribe al aeropuerto autorizado. En ese sentido, para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar este servicio en un nuevo aeropuerto, debe presentar una solicitud a la CRE para la obtención del permiso correspondiente.[549]

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que, por un lado, a pesar de la derogación del artículo Noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, los títulos de concesión continúan otorgando a ASA exclusividad para prestar los servicios de SUMINISTRO; y, por otro, la entrada de nuevos prestadores de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO en un aeropuerto específico está sujeta a la obtención de los permisos correspondientes y la disponibilidad de espacio en el aeropuerto (Véase el apartado "***4.1.2.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***").

4.1.1.4 Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **V.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

Por su parte, el artículo 5 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 5.** Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben **analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos** oportunamente. Asimismo, se debe **delimitar el área geográfica** en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la **opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes** sin incurrir en costos significativos." [Énfasis añadido]

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación fue abordada en el análisis del artículo 58, fracción I, de la LFCE en el apartado "***4.1.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Por su parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores sin incurrir en costos

[549] De conformidad con los artículos 48, fracción II de la LH y 6 del REGLAMENTO LH.

significativos, fue analizada y delimitada en el apartado "***4.1.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

De esta forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen otros elementos adicionales que obren en el EXPEDIENTE y que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción V, de la LFCE, en relación con el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

4.1.1.5 Conclusión del MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO

De lo anterior se concluye preliminarmente que la dimensión servicio del mercado relevante está conformado por el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina y la dimensión geográfica por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en donde ASA presta este servicio (MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO). A saber:

- Acapulco
- Aguascalientes
- Bajío
- Ciudad Obregón
- Ciudad Juárez
- Ciudad del Carmen
- Colima
- Campeche
- Chetumal
- Culiacán
- Cancún
- Chihuahua
- Cuernavaca
- Ciudad Victoria
- Cozumel
- Durango
- Guadalajara
- Guaymas
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- Los Mochis
- Loreto
- Lázaro Cárdenas
- Matamoros
- Ciudad de México
- Mérida
- Morelia
- Minatitlán
- Monterrey
- Mexicali
- Mazatlán
- Nuevo Laredo
- Nogales
- Oaxaca
- Poza Rica
- Puebla
- Pachuca
- Puerto Peñasco
- Puerto Vallarta
- Puerto Escondido
- Querétaro
- Reynosa
- Los Cabos
- San Luis Potosí
- Tampico
- Tapachula
- Tehuacán
- Tuxtla Gutiérrez
- Tijuana
- Toluca
- Tamuín
- Tepic
- Torreón

- Uruapan
- Villahermosa
- Ixtapa
- Veracruz
- Zacatecas
- Manzanillo

4.1.2 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

Como se señaló en la sección anterior, el mercado relevante consiste, en su dimensión servicio, en el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina y, en su dimensión geográfica, en cada uno de los 60 (sesenta) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio. En esta sección se realiza el análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO conforme al artículo 59 de la LFCE.

En primer lugar, se analizan las participaciones de mercado en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, así como su capacidad para fijar precios y/o restringir el abasto. En segundo lugar, se presentan las barreras a la entrada para ofrecer el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO. En tercer lugar, se analiza la existencia y poder de los competidores. Enseguida, se señalan las posibilidades de acceso de los AGENTES ECONÓMICOS y de sus competidores a fuentes de insumo. Finalmente, se analiza el comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES.

Como se detalla a continuación, este análisis permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluir preliminarmente la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, derivado de la existencia de un único ALMACENISTA interno por aeropuerto con capacidad de restringir el abasto y de la existencia de barreras a la entrada de tipo económico y normativo, relacionadas con el monto de las inversiones en infraestructura, los escasos usos alternativos de esta, el mantenimiento de la exclusividad de ASA, de la necesidad de contar con permisos emitidos por la CRE y contratos con el concesionario aeroportuario.

4.1.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE

El artículo 59, fracción I, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (...) deberán considerarse los siguientes elementos:
> **I.** Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.
> Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente;

(...)."

4.1.2.1.1 Participaciones de mercado

La participación de mercado de un AGENTE ECONÓMICO es la porción o cuota del mercado que posee o atiende ese AGENTE ECONÓMICO y refleja el posicionamiento que tiene respecto de sus competidores en el mercado. En esta sección se analizan las participaciones de los AGENTES ECONÓMICOS en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

Respecto de las participaciones de mercado en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, desde dos mil dieciséis y hasta dos mil veinte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA fue el único AGENTE ECONÓMICO que prestó el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y, por lo tanto, ostentó una participación del 100% (cien por ciento) en dichos mercados.[550]

4.1.2.1.2 Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto

En términos del artículo 59, fracción I, de la LFCE, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, se debe considerar la participación de los AGENTES ECONÓMICOS que actúan en este, y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mismo, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

En relación con la capacidad para fijar precios, conforme a lo que se señala en el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR, la CRE tiene atribuciones para aprobar las contraprestaciones del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, de conformidad con el artículo 82 de la LH. Al respecto, el artículo 82, segundo párrafo, fracción II, inciso b), de la LH establece que para aquellos bienes que no sean susceptibles de comercializarse en el mercado internacional, como es el caso de ALMACENAMIENTO INTERNO, las contraprestaciones, precios y tarifas se fijarán de acuerdo a las metodologías de aplicación general para su cálculo que para tal efecto emita la CRE, considerando la estimación de costos eficientes para producir el bien o prestar el servicio, así como la obtención de una rentabilidad razonable que refleje el costo de oportunidad del capital invertido, el costo estimado de financiamiento y los riesgos inherentes del proyecto, entre otros.

En este sentido, en dos mil diecisiete ASA, como único prestador del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO y titular de 60 (sesenta) permisos, inició las gestiones ante la CRE con el fin de establecer las tarifas del servicio.[551] El tres de agosto de dos mil dieciocho, mediante resolución número RES/1705/2018, la CRE aprobó a ASA las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, las cuales, de conformidad con el considerando vigésimo primero, especifican los siguientes cargos:

---

[550] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".
[551] Folio 1362 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO CRONOLOGIA DE TARIFAS EN ASA.docx*", página uno.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

- **Tarifa base:** Corresponde a una tarifa acorde con la modalidad de uso común de almacenamiento, consiste en un cargo por el volumen almacenado y entregado;
- **Tarifa hidrante:** Representa un cargo adicional a la tarifa base y se cobra únicamente por aquel volumen que sea entregado a través de la red de hidrantes de los aeropuertos; y,
- **Tarifa por horario extraordinario**: los aeropuertos que no operan las 24 (veinticuatro) horas del día podrán cobrar un cargo adicional por la operación fuera del horario oficial del aeropuerto.

Asimismo, de conformidad con el resolutivo quinto de dicha resolución, a partir de dos mil veinte, ASA puede solicitar a la CRE la actualización de estas tarifas por índice de inflación. No obstante, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la presente investigación, no obra información en el EXPEDIENTE que indique que dichas tarifas hayan sido actualizadas. Si bien las tarifas que aprueba la CRE tienen el carácter de tarifas máximas, el artículo 134 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS establece que únicamente podrán aplicarse las tarifas autorizadas y registradas ante la SICT, en la prestación de servicios complementarios, entre los que se incluye el ALMACENAMIENTO INTERNO, y que los concesionarios y permisionarios pueden determinar libremente distintos niveles siempre que las tarifas no excedan las registradas. Lo anterior, se corrobora, pues esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa de la información de precios presentada por ASA, [redacted]*.[552]

Las tarifas máximas aprobadas por la CRE y aplicadas por ASA en cada aeropuerto aplicables al servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO se muestran a continuación:

Tabla 25. Tarifas máximas sin ISR aprobadas por la CRE aplicables al servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO[553]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
San Luis Potosí	$138.36	No aplica	$127.26
Cd. de México	$143.98	$10.00	No Aplica
Cd. Obregón	$129.25	No aplica	$114.94
Cd. del Carmen	$132.53	No aplica	$91.26
Torreón	$137.51	No aplica	$68.39
Veracruz	$134.65	$10.00	$30.81

[552] Véanse las tarifas cobradas por ASA. Folio 7159 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*".

[553] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 1 TARIFAS SIN ISR.docx*".

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
Tuxtla Gutiérrez	$139.60	No aplica	$51.79
Chihuahua	$142.04	No aplica	$71.16
Cancún	$151.67	$10.00	No Aplica
Querétaro	$141.67	No aplica	No Aplica
Hermosillo	$136.28	$10.00	$46.22
Guadalajara	$146.08	$10.00	No Aplica
Villahermosa	$135.86	$10.00	$45.75
Toluca	$139.91	No aplica	No Aplica
Mérida	$142.64	$10.00	No Aplica
Tampico	$138.44	No aplica	$93.43
Chetumal	$175.72	No aplica	$96.60
Aguascalientes	$148.80	No aplica	$79.74
La Paz	$141.00	No aplica	$91.11
Tapachula	$129.62	No aplica	No Aplica
Puebla	$146.01	No aplica	$117.83
Zacatecas	$145.37	No aplica	No Aplica
Morelia	$144.59	$10.00	No Aplica
Durango	$152.29	No aplica	$111.00
Culiacán	$145.15	No aplica	$73.70
Los Mochis	$143.39	No aplica	$150.44
Oaxaca	$148.14	No aplica	$86.83
Tijuana	$152.36	$10.00	$27.50
Cd. Juárez	$146.11	No aplica	$94.80
Reynosa	$148.91	No aplica	$136.74
Monterrey	$159.17	$10.00	No Aplica
Bajío	$159.70	$10.00	$52.10
San José del Cabo	$167.72	$10.00	$25.88
Mazatlán	$164.99	No aplica	No Aplica
Acapulco	$168.73	No aplica	No Aplica
Huatulco	$176.43	$10.00	$22.03
Mexicali	$175.15	No aplica	$62.29
Cozumel	$194.08	No aplica	No Aplica

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
Puerto Vallarta	$203.64	$10.00	No Aplica
Manzanillo	$194.10	No aplica	$299.30
Zihuatanejo	$229.76	$10.00	$132.54
Cuernavaca	$228.03	No aplica	$277.00
Minatitlán	$145.61	No aplica	$322.80
Uruapan	$153.56	No aplica	$150.48
Nogales	$282.94	No aplica	$277.00
Poza Rica	$118.41	No aplica	$277.00
Puerto Peñasco	$409.94	No aplica	$277.00
Cd. Victoria	$154.27	No aplica	$217.74
Colima	$130.65	No aplica	$135.79
Pachuca	$175.22	No aplica	$277.00
Loreto	$237.88	No aplica	$277.00
Puerto Escondido	$148.54	No aplica	$158.95
Tehuacán	$231.04	No aplica	$277.00
Guaymas	$435.51	No aplica	$277.00
Matamoros	$93.83	No aplica	$42.15
Tamuín	$191.13	No aplica	$277.00
Tepic	$147.98	No aplica	$145.17
Nuevo Laredo	$162.80	No aplica	$277.00
Lázaro Cárdenas	$124.79	No aplica	$277.00
Campeche	$154.93	No aplica	$48.27

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que ASA no tiene capacidad de fijar las tarifas del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, ya que estas tarifas deben ser revisadas y aprobadas por la CRE conforme a lo establecido en el artículo 82 de la LH. Sin perjuicio de que ASA puede deteriorar la calidad en el servicio al ser el único oferente de este y así afectar la relación precio/calidad.

Como se menciona en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", ASA, como permisionario de ALMACENAMIENTO, está sujeto a la obligación de acceso abierto y no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, de conformidad con la LH, el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO y las DACG DE ACCESO ABIERTO. Para ello, debe presentar a la CRE, para su aprobación, los TCPS en los que se definan las características y alcance de la prestación del servicio. En este sentido, ASA, como permisionario de 60 (sesenta) sistemas de

almacenamiento en aeropuertos, presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO sujeto a lo establecido en los TCPS ASA, los cuales fueron aprobados por la CRE mediante resolución número RES/1704/2018.[554]

Los TCPS ASA establecen las bases y principios bajo los cuales ASA debe prestar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO,[555] el cual debe regirse bajo los principios de acceso abierto efectivo y no indebidamente discriminatorio, a cualquier solicitante, sujeto a que: **i)** exista capacidad disponible en el sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO; **ii)** el solicitante celebre un contrato con ASA para la prestación del servicio; **iii)** la prestación del servicio sea técnicamente factible; y, **iv)** el solicitante sea un TRANSPORTISTA AÉREO o un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO que, a su vez, tenga celebrado un contrato con un TRANSPORTISTA AÉREO.[556] A diferencia del ALMACENAMIENTO EXTERNO, el ALMACENAMIENTO INTERNO debe prestarse bajo la modalidad de uso común,[557] es decir, modalidad de servicio bajo la cual los USUARIOS, previa celebración de contrato, podrán acceder a la prestación de los servicios sin requerir de compromisos de reserva contractual.[558]

En cuanto a la asignación de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, de conformidad con los TCPS ASA, ya sea para la celebración de nuevos contratos o para la confirmación de pedidos, se tomará como base el Inventario de Operación del usuario, el cual comprende la cantidad de combustible que este requiere ingresar al sistema de ALMACENAMIENTO INTERNO en función del patrón de su consumo cuando este sea un TRANSPORTISTA AÉREO, o del consumo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a los que representa con base en los contratos suscritos con los mismos, cuando este sea un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.[559]

Al respecto, la asignación de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, con base en el Inventario de Operación, se realizará considerando un inventario mínimo de 5 (cinco) días, determinados con base al patrón de consumo promedio diario de los últimos 3 (tres) meses del TRANSPORTISTA AÉREO o de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que represente el COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.[560]

Una vez determinado el volumen de asignación de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, los TCPS ASA establecen un procedimiento de prelación entre las solicitudes de servicio. En primer lugar, se atenderán aquellas hechas por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, por ellos mismos o por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que los representen, que presten servicios de transporte aéreo regular. En segundo lugar, a aquellos USUARIOS que presten el servicio de transporte aéreo no

---

[554] Folio 992 del EXPEDIENTE.
[555] De conformidad con las disposiciones 42.2 y 42.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[556] De conformidad con el punto "*4. Descripción general del Servicio de Almacenamiento*" de los TCPS ASA.
[557] De conformidad con la disposición 42.2, fracción I, de las DACG DE ACCESO ABIERTO, así como del punto "*4.1 Servicio de Almacenamiento en Uso Común*" de los TCPS ASA.
[558] De conformidad con la disposición 2.18 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[559] De conformidad con el punto "*2. Definiciones*" y "*4.1.2. Criterios de Asignación de Capacidad en el SAUC*" de los TCPS ASA.
[560] De conformidad con el punto "*4.1.1. Generalidades*", fracción IV, de los TCPS ASA y de la disposición 42.2, fracción III, de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

regular y en tercer lugar a aquellos que demanden combustibles para actividades distintas a las aeronáuticas.[561]

En caso de empate bajo los criterios señalados anteriormente, ASA deberá prorratear la capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO, conforme lo estipulado en el punto "*4.1.1. Generalidades*", fracción VII, de los TCPS ASA, que señala lo siguiente:

> "(…) [ASA] aplicará un esquema de asignación del uso del Sistema por prorrateo simple como sigue: i. Calculará, en forma de porcentaje, la cantidad en que, la suma de las cantidades contenidas en la totalidad de los Pedidos de los Usuarios, exceda la capacidad operativa respectiva; ii. Para cada Usuario, reducirá la cantidad del Pedido individual en el mismo porcentaje calculado en el subinciso i anterior, y iii. Llevará a cabo la Confirmación de los Pedidos, en su caso, conforme al numeral 15.1.5 siguiente."

De lo anterior se observa que ASA debe asignar la capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO INTERNO, en función del consumo de turbosina que tengan los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Asimismo, los pedidos de capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO que realicen los TRANSPORTISTAS AÉREOS por sí mismos o representados por un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO deberán realizarse de forma mensual, a más tardar 15 (quince) días naturales antes del primer día flujo[562] de cada mes, y podrán modificarse de forma diaria.[563]

Ahora bien, además de participar como ALMACENISTA INTERNO, ASA participa en el MERCADO INVESTIGADO como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO por lo cual, para prestar sus servicios, requiere contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO INTERNO. En línea con lo anterior, y en atención al principio de participación cruzada establecido en el artículo 83 de la LH, la CRE mediante la resolución RES/476/2019[564] le impuso a ASA una obligación de estricta separación operativa, funcional y contable de las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y ALMACENAMIENTO INTERNO, sujetando el desarrollo de dichas actividades a diversos lineamientos, los cuales se establecieron como "*Anexo 2*" del permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN de ASA.[565]

En dichos lineamientos se establece que ASA mantendrá separadas las actividades y funciones de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y de ALMACENAMIENTO INTERNO, mediante Unidades Administrativas independientes;[566] no obstante, [redacted]*

---

[561] De conformidad con la disposición 4.1.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[562] El periodo de operación consecutivo de veinticuatro horas que comienza a las 00:00 horas de un día determinado y termina a las 23:59 horas del mismo día, de acuerdo con la zona horaria en la que se encuentra el Sistema, de conformidad con las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[563] De conformidad con el punto "15.2.2. *Pedidos mensuales*" de los TCPS ASA.

[564] Emitida el catorce de junio de dos mil diecinueve.

[565] Permiso de COMERCIALIZACIÓN H/22259/COM/2019. Folio 1433 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*H_22239_COM_2019.pdf*".

[566] De conformidad con el punto 4.2.1 del "Anexo 2" del permiso H/22259/COM/2019. Folio 1433 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 2.pdf*".

[redacted]*.[567] Por lo que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación del EXPEDIENTE, ASA presta las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y de ALMACENAMIENTO INTERNO de forma integrada.

En tales circunstancias, se observa que ASA, en su condición de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, tiene la posibilidad de utilizar la capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO INTERNO para sí mismo; específicamente, se advierte que ASA ha utilizado parte de la capacidad de almacenamiento para sus propios fines en todos los sistemas de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA en los que ha existido capacidad utilizada durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de dos mil diecinueve.[568] No obstante, no hay mecanismos establecidos para el caso en que ASA se asigne capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO en tanto no se complete la estricta separación operativa, funcional y contable de estas actividades.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en 36 (treinta y seis) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, ASA utiliza más del 60% (sesenta por ciento) de capacidad para actividades propias, en 20 (veinte) sistemas ocupa entre el 40% (cuarenta por ciento) y el 60% (sesenta por ciento) y únicamente en 4 (cuatro) sistemas utiliza, en promedio, menos del 40% (cuarenta por ciento) para sí mismo.[569]

Por lo anterior, se concluye que ASA podría tener la posibilidad de restringir el abasto del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO en los que presta el servicio ya que, si bien existen reglas de asignación de capacidad conforme los TCPS ASA para otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, no se observan mecanismos de asignación para cuando ASA utiliza su propia capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO ya que ASA no puede celebrar contratos consigo mismo. Lo anterior podría limitar el porcentaje de capacidad en los sistemas de ASA para uso de otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, en tanto no se realice completamente la separación operativa, funcional y contable de las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Adicionalmente, se observa que los procedimientos para la demanda del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA presentaron atrasos para al menos un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, lo cual restringió su actividad comercial.

---

[567] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Relatoria de Hechos de Estatuto Orgánico .pdf*", página dos.
[568] Folios 1028 a 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*26_xi Capacidad asignada*" y "*26 Capacidades*".
[569] Elaboración propia con base en la información disponible en el Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*26_i-ix y xiii Capacidades.xlsx*".

4.1.2.1.3 Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

En los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA es el único prestador del servicio en cada uno de ellos. No obstante, no es posible para ASA fijar precios derivado de la regulación aplicable. Por otra parte, ASA tiene la capacidad de restringir el abasto ya que no hay mecanismos establecidos para el caso en que ASA se asigne capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO en tanto no se complete la estricta separación funcional, operativa y contable de estas actividades. Asimismo, existen quejas respecto de la demora en la atención de las solicitudes para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO.

4.1.2.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (...), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (...)
> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (...)."

En relación con el artículo anterior, en el artículo 7 de las DISPOSICIONES se establecen los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis del artículo 59, fracción II, de la LFCE. A continuación, se muestra el análisis respectivo de cada una de las fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Con base en ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen elementos y restricciones que constituyen barreras para entrar a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

4.1.2.2.1 Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante de tipo económico, el artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES establece que:

[Espacio intencionalmente en blanco]

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> **I.** Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;
> **II.** El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;
> (...)
> **IV.** La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;
> (...)."

Respecto de los costos financieros o de desarrollo de canales alternativos, así como al acceso a financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no obran indicios en el EXPEDIENTE que indiquen que ASA accede a mejores condiciones que las prevalecientes en el mercado para cualquier otro AGENTE ECONÓMICO.

En cuanto al monto, indivisibilidad, plazo de recuperación de las inversiones, así como de los usos alternativos de la infraestructura y equipo para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los montos de inversión en infraestructura y de adquisición de equipos para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina, así como la escasez de usos alternativos de la infraestructura y equipo, constituyen barreras económicas a la entrada de nuevos oferentes en cada uno de MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO. A continuación, se explican los elementos que consideró la AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

En primer lugar, de información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que las inversiones realizadas por ASA para la construcción de infraestructura para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO tales como tanques de almacenamiento, sistemas de ductos y red de hidrantes, equipo de bombeo y filtrado, sistemas de carga y descarga de PETROLÍFEROS, contraincendios, eléctrico y de medición fueron, en promedio, de $30,716,521.00 (treinta millones setecientos dieciséis mil quinientos veintiún pesos 00/100 M.N).[570] Sin embargo, el monto de dicha inversión estuvo en función de múltiples factores tales como la capacidad y el número de tanques almacenamiento, y de si el sistema incluye el desarrollo de una red de hidrante en el aeropuerto.[571]

La **Tabla 26** muestra, para cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO, las inversiones realizadas por ASA en la construcción de sus sistemas de ALMACENAMIENTO INTERNO. Estas inversiones corresponden a la construcción de los sistemas de ALMACENAMIENTO, que incluye tanques de ALMACENAMIENTO, equipo de bombeo y filtrado, sistemas de carga y descarga de PETROLÍFEROS, contraincendios, eléctrico y de medición, y, en su caso, sistema de ductos y red de hidrantes.

---

[570] Cálculos propios con información de los permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA. Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*21 Permisos de Almacen*".
[571] Véase los permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA. Ídem.

Tabla 26. Inversiones realizadas por ASA para la construcción de infraestructura y/o adquisición de equipo en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO[572]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Monto (MXN)	Red de Hidrantes
Acapulco	$17,786,055	No
Aguascalientes	$10,022,496	No
Bajío	$28,489,123	Sí
Ciudad Obregón	$14,237,462	No
Ciudad Juárez	$18,416,114	No
Ciudad del Carmen	$17,637,286	No
Colima	$6,823,565	No
Campeche	$6,879,855	No
Chetumal	$4,752,016	No
Culiacán	$28,968,093	No
Cancún	$194,091,615	Sí
Chihuahua	$33,663,259	No
Cuernavaca	$5,017,647	No
Ciudad Victoria	$3,761,260	No
Cozumel	$31,381,633	No
Durango	$9,161,113	No
Guadalajara	$141,659,641	Sí
Guaymas	$23,109,128	No
Hermosillo	$23,616,935	Sí
Huatulco	$12,868,810	Sí
La Paz	$17,390,301	No
Los Mochis	$18,768,766	No
Loreto	$10,396,245	No
Lázaro Cárdenas	$5,271,005	No
Matamoros	$14,060,514	No
Ciudad de México	$243,127,811	Sí
Mérida	$32,849,071	Sí
Morelia	$12,408,808	Sí
Minatitlán	$18,787,293	No

[572] Ídem.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Monto (MXN)	Red de Hidrantes
Monterrey	$160,947,318	Sí
Mexicali	$25,777,244	No
Mazatlán	$19,080,674	No
Nuevo Laredo	$24,201,125	No
Nogales	$2,218,603	No
Oaxaca	$33,523,316	No
Poza Rica	$4,035,713	No
Puebla	$16,034,010	No
Pachuca	$2,464,526	No
Puerto Peñasco	$6,088,024	No
Puerto Vallarta	$117,956,451	Sí
Puerto Escondido	$3,436,757	No
Querétaro	$29,428,198	No
Reynosa	$4,162,681	No
San José del Cabo	$20,668,535	Sí
San Luis Potosí	$16,947,418	No
Tampico	$6,032,452	No
Tapachula	$17,072,818	No
Tehuacán	$2,605,847	No
Tuxtla Gutiérrez	$95,370,807	No
Tijuana	$110,202,003	Sí
Toluca	$80,316,467	No
Tamuín	$1,713,886	No
Tepic	$2,923,585	No
Torreón	$14,024,950	No
Uruapan	$3,837,403	No
Veracruz	$9,638,616	Sí
Villahermosa	$24,497,451	Sí
Zacatecas	$9,244,578	No
Ixtapa	$10,793,226	Sí
Manzanillo	$14,076,671	No

De lo anterior se observa que un nuevo AGENTE ECONÓMICO que pretenda construir un sistema de almacenamiento para ofrecer el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO deberá incurrir en costos que dependen de la capacidad del sistema de almacenamiento y de si construirá una red de

hidrantes, pero que pueden oscilar entre $1,713,886.00 (un millón setecientos trece mil ochocientos ochenta y seis pesos 00/100 M.N.) y $243,127,811.00 (doscientos cuarenta y tres millones ciento veintisiete mil ochocientos once pesos 00/100 M.N.).

En relación con los posibles usos alternativos de la infraestructura de ALMACENAMIENTO INTERNO, de forma similar a lo que se mencionó en el apartado "***2.2.2.1.2 Monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como ausencia de usos alternativos***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", en el caso de los permisionarios de ALMACENAMIENTO INTERNO, es posible que los permisionarios usen la infraestructura para almacenar PETROLÍFEROS distintos a la turbosina, siempre y cuando se lleven a cabo procedimientos específicos de limpieza con la finalidad de cumplir con la calidad de estos, establecida en la NOM-016. Sin embargo, puede existir una restricción establecida en el permiso si en este no se incluyen PETROLÍFEROS distintos a la turbosina. En el caso específico de los sistemas de ALMACENAMIENTO INTERNO localizados dentro de los aeropuertos, no resulta factible su uso para el ALMACENAMIENTO de otros PETROLÍFEROS distintos a la turbosina ya que el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS prohíbe a los autotanques autorizados para el transporte de combustibles abandonar el aeropuerto, lo cual restringiría su uso de manera local. Por lo tanto, se concluye que la infraestructura y/o equipo de ALMACENAMIENTO INTERNO no tiene usos alternativos.

Finalmente, en relación con la inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia en el mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el servicio de SUMINISTRO es indispensable para el abasto de turbosina al ala de la aeronave, por lo cual no requiere de publicidad para posicionarse en determinado mercado. En este sentido, no resulta de mérito analizar el artículo 7, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

4.1.2.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante de tipo normativo, el artículo 7, fracción III, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (...)
> **III.** La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;
> (...).
> **V.** Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;
> (...)
> **VII.** Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

El servicio ALMACENAMIENTO INTERNO está sujeto a la regulación energética, así como a la aeroportuaria. Los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar dicho servicio deben acreditar diversos requisitos ante la CRE y la SICT.

Respecto de las disposiciones del sector energético, el AGENTE ECONÓMICO necesita contar con el permiso emitido por la CRE, que ampare la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO. No obstante, no obra información en el EXPEDIENTE que haga suponer que el permiso para el ALMACENAMIENTO INTERNO constituya una barrera de entrada infranqueable.

En cuanto a las disposiciones del sector aeroportuario, el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO debe celebrar un contrato con el concesionario o permisionario del aeropuerto para prestar dicho servicio. Dicho contrato debe ser autorizado por la SICT. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, aún y cuando el derecho de exclusividad en favor de ASA para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, así como otras actividades, estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, fue derogado con la entrada en vigor de la LH, los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios en los aeropuertos bajo estudio no fueron modificados, manteniendo aún cláusulas de exclusividad en favor de ASA.[573]

Al respecto se presentan los siguientes ejemplos:

Título de Concesión para la operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

> "*2.4.2. Servicios Relativos a Combustible.* [ASA], *prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, los* ***servicios consistentes*** *en el* ***almacenamiento****, distribución,* ***suministro****, succión y abastecimiento de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto.* ***Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento****, distribución,* ***suministro*** *y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *licitará la prestación de los mismos.*".[574] [Énfasis añadido]

Título de Concesión para la operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Cancún.

> "***2.4.2. Servicios Relativos a Combustible.*** [ASA] *prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable,* ***los servicios consistentes en el almacenamiento****, distribución,* ***suministro*** *y abastecimiento* ***de combustible*** *a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente,* ***el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento,*** *distribución,* ***suministro*** *y succión de combustible, hasta*

---

[573] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*90. Concesiones aeroportuarias*".
[574] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Título de Concesión AICM*".

> *en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *licitará la prestación de los mismos.*".[575] [Énfasis añadido]

Título de Concesión para la operación del Aeropuerto Internacional de Guadalajara.

> "***2.4.2. Servicios Relativos a Combustible.*** [ASA] *prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable,* ***los servicios consistentes en el almacenamiento,*** *distribución,* ***suministro****, succión y abastecimiento* ***de combustible*** *a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto.* ***Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento,*** *distribución,* ***suministro*** *y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *licitará la prestación de los mismos.*".[576] [Énfasis añadido]

Lo anterior se corrobora ya que ASA señaló que "(…) *se debe considerar que los Títulos de Concesión de las empresas aeroportuarias tienen una condición que establece que ASA prestará en el aeropuerto el servicio de suministro de combustible y que ni el concesionario ni ningún tercero podrá prestar este servicio.*"[577]

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, constituyen una barrera a la entrada de tipo normativo para los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO ya que siguen siendo aplicadas, aunque son contrarias al esquema jurídico vigente.

Finalmente, la LEY DE AEROPUERTOS establece un requisito normativo que podría constituirse como barrera a la entrada para que personas morales extranjeras puedan prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO, pues el artículo 54, segundo párrafo, dispone que "[c]*uando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios* ***deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas.***" [énfasis añadido]

En congruencia con lo anterior, el artículo 7, fracción III, inciso w), de la LEY DE INVERSIÓN, establece una limitación a la participación de inversión extranjera de hasta el 49% (cuarenta y nueve por ciento) para la actividad de suministro de combustibles para aeronaves que, como se señaló en la sección "***V. Mercado Investigado***" del DICTAMEN PRELIMINAR, comprende los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. A pesar de que la restricción en la participación de sociedades extranjeras no es absoluta, el hecho de que los inversionistas no tengan

---

[575] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo denominado "*Título de Concesión. Aeropuerto Cancún*".
[576] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*Título de concesión AGDL*".
[577] Folio 9267.

la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión, puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que preliminarmente, se considera que la limitación en la participación constituye una barrera a la entrada de tipo normativo.

Como se mencionó, la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO se circunscribe al aeropuerto en donde se presta el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina. Por lo tanto, el análisis de limitaciones a la competencia en los mercados internacionales no resulta aplicable.

De forma similar, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido actos o disposiciones jurídicas emitidos por alguna AUTORIDAD PÚBLICA que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a prestadores de servicios. Por lo cual, no resulta de mérito analizar esta fracción.

4.1.2.2.3 Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES

En relación con otras barreras a la entrada al mercado relevante, el artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (...)
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y"

No existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS que participan actualmente en el mercado, que puedan constituirse como barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.

4.1.2.2.4 Conclusiones sobre barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen barreras a la entrada en relación con los montos que se requieren para la construcción de infraestructura para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO y los escasos usos alternativos de dicha infraestructura y equipo.

Por otro lado, existen 3 (tres) principales barreras a la entrada de tipo normativo para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia que sustente que dicha barrera es infranqueable; **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, aunque contrarias al esquema jurídico vigente, siguen siendo aplicadas; y, **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49%

(cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada al mercado de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.

4.1.2.3 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59**. Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **III**. La existencia y poder de sus competidores;
> (…)."

Conforme a lo analizado en el apartado "***4.1.2.1.1 Participaciones de mercado***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, actualmente ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que controla la infraestructura de ALMACENAMIENTO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO. Por lo tanto, para los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, ASA no enfrenta presiones competitivas.

4.1.2.4 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **IV.** Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
> (…)."

Para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO se requiere contar con infraestructura de almacenamiento dentro de los aeropuertos. Dicha capacidad de infraestructura se encuentra limitada a la establecida en los Programas Maestros de Desarrollo de cada uno de los aeropuertos. Los Programas Maestros de Desarrollo deben contener cuando menos, los planes de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura, instalaciones y equipo dentro del aeropuerto. Adicionalmente, si se requiere ampliar la infraestructura dentro del aeropuerto, se debe solicitar la autorización de la SICT para poder llevar a cabo operaciones de construcción. Considerando lo anterior, el concesionario o permisionario del aeropuerto debe realizar actos para contar con opciones competitivas y únicamente podrá limitar el número de prestadores de servicios complementarios, entre los que se incluye el ALMACENAMIENTO INTERNO, por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. No obstante, los ALMACENISTAS INTERNOS están obligados a presentar mecanismos y programas para el desarrollo

de capacidad incremental, acordes con las previsiones de crecimiento de demanda de servicios aeroportuarios.

De las constancias que obran en el EXPEDIENTE, se observa que hay un solo AGENTE ECONÓMICO que participa en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO, quien es propietario de la infraestructura de ALMACENAMIENTO INTERNO.

De lo anterior se observa que las posibilidades de acceso a fuentes de insumos de los AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO se encuentran restringidas física, técnica y económicamente, para la infraestructura de almacenamiento y red de hidrantes.

4.1.2.5 Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **V.** El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y
> (…)."

Dado que ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que participa en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que:

[redacted][578]

De lo anterior, se observa que los procedimientos para la demanda del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA presentaron atrasos para al menos un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

Por otro lado, otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que:

[redacted]

[578] Folios 2302 y 2303 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]. [579] [Énfasis añadido]

Lo anterior indica que la calidad de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA puede generar afectaciones no imputables a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Asimismo, no pasa desapercibido para la AUTORIDAD INVESTIGADORA que otro COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) [redacted]". [580] Al respecto, en la ausencia de la separación funcional, operativa y contable de las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, dicha información podría generar ventajas a ASA en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

4.1.2.6 Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción VI, de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
> **I.** El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
> **II.** La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
> **III.** La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores."

En cuanto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único servicio

[579] Folio 2759 del EXPEDIENTE.
[580] Folio 2302 del EXPEDIENTE.

en dichos mercados relevantes es el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DISPOSICIONES.

Respecto del acceso a las importaciones y los costos de internación, tal como se analizó en el apartado "***4.1.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO es ofrecido en sitio dentro de un aeropuerto en específico, por lo que no es posible su importación; en consecuencia, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DISPOSICIONES.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de turbosina en cada uno los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, en el apartado "***4.1.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, se mencionó que en todos los aeropuertos existe un único proveedor del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, por lo que no resulta de mérito el análisis del artículo 8, fracción III, de las DISPOSICIONES.

4.1.2.7 Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO

Con base en lo señalado en la presente sección del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO, con base en lo siguiente:

- ASA ha sido el único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en cada uno de los 60 (sesenta) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO.
- ASA podría tener capacidad para restringir el abasto de ALMACENAMIENTO INTERNO derivado de que no existe un mecanismo claro para que preste el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO. Adicionalmente, se presentan quejas relacionadas con la demora en el tiempo de las solicitudes para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con los montos para la construcción de infraestructura y adquisición de equipo para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia que sustente que dicha barrera es infranqueable, **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los

operadores aeroportuarios, que siguen siendo aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente; y, **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada al mercado de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.

- Existen quejas de algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS respecto de: **i)** los atrasos que generan los procedimientos para la demanda del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO de ASA, **ii)** la calidad de los servicios de ASA que puede generar afectaciones no imputables a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS; y, **iii)** dado que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA la información que obtiene ASA en su calidad de ALMACENISTA podría generar ventajas para este organismo en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

4.2 MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza la actividad de EXPENDIO y se determinan 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. Posteriormente, se concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en ninguno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO determinados. A continuación, se desarrolla el análisis que permitió a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dichas conclusiones preliminares.

4.2.1 Definición del MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO (artículo 58 de la LFCE)

De acuerdo con la literatura económica, el mercado relevante es un conjunto de productos o servicios que se ejercen presión competitiva entre sí en un área geográfica determinada.[581] En concordancia con lo anterior, un mercado relevante es el conjunto de productos o servicios que son sustituibles entre sí, que se intercambian en un espacio geográfico donde las condiciones de competencia son homogéneas pero distinguibles de otras regiones.[582]

Como ya se mencionó, el EXPENDIO de turbosina es una actividad distinta al ALMACENAMIENTO INTERNO, pero que forma parte de la actividad de SUMINISTRO. Al respecto, en esta sección se definen los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO conforme al artículo 58 de la LFCE. Primero, el análisis de sustitución se realizará por el lado de la demanda. Es decir, si es posible que, ante un aumento de los precios del EXPENDIO, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS utilicen otros servicios de manera indistinta para lograr el mismo fin. Después, se analizará la sustitución desde el lado de la oferta, identificando si existiera la posibilidad de que algunos AGENTES ECONÓMICOS puedan ofrecer el servicio de EXPENDIO en el corto plazo sin incurrir en grandes costos hundidos.

---

[581] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*52. Política de Competencia Teoría y Práctica_Massimo Mota.pdf*", página ciento treinta y siete.
[582] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*103. Mercado Relevante_INZ.pdf*", página treinta.

Una vez realizado el análisis de sustitución en su dimensión servicio, posteriormente se realizará el estudio de la dimensión geográfica del mercado relevante. En esa sección se analizan, entre otros factores, el alcance de los permisos de EXPENDIO, así como los costos y probabilidades de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de acudir a otros mercados. Por último, se analizarán algunas restricciones normativas que limitan el acceso de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a fuentes de abasto alternativas.

Como se detalla a continuación, este análisis permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinar preliminarmente la existencia de 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO que consisten en el EXPENDIO de turbosina por aeropuerto.

4.2.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> **I.** Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución
> (...)".

Con base en lo anterior, y para determinar la dimensión servicio del mercado relevante, en esta sección se analizan las posibilidades de sustitución del servicio de EXPENDIO desde el punto de vista de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS (sustitución por el lado de la demanda), así como desde el punto de vista de las posibilidades que tienen otros AGENTES ECONÓMICOS para ofertar el EXPENDIO en el mercado (sustitución por el lado de la oferta).

4.2.1.1.1 Sustitución por el lado de la demanda

Como se señaló previamente, quienes demandan el servicio de EXPENDIO son los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como parte del servicio de SUMINISTRO que ofrecen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, el EXPENDIO es un servicio indispensable para llevar turbosina a las aeronaves de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el cual, de conformidad con la legislación aeroportuaria,[583] es el único medio por el que se puede entregar turbosina dentro de los aeropuertos. Por lo tanto, se concluye preliminarmente que no existen alternativas jurídicamente viables al servicio de EXPENDIO.

4.2.1.1.2 Sustitución por el lado de la oferta

Por el lado de la oferta, de información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que existen 4 (cuatro) AGENTES ECONÓMICOS con permisos

[583] Una descripción del marco jurídico del SUMINISTRO se encuentra en el "***Anexo 3. Marco jurídico del Mercado Investigado***" del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

de EXPENDIO: ASA (62 -sesenta y dos- permisos),[584] ACROSS FUEL (1 -un- permiso),[585] SEA (2 -dos- permisos)[586] y TURBOMEX (1 -un- permiso).[587] No obstante, TURBOMEX manifestó que "(…) *no ha tenido operación alguna dentro del mercado nacional de combustibles para aeronaves* (…)".[588] Por otro lado, de información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que ACROSS FUEL y SEA [redacted].[589] Por lo tanto, ASA es el único EXPENDEDOR que atiende la demanda de turbosina para vuelos regulares.

Asimismo, de información que obra en el EXPEDIENTE, no se identifica ningún otro AGENTE ECONÓMICO con habilidades y activos suficientes para satisfacer la demanda del servicio de EXPENDIO de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en algún aeropuerto en un corto periodo de tiempo.

Ahora bien, como se señaló en la sección anterior, de conformidad con la regulación vigente el servicio de EXPENDIO es la única manera de hacer llegar el combustible al ala del avión. En este sentido, ASA manifestó que realiza el EXPENDIO a través de autotanques en todos los aeropuertos en los que tiene permiso, y dispensadores mediante red de hidrantes en los aeropuertos de Ciudad de México, el Bajío, Cancún, Monterrey, Guadalajara, Hermosillo, Huatulco, Morelia, Mérida, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tijuana, Veracruz, Villahermosa y Zihuatanejo.[590] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que ambas modalidades son complementarias entre sí por lo siguiente: **i)** en los aeropuertos en donde se ofrecen ambas modalidades del servicio no todas las posiciones cuentan con red de hidrantes, por lo cual, solo se pueden utilizar dispensadores en aquellas posiciones que cuenten con dicha infraestructura; y, **ii)** [redacted].[591] Por lo tanto, el medio de EXPENDIO [redacted] y no depende del EXPENDEDOR.

4.2.1.1.3 Conclusión del análisis de sustitución en su dimensión producto y servicio

En suma, por el lado de la demanda, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS no tienen posibilidades de sustituir el EXPENDIO por algún otro servicio, ya que es la única manera de hacer llegar la turbosina al ala del avión. Asimismo, por el lado de la oferta, existe un único oferente del

---

[584] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".
[585] Folio 7793 del EXPEDIENTE.
[586] Folios 7689 y 7690 del EXPEDIENTE.
[587] Folio 6636 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*5.Permiso PL.21039.EXP.AE.2018.pdf*".
[588] Folio 7648 del EXPEDIENTE.
[589] Véase la lista de clientes de ACROSS FUEL y SEA. Disponibles en los folios 7825, 7704 y 8441 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 9 Anexo 2*", "*Anexo 12.- Reportes Volumetricos y Ventas*" y "*Anexo 9. Reportes Abril-Julio 2020*", respectivamente.
[590] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2. Metodologia Calculo Tarifas Alm.pdf*", página diez.
[591] Folio 5318 del EXPEDIENTE.

servicio a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a través de 2 (dos) modalidades que son complementarias entre sí y no se identifica ningún otro AGENTE ECONÓMICO que pudiera satisfacer la demanda de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS en el corto plazo. Por lo anterior, se puede definir la dimensión servicio del mercado relevante como el servicio de EXPENDIO de turbosina mediante autotanques y dispensadores.

4.2.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **II.** Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;
> **III.** Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;
> (...)."

En los permisos para la actividad de EXPENDIO se especifica individualmente el aeropuerto en el cual se puede ofertar dicho servicio y los equipos con los cuales puede prestarse.[592] Al ser un servicio que se presta en sitio, los permisionarios no incurren en costos de distribución, por lo cual el análisis del artículo 58, fracción II, de la LFCE no resulta aplicable.

En consecuencia, en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se analiza únicamente el artículo 58, fracción III, de la LFCE sobre las posibilidades que tienen los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de solicitar el servicio de EXPENDIO de turbosina en aeropuertos u otros lugares distintos a los de origen o destino de las aeronaves, así como los costos que enfrentarían por acudir a estos mercados.

En relación con el EXPENDIO de turbosina en lugares distintos a aeropuertos, el artículo 60 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS señala que "[e]*l servicio de suministro* [ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO] *de combustible debe prestarse* ***únicamente*** *a las aeronaves y equipo de apoyo que se encuentren* ***dentro del aeródromo*** (...)" [Énfasis añadido]. Por lo tanto, no es posible expender turbosina fuera de aeropuertos. Además, se tiene conocimiento de que no es posible realizar el EXPENDIO en aeropuertos distintos a los de origen o destino de las aeronaves, de acuerdo con lo siguiente:

Un TRANSPORTISTA AÉREO declaró que no es posible realizar el EXPENDIO de turbosina en un aeropuerto diferente al de origen, ya que para ello se requieren escalas adicionales no programadas que resultarían en el incumplimiento de itinerarios y rutas programadas, además de costos

[592] Véase los permisos de EXPENDIO de ASA. Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ii) Permisos Expendio*".

adicionales por incremento de personal, equipo, jornada de tripulantes y carga de trabajo.[593] En el mismo sentido, otro TRANSPORTISTA AÉREO señaló que, por cuestiones de logística, plan de vuelos y planeación en inventarios, no resulta operativamente viable llevar a cabo la carga de turbosina en aeropuertos distintos a los de origen o destino,[594] ya que resultaría poco funcional trasladar la aeronave a un lugar distinto a aquel en el que se presta el servicio de transporte.[595]

Por su parte, un tercer TRANSPORTISTA AÉREO señaló que no es posible solicitar el EXPENDIO de turbosina en un aeropuerto distinto al de origen o destino debido a las limitaciones en almacenamiento[596] y que adquirir la turbosina en algún punto fuera del aeropuerto resultaría económicamente inviable, ya que tendría que incurrir no solo en los costos de realizar un vuelo sin pasajeros para ir a cargar turbosina y luego regresar al aeropuerto donde se realizaría el vuelo, sino también en costos adicionales de personal y desgaste de la aeronave.[597]

Por lo anterior, se concluye preliminarmente que la posibilidad de abastecerse de turbosina desde lugares distintos a aeropuertos no es posible de acuerdo con la regulación vigente. Asimismo, el EXPENDIO de turbosina desde otros aeropuertos distintos a los aeropuertos de origen o destino no resulta operativa ni económicamente viable. Por lo tanto, se define la dimensión geográfica del mercado relevante como el área que se circunscribe al perímetro de cada uno de los 62 (sesenta y dos) aeropuertos en donde ASA presta el servicio de EXPENDIO de turbosina.

4.2.1.3 Restricciones normativas: artículo 58, fracción IV, de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **IV.** Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (...)".

Mediante aviso general publicado en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho, la Dirección General de Aeronáutica Civil de la ahora SICT informó que, con motivo de la entrada en vigor de la LH, se materializó la derogación del artículo Noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.[598] Lo anterior, puesto que dicho numeral se oponía al contenido y las provisiones

---

[593] Folio 5315 del EXPEDIENTE.
[594] Folio 5234 del EXPEDIENTE.
[595] Folio 5240 del EXPEDIENTE.
[596] Folio 4912 del EXPEDIENTE.
[597] Folio 5666 del EXPEDIENTE.
[598] El artículo noveno transitorio disponía lo siguiente: *"NOVENO.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuará prestando, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible a los transportistas y operadores aéreos. Consecuentemente, ni los concesionarios, permisionarios o*

dispuestas en la LH al prohibir la participación de terceros distintos a ASA para prestar los servicios de ALMACENAMIENTO, distribución y SUMINISTRO de combustible.

Sin embargo, con ello no quedó sin efectos la restricción contenida en la mayoría de los títulos de concesión aeroportuarios que prohíbe a los concesionarios aeroportuarios prestar directa o indirectamente el servicio complementario de SUMINISTRO [ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO].[599] En ese sentido, los concesionarios aeroportuarios no pueden prestar los servicios complementarios. Así, los concesionarios aeroportuarios no pueden aún proveer el servicio de EXPENDIO o contratar el servicio con un permisionario distinto a ASA.

Adicionalmente, los permisos para prestar el servicio de EXPENDIO en aeropuertos se otorgan para la prestación de estos en un aeropuerto en específico, su área de aplicación se circunscribe al aeropuerto autorizado. En ese sentido, para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar este servicio en un nuevo aeropuerto, debe presentar una solicitud a la CRE para la obtención del permiso correspondiente.[600]

Por lo tanto, se concluye que, a pesar de la derogación del artículo Noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, se observa que la mayoría de los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios no fueron modificados, manteniendo aún cláusulas de exclusividad en favor de ASA; asimismo, la entrada de nuevos prestadores de los servicios de EXPENDIO en un aeropuerto en específico está sujeta a la obtención de los permisos correspondientes y la disponibilidad de espacio en el aeropuerto. (Véase el apartado "***4.2.2.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR).

---

algún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible; hasta en tanto la Secretaría [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *podrá licitar la prestación de los mismos. Se exceptúa de lo anterior a las personas que actualmente prestan el servicio de suministro de combustible* (…)" [Énfasis añadido].
Por su parte, la LH dispone en sus artículos 48, 49, 50, 51, 70 y 76 la apertura para que cualquier interesado realice las actividades de ALMACENAMIENTO, distribución y SUMINISTRO de combustible. Adicionalmente, en su artículo Tercero transitorio se dispuso la derogación de todas aquellas disposiciones que se opusieran a la LH: "*Tercero.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente Ley*".

[599] Un ejemplo es el título de concesión otorgado al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en el cual se señala lo siguiente en el numeral 2.4.2: "*Servicios Relativos a Combustible. Aeropuertos y Servicios Auxiliares prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución, suministro y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría* [SICT] *determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría* [SICT] *licitará la prestación de los mismos*" [Énfasis añadido]. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Título de Concesión AICM*".

[600] De conformidad con los artículos 48, fracción II de la LH y 6 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

4.2.1.4 Otras consideraciones: artículo 58, fracción V de la LFCE

El artículo 58 de la LFCE señala lo siguiente:

> "**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:
> (...)
> **V.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

Por su parte, el artículo 5 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 5.** Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben **analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos** oportunamente. Asimismo, se debe **delimitar el área geográfica** en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la **opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes** sin incurrir en costos significativos." [Énfasis añadido].

Respecto de la identificación de los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente, dicha identificación fue abordada en el análisis del artículo 58, fracción I, de la LFCE en el apartado "***4.2.1.1 Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Por su parte, la delimitación del área geográfica en la que se ofrecen y demandan dichos bienes o servicios, así como la posibilidad de acudir indistintamente a proveedores sin incurrir en costos significativos, fue analizada y delimitada en el apartado "***4.2.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

De esta forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen otros elementos adicionales que obren en el EXPEDIENTE y que puedan considerarse como circunstancias particulares del caso, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción V, de la LFCE, en relación con el artículo 5 de las DISPOSICIONES.

4.2.1.5 Conclusión de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

De lo anterior se concluye que la dimensión servicio del mercado relevante está conformada por el servicio de EXPENDIO de turbosina y la dimensión geográfica por el perímetro que circunscribe cada uno de los aeropuertos en donde ASA presta este servicio (MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO). A saber:

- Acapulco
- Aguascalientes
- Bajío
- Ciudad Obregón
- Ciudad Juárez
- Ciudad del Carmen

- Colima
- Campeche
- Chetumal
- Culiacán
- Cancún
- Chihuahua
- Cuernavaca
- Ciudad Victoria
- Cozumel
- Durango
- Guadalajara
- Guaymas
- Hermosillo
- Huatulco
- La Paz
- Los Mochis
- Loreto
- Lázaro Cárdenas
- Matamoros
- Ciudad de México
- Mérida
- Morelia
- Minatitlán
- Monterrey
- Mexicali
- Mazatlán
- Nuevo Laredo
- Nogales
- Oaxaca
- Poza Rica
- Puebla
- Pachuca
- Palenque
- Puerto Peñasco
- Puerto Vallarta
- Puerto Escondido
- Querétaro
- Reynosa
- Los Cabos
- San Luis Potosí
- Tampico
- Tapachula
- Tehuacán
- Tuxtla Gutiérrez
- Tijuana
- Toluca
- Tamuín
- Tepic
- Torreón
- Uruapan
- Veracruz
- Villahermosa
- Zacatecas
- Ixtapa
- Ixtepec
- Manzanillo

4.2.2 Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

Como se señaló en la sección anterior, el mercado relevante consiste, en su dimensión servicio, en el servicio de EXPENDIO de turbosina y, en su dimensión geográfica, en cada uno de los 62 (sesenta y dos) aeropuertos en los que ASA presta dicho servicio. En esta sección se realiza el análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO conforme al artículo 59 de la LFCE.

En primer lugar, se analizan las participaciones de mercado en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, así como su capacidad para fijar precios y/o restringir el abasto. En segundo lugar, se presentan las barreras a la entrada para ofrecer el servicio de EXPENDIO. En tercer lugar, se analiza la existencia y poder de los competidores. Enseguida se señalan las posibilidades de acceso de los AGENTES ECONÓMICOS y de sus competidores a fuentes de insumo. Finalmente, se analiza el comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO y otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES.

Como se detalla a continuación, este análisis permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluir preliminarmente la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, derivado de la existencia de un único EXPENDEDOR por aeropuerto con capacidad de fijar precios y de la existencia de barreras a la entrada de tipo económico y normativo relacionadas con el monto de las inversiones en infraestructura, los escasos usos alternativos de esta, la necesidad de contar con permisos emitidos por la CRE y contratos con el concesionario aeroportuario.

4.2.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO: artículo 59, fracción I, de la LFCE

El artículo 59, fracción I, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…) deberán considerarse los siguientes elementos:
> **I.** Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.
> Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente;
> (…)."

4.2.2.1.1 Participaciones de mercado

La participación de mercado de un AGENTE ECONÓMICO es la porción o cuota del mercado que posee o atiende ese AGENTE ECONÓMICO y refleja el posicionamiento que tiene respecto de sus

competidores en el mercado. En esta sección se analizan las participaciones de los AGENTES ECONÓMICOS en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

Respecto de las participaciones de mercado en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, desde dos mil dieciséis y hasta dos mil veinte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ASA fue el único AGENTE ECONÓMICO que prestó el servicio de EXPENDIO en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO y, por lo tanto, ostentó una participación del 100% (cien por ciento) en dichos mercados.[601]

4.2.2.1.2 Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto

En términos del artículo 59, fracción I, de la LFCE, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, se debe considerar la participación de los AGENTES ECONÓMICOS que actúan en este, y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mismo, sin que sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

En relación con el servicio de EXPENDIO, ASA manifestó que, de conformidad con el artículo 69 de la LEY DE AEROPUERTOS, las tarifas correspondientes a los servicios complementarios,[602] como el caso del servicio de EXPENDIO, deben registrarse ante la SICT previo al inicio de su vigencia y hacerse del conocimiento de los USUARIOS.

ASA, por ser un organismo público descentralizado, está sujeto a la LOAPF, la cual establece en su artículo 31 que corresponde a la SHCP, entre otros, establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal.[603] En este sentido, la SHCP manifestó que "(…) *actualmente solo tiene atribuciones para autorizar las tarifas de la actividad de* ***'expendio de combustibles para aeronaves' el cual se refiere al servicio complementario de suministro de combustible al ala del avión que presta ASA*** (…)"[604] [Énfasis de origen]. Por lo cual, el seis de junio de dos mil diecinueve, la Subsecretaría de Ingresos de la SHCP, autorizó a ASA las tarifas que entraron en vigor el uno de octubre de dos mil diecinueve para el servicio de EXPENDIO en cada una de las 62 (sesenta y dos) estaciones que conforman los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO en los que ASA opera (Véase **Tabla 27**).[605]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[601] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DIRECTORIO.xlsx*".

[602] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LEY DE AEROPUERTOS, los servicios complementarios son "(…) *los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico,* ***suministro de combustible a las aeronaves****, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.*" [Énfasis añadido]

[603] Folios 1362 y 1363 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Metodología para el cálculo de tarifas de expendio.pdf*", páginas cinco y seis.

[604] Folio 4395 del EXPEDIENTE.

[605] Folio 1349 del EXPEDIENTE.

Tabla 27. Tarifas de EXPENDIO autorizadas por la SHCP a ASA[606]

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Autotanques				
AICM	$115.088	$121.993	$154.217	$172.631
Cancún	$115.283	$122.200	$154.480	$172.925
Guadalajara	$131.798	$139.706	$176.609	$197.697
Tijuana	$133.709	$141.732	$179.170	$200.564
Monterrey	$138.524	$146.832	$185.622	$207.786
San José del Cabo	$160.688	$170.329	$215.321	$241.031
Puerto Vallarta	$176.015	$186.576	$235.860	$264.022
Bajío	$182.232	$193.165	$244.190	$273.347
Ciudad Juárez	$192.786	$204.353	$258.333	$289.179
Chihuahua	$199.415	$211.380	$267.216	$299.122
Querétaro	$201.223	$213.296	$269.638	$301.834
Aguascalientes	$212.393	$225.137	$284.607	$318.590
Culiacán	$213.440	$226.246	$286.010	$320.160
Toluca	$216.688	$229.689	$290.361	$325.031
La Paz	$220.219	$233.432	$295.093	$330.328
Mérida	$242.197	$256.729	$324.544	$363.295
Villahermosa	$264.840	$280.730	$354.886	$397.260
Morelia	$274.048	$290.491	$367.224	$411.072
Ciudad del Carmen	$274.861	$291.353	$368.314	$412.292
Ángel Albino Corzo	$282.370	$299.313	$378.376	$423.555
Mazatlán	$284.796	$301.884	$381.627	$427.194
Hermosillo	$305.481	$323.810	$409.345	$458.222
Mexicali	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Veracruz	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Huatulco	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Oaxaca	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
San Luis Potosí	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Cozumel	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Acapulco	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Puebla	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115

[606] Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*DOF Tarifas de expendio 2019.pdf*".

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Zihuatanejo	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Torreón	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Los Mochis	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Durango	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Tampico	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Zacatecas	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Reynosa	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Ciudad Obregón	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Tapachula	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Chetumal	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Campeche	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Manzanillo	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Uruapan	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Minatitlán	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Colima	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Tepic	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Ixtepec	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Puerto Escondido	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Matamoros	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Nuevo Laredo	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Ciudad Victoria	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Cuernavaca	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Loreto	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Poza Rica	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Guaymas	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Lázaro Cárdenas	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Pachuca	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Palenque	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Puerto Peñasco	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Tehuacán	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Nogales	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Tamuín	$312.743	$331.508	$419.076	$469.115
Dispensador				
MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	**Grupo A**	**Grupo B**	**Grupo C**	**Grupo D**
AICM	$83.350	$85.171	$107.669	$120.525
Cancún	$80.546	$85.378	$107.931	$120.819

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Guadalajara	$97.060	$102.884	$130.061	$145.590
Tijuana	$98.972	$104.910	$132.622	$148.457
Monterrey	$103.786	$110.014	$139.074	$155.680
San José del Cabo	$125.950	$133.507	$168.773	$188.925
Puerto Vallarta	$141.227	$149.754	$189.311	$211.916
Bajío	$147.494	$156.343	$197.642	$221.241
Mérida	$207.459	$219.907	$277.995	$311.189
Villahermosa	$230.102	$243.908	$308.337	$345.153
Morelia	$239.310	$253.669	$320.676	$358.965
Hermosillo	$270.743	$286.988	$362.796	$406.115
Veracruz	$285.744	$302.888	$382.897	$428.616
Huatulco	$285.744	$302.888	$382.897	$428.616
Zihuatanejo	$285.744	$302.888	$382.897	$428.616

Estas tarifas están en función del nivel de volumen suministrado anualmente al ala del avión como se muestra a continuación:

Tabla 28. Bandas de descuento autorizadas por la SHCP a ASA[607]

Nivel de volumen suministrado al ala del avión	Litros al año (en millones)
A)	Más de 385
B)	Más de 140 a 385
C)	Más de 25 a 140
D)	De 0 a 25

Adicionalmente, [redacted].[608] Tal como se menciona en el apartado "***3. Barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO (Barrera B-3)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la no independencia entre ambas actividades desincentiva la entrada de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, derivado de la incertidumbre que se genera al no distinguirse claramente los precios de la molécula, el ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

[607] Ídem.
[608] Folios 2294 y 2912 del EXPEDIENTE.

De lo anterior, se puede concluir que, aunque la SHCP tiene la atribución de autorizar las tarifas de EXPENDIO a ASA, esto no implica que ASA no tenga la capacidad de fijar las tarifas del servicio de EXPENDIO en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. A diferencia de las tarifas del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, estas tarifas no están sujetas a la regulación de la LH y ASA únicamente tiene la obligación de registrarlas ante la SICT e informar a la SHCP para su aprobación.

Ahora bien, en relación con la capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para restringir el servicio de EXPENDIO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no obra información en el EXPEDIENTE que indique que los AGENTES ECONÓMICOS que prestan el servicio de EXPENDIO hayan intentado hacerlo.

4.2.2.1.3 Conclusiones sobre las participaciones de mercado y la capacidad para fijar precios y restringir abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

En los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe un único AGENTE ECONÓMICO con capacidad de fijar precios ya que sólo tiene la obligación de registrar las tarifas de EXPENDIO ante la SICT e informar a la SHCP para su aprobación. Por otro lado, no hay indicios en el EXPEDIENTE que permitan suponer que tiene la capacidad de restringir el abasto de dicha actividad.

4.2.2.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **II.** La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (…)."

En relación con el artículo anterior, en el artículo 7 de las DISPOSICIONES se establecen los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis del artículo 59, fracción II, de la LFCE. A continuación, se muestra el análisis respectivo de cada una de las fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES. Con base en ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existen elementos y restricciones que constituyen barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.2.2.2.1 Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante de tipo económicas, el artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES establece que:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

> **I.** Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;
> **II.** El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;
> (...)
> **IV.** La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;
> (...)."

Respecto de los costos financieros o de desarrollo de canales alternativos, así como al acceso a financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que las redes de hidrantes constituyen un canal de distribución más eficiente que los autotanques, ya que representan una operación más segura, eficiente y, en general, de menor costo orientada a tamaños de carga grandes para las aeronaves que viajan grandes distancias o los aeropuertos con un gran número de operaciones simultáneas.[609] Si bien la red de hidrantes forma parte del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, estas son indispensables para la prestación del servicio de EXPENDIO mediante dispensadores, que bombean la turbosina desde las tuberías hacia el ala del avión.

No obstante, las redes de hidrantes están conectadas directamente a los tanques de almacenamiento del permisionario de ALMACENAMIENTO INTERNO, es decir, ASA.[610] Por ello, un nuevo oferente del servicio de EXPENDIO tendría que solicitar acceso a este canal de distribución más eficiente para poder utilizar unidades dispensadoras y no es claro si con la regulación actual puede hacerlo.

En cuanto al monto, indivisibilidad, plazo de recuperación de las inversiones, así como de los usos alternativos del equipo para la prestación del servicio de EXPENDIO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los montos de inversión en infraestructura y de adquisición de equipos para el servicio de EXPENDIO de turbosina, así como la escasez de usos alternativos del equipo, constituyen una barrera económica a la entrada de nuevos oferentes en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. A continuación, se presentan los elementos que permitieron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA llegar a dicha conclusión preliminar.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[609] Folio 1362 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*2. Metodologia Calculo Tarifas Alm.pdf*".
[610] Ídem.

En primer lugar, las inversiones requeridas para la adquisición de equipo para el servicio de EXPENDIO como dispensadores, autotanques, sistemas de medición y control de calidad fueron, en promedio, de $10,072,220.00 (diez millones setenta y dos mil doscientos veinte pesos 00/100 M.N.).[611] Sin embargo, el monto de dicha inversión está en función del número de vehículos adquiridos (autotanques y dispensadores).[612]

La **Tabla 29** muestra, para cada MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO, las inversiones realizadas por ASA. Estas inversiones corresponden a la adquisición de unidades, ya sean autotanques o dispensadores y sistemas de medición y control de calidad.

Tabla 29. Inversiones realizadas por ASA en adquisición de equipo en cada MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO[613]

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Red de Hidrantes	Monto (MXN)
Acapulco	No	$13,209,841
Aguascalientes	No	$5,745,201
Bajío	Sí	$9,504,553
Ciudad Obregón	No	$7,397,271
Ciudad Juárez	No	$2,033,929
Ciudad del Carmen	No	$4,403,668
Colima	No	$1,497,661
Campeche	No	$1,664,454
Chetumal	No	$5,189,562
Culiacán	No	$9,152,013
Cancún	Sí	$87,052,014
Chihuahua	No	$5,739,669
Cuernavaca	No	$2,992,071
Ciudad Victoria	No	$1,345,514
Cozumel	No	$5,438,440
Durango	No	$2,733,629
Guadalajara	Sí	$58,573,355
Guaymas	No	$886,863

[611] Cálculos propios con información de los permisos de EXPENDIO de ASA. Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ii) Permisos Expendio*".
[612] Véase los permisos de EXPENDIO de ASA. Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ii) Permisos Expendio*".
[613] Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*ii) Permisos Expendio*".

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Red de Hidrantes	Monto (MXN)
Hermosillo	Sí	$16,537,633
Huatulco	Sí	$2,709,041
La Paz	No	$3,788,229
Los Mochis	No	$2,676,107
Loreto	No	$1,306,698
Lázaro Cárdenas	No	$1,616,912
Matamoros	No	$4,416,179
Ciudad de México	Sí	$122,099,981
Mérida	Sí	$12,298,268
Morelia	Sí	$3,096,749
Minatitlán	No	$5,500,778
Monterrey	Sí	$38,619,978
Mexicali	No	$4,358,085
Mazatlán	No	$11,393,805
Nuevo Laredo	No	$1,708,455
Nogales	No	$782,933
Oaxaca	No	$5,587,777
Poza Rica	No	$1,028,393
Puebla	No	$5,770,807
Pachuca	No	$352,314
Puerto Peñasco	No	$2,159,878
Palenque	NA	$1,584,568
Puerto Vallarta	Sí	$16,741,692
Puerto Escondido	No	$1,788,473
Querétaro	No	$9,442,709
Reynosa	No	$4,766,993
San José del Cabo	Sí	$30,579,427
San Luis Potosí	No	$5,336,441
Tampico	No	$2,609,329
Tapachula	No	$6,340,261
Tehuacán	No	$373,070
Tuxtla Gutiérrez	No	$7,988,317
Tijuana	Sí	$25,633,770
Toluca	No	$24,163,827

MERCADO RELEVANTE DE EXPENDIO	Red de Hidrantes	Monto (MXN)
Tamuín	No	$88,733
Tepic	No	$1,675,077
Torreón	No	$3,422,851
Uruapan	No	$1,504,340
Veracruz	Sí	$10,136,878
Villahermosa	Sí	$4,740,198
Zacatecas	No	$4,811,639
Ixtapa	Sí	$6,166,265
Manzanillo	No	$1,976,138
Ixtepec	NA	$381,000

De lo anterior, se observa que un nuevo AGENTE ECONÓMICO que pretenda adquirir unidades para la prestación del servicio de EXPENDIO, tales como autotanques y/o dispensadores en el caso de redes de hidrantes, incurriría en costos que oscilarían entre $88,733.00 (ochenta y ocho mil setecientos treinta y tres pesos 00/100 M.N.) y $122,099,981.00 (ciento veintidós millones noventa y nueve mil novecientos ochenta y un pesos 00/100 M.N.), dependiendo del número de unidades que adquiera.

En relación con el equipo utilizado para el servicio de EXPENDIO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en los permisos para la realización de esta actividad se menciona como equipo a los autotanques y dispensadores, los cuales son equipo altamente especializado destinado a la realización de dicha actividad en un aeropuerto determinado. Además, el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS prohíbe que los autotanques autorizados para el transporte de combustible abandonen el aeropuerto. Por lo tanto, se concluye que la infraestructura y/o equipo de EXPENDIO no tiene usos alternativos.

Finalmente, en relación con la inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia en el mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el servicio de EXPENDIO es indispensable para la entrega de turbosina al ala de la aeronave, por lo cual no requiere de publicidad para posicionarse en determinado mercado. En este sentido, no resulta de mérito analizar el artículo 7, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

4.2.2.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES

En relación con las barreras a la entrada al mercado relevante de tipo normativas, el artículo 7, fracciones III, V y VII de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (...)
> **III.** La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;
> (...)
> **V.** Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;
> (...) y
> **VII.** Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

El EXPENDIO está sujeto a la regulación energética, así como a la aeroportuaria. Los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el EXPENDIO deben acreditar diversos requisitos ante la CRE y la SICT.

Respecto de las disposiciones del sector energético, el AGENTE ECONÓMICO necesita contar con un permiso emitido por la CRE que ampare la prestación del EXPENDIO.[614] No obstante, no obra información en el EXPEDIENTE que haga suponer que el permiso para el EXPENDIO constituya una barrera a la entrada infranqueable.

Por otro lado, el servicio de EXPENDIO está sujeto a diversas disposiciones de la regulación aeroportuaria, por lo que los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el servicio necesitan celebrar un contrato con el concesionario o permisionario del aeropuerto para tal efecto. Dicho contrato debe ser autorizado por la SICT.

Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que aún y cuando el derecho de exclusividad en favor de ASA para la prestación del servicio de EXPENDIO, así como otras actividades, estipulado en el artículo noveno transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, fue derogado con la entrada en vigor de la LH, los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios en los aeropuertos bajo estudio no fueron modificados, manteniendo aún cláusulas de exclusividad en favor de ASA.[615]

Al respecto, en el apartado "***4.1.2.2.2 Barreras a la entrada de tipo normativo: artículo 7, fracciones III, V y VII, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR se presentan ejemplos de títulos de concesión de operadores aeroportuarios en diversos aeropuertos que no fueron modificados, manteniendo así las cláusulas de exclusividad en favor de ASA.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[614] De conformidad con el artículo 56, fracción III, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, el SUMINISTRO se compone del ALMACENAMIENTO INTERNO, distribución por red de hidrantes o autotanques, EXPENDIO y succión.
[615] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información disponible en la carpeta electrónica "*90. Concesiones aeroportuarias*".

Lo anterior se corrobora ya que ASA señaló que "(…) *se debe considerar que los Títulos de Concesión de las empresas aeroportuarias tienen una condición que establece que ASA prestará en el aeropuerto el servicio de suministro de combustible y que ni el concesionario ni ningún tercero podrá prestar este servicio.*"[616]

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios constituyen una barrera a la entrada de tipo normativo para los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el servicio de EXPENDIO, ya que siguen siendo aplicadas, aunque son contrarias al esquema jurídico vigente.

Finalmente, la LEY DE AEROPUERTOS establece una barrera a la entrada para que personas morales extranjeras, puedan prestar el EXPENDIO, pues el artículo 54, segundo párrafo, dispone que "[c]*uando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios* ***deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas***." [Énfasis añadido].

En congruencia con lo anterior, el artículo 7, fracción III, inciso w), de la LEY DE INVERSIÓN, establece una limitación a la participación de inversión extranjera de hasta el 49% (cuarenta y nueve por ciento) para la actividad de suministro de combustibles para aeronaves que, como se señaló en la sección "***V. Mercado Investigado***", comprende los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. A pesar de que la restricción en la participación de sociedades extranjeras no es absoluta, el hecho de que los inversionistas no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión, puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que, preliminarmente, se considera que la limitación en la participación constituye una barrera a la entrada de tipo normativo.

Adicionalmente, como se mencionó, la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO se circunscribe al aeropuerto en donde se presta el servicio de EXPENDIO de turbosina. Por lo tanto, el análisis de limitaciones a la competencia en los mercados internacionales no resulta aplicable.

De forma similar, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido actos o disposiciones jurídicas emitidos por alguna AUTORIDAD PÚBLICA que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a prestadores de servicios. Por lo cual, no resulta de mérito analizar esta fracción.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[616] Folio 9267.

4.2.2.2.3 Barreras a la entrada de tipo conductual: artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES

En relación con otras barreras a la entrada al mercado relevante, el artículo 7, fracción VI, de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 7.** Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:
> (…)
> **VI.** Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante;"

No existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS que participan actualmente en el mercado, que puedan constituirse como barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.2.2.2.4 Conclusiones sobre barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

Respecto de las barreras a la entrada de tipo económicas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen barreras a la entrada en relación con el acceso a la red de hidrantes ya que no es evidente que un EXPENDEDOR diferente de ASA pueda acceder a ellas, los montos que se requieren para la adquisición del equipo para el servicio de EXPENDIO y los escasos usos alternativos de este.

Por otro lado, existen 3 (tres) principales barreras a la entrada de tipo normativo para la prestación del servicio de EXPENDIO: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio de EXPENDIO, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que sustente que dicho permiso es una barrera infranqueable a la entrada; **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que siguen siendo aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente; y, **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de EXPENDIO debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada al mercado de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.

4.2.2.3 Existencia y poder de los competidores: artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59**. Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **III**. La existencia y poder de sus competidores;
> (…)."

Conforme a lo analizado en el apartado "***4.2.2.1.1. Participaciones de mercado***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, actualmente ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que controla la infraestructura de EXPENDIO. Por lo tanto, para los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, ASA no enfrenta presiones competitivas.

4.2.2.4 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (...), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (...)
> **IV.** Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
> (...)."

Para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar el servicio de EXPENDIO, se requiere contar con acceso a infraestructura de dispensadores (y su red de hidrantes) o autotanques, para llevar turbosina al ala de la aeronave. La infraestructura de red de hidrantes se encuentra limitada al diseño de cada uno de los aeropuertos, establecido en los Programas Maestros de Desarrollo, y se encuentra controlada por ASA, por lo que no representa una posibilidad de acceso a otros AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar el servicio en el mismo aeropuerto.

Respecto del servicio de EXPENDIO mediante autotanques, sólo se puede prestar a través de las unidades que hayan sido autorizadas para operar dentro del aeropuerto, por lo que el acceso a este insumo se encuentra limitado al número de unidades autorizadas.

No obstante, algún AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de EXPENDIO a través de autotanques, puede adquirir dicha unidad y solicitar la autorización al administrador aeroportuario para que dicha unidad ingrese al aeropuerto y en este sentido, no se observa una restricción de los AGENTES ECONÓMICOS a fuentes de abasto a insumos para prestar el servicio de EXPENDIO a través de autotanques.[617]

Para el servicio de EXPENDIO a través de autotanques, se observa que los AGENTES ECONÓMICOS sí tienen acceso a fuentes de abasto para allegarse de dichas unidades. Sin embargo, cada unidad debe ser autorizada por la CRE a través de la actualización del permiso de EXPENDIO respectivo.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[617] Sin perjuicio de lo señalado en el apartado "***4.2.2.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

4.2.2.5 Comportamiento reciente: artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **V.** El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y
> (…)."

Dentro de los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, en los que ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que participa, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que:

[redacted][618]

De esta manera se observa que [redacted].

Finalmente, y con relación a lo señalado en el apartado "***4.2.2.1.2 Capacidad de fijar precios o de restringir el abasto***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han manifestado diversos problemas por la integración que ASA realiza de los precios por los servicios de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y EXPENDIO. Al respecto se señaló que:

[redacted][619] [Énfasis añadido]

---

[618] Folio 5325 del EXPEDIENTE.
[619] Folio 2912 del EXPEDIENTE.

[redacted] [620] [Énfasis añadido]

Considerando lo anterior, se observa que diversos clientes de ASA han presentado inconformidades respecto de la manera en que ASA cobra las tarifas de EXPENDIO ya que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de dicho organismo. Adicionalmente, se cuenta con manifestaciones sobre incongruencias con las operaciones de ASA, que han provocado que los AGENTES ECONÓMICOS no puedan usar su propio producto y deban recurrir a ASA para adquirirlo.

4.2.2.6 Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES: artículo 59, fracción VI, de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción VI, de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> "**Artículo 59.** Para (…) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (…), deberán considerarse los siguientes elementos:
> (…)
> **VI.** Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece lo siguiente:

> "**Artículo 8.** Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:
> **I.** El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
> **II.** La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
> **III.** La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores."

En cuanto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único servicio en dichos mercados es el servicio de EXPENDIO de turbosina, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DISPOSICIONES.

Respecto del acceso a las importaciones y los costos de internación, tal como se analizó en el apartado "***4.2.1.2 Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en***

[620] Folio 2303 del EXPEDIENTE.

los MERCADOS RELEVANTES" del DICTAMEN PRELIMINAR, el servicio de EXPENDIO es ofrecido en sitio dentro de un aeropuerto en específico, por lo que no es posible su importación, en consecuencia, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DISPOSICIONES.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del servicio de EXPENDIO de turbosina en cada uno los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, en el apartado "***4.2.2.1 Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR se mencionó que existe un único proveedor del servicio de EXPENDIO en cada aeropuerto, por lo que no resulta de mérito el análisis del artículo 8, fracción III, de las DISPOSICIONES.

4.2.2.7 Conclusiones sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

Con base en lo señalado en la presente sección del DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, con base en lo siguiente:

- ASA es el único AGENTE ECONÓMICO que ha prestado el servicio de EXPENDIO en cada uno de los 62 (sesenta y dos) MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.
- ASA tiene capacidad para fijar las tarifas del servicio de EXPENDIO ya que solo tiene la obligación de registrarlas ante la SICT y de informar a la SHCP para su aprobación.
- Existen barreras a la entrada de tipo económico que se relacionan con el acceso a la red de hidrantes de ASA, los montos para la adquisición del equipo de EXPENDIO y los escasos usos alternativos que tiene.
- Existen barreras a la entrada de tipo normativo que se relacionan con: **i)** la necesidad de contar con un permiso que ampare la prestación del servicio de EXPENDIO, emitido por la CRE, no obstante, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que sustente que dicho permiso es una barrera infranqueable a la entrada; **ii)** las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los títulos de concesión de los operadores aeroportuarios, que siguen siendo aplicadas aunque son contrarias al esquema jurídico vigente; y **iii)** que el AGENTE ECONÓMICO que desee prestar el servicio de EXPENDIO debe estar constituido como una sociedad mercantil mexicana y no podrá tener más del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de participación extranjera, barrera que, pese a no ser absoluta, desincentiva la inversión y entrada al mercado de AGENTES ECONÓMICOS extranjeros.
- Existen diversos clientes de ASA que han presentado inconformidades respecto de la manera en que ASA cobra las tarifas de EXPENDIO, ya que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de dicho organismo. Adicionalmente, se cuenta con manifestaciones sobre incongruencias con las operaciones de ASA, que han provocado

que los AGENTES ECONÓMICOS no puedan usar su propio producto y deban recurrir a ASA para adquirirlo.

[Espacio intencionalmente en blanco]

VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia

En las siguientes secciones se presentan las barreras a la competencia y libre concurrencia que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen en los MERCADOS RELEVANTES. Por cada una de las barreras, se señalan los efectos que generan, así como las medidas correctivas que se consideran necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO, su respectivo análisis correspondiente de eficacia, eficiencia y mínima restricción y el calendario de aplicación que se propone al PLENO.

Así, en atención al artículo 94, fracción III, de la LFCE, el presente DICTAMEN PRELIMINAR propone las medidas correctivas que la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO. En ese sentido, con fundamento en los artículos 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III, de la LFCE y para los efectos previstos en la fracción VII, inciso a), del artículo 94, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone medidas correctivas para eliminar las 5 (cinco) barreras a la competencia ocasionadas por: **i)** el régimen de permisos de importación de turbosina; **ii)** la falta de acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO; **iii)** la integración vertical de ASA; **iv)** la permanencia de cláusulas de exclusividad en los Títulos de concesión para la operación y administración de aeropuertos; y, **v)** la falta de aplicación de la regulación de límites a la reserva de capacidad del ALMACENAMIENTO.

Las medidas correctivas que se proponen toman en cuenta los requisitos de efectividad y eficiencia que establece el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo, así como lo establecido en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, toda vez que el conjunto de medidas busca eliminar los problemas de competencia relacionados con la inexistencia de condiciones de competencia efectiva. Conforme con lo anterior, para elaborar las medidas correctivas propuestas, la AUTORIDAD INVESTIGADORA buscó asegurar un actuar proporcional y se basó en los siguientes principios: **i)** efectividad para lograr su legítimo propósito, es decir, para eliminar el efecto anticompetitivo; **ii)** ser las medidas menos gravosas o restrictivas entre las medidas efectivas; e, **iii)** incrementar la eficiencia del mercado.[621]

---

[621] Lo anterior, de conformidad con el artículo 94 de la LFCE, que dispone: "*La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente:* (…) *III.* (…) *Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado* (…) **[Requisito de efectividad]** *En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados* (…) *Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios* **[Requisito de eficiencia]**". [Énfasis añadido].

Asimismo, las medidas correctivas propuestas toman en consideración las opiniones técnicas no vinculatorias emitidas por la CRE y la SICT en respuesta a la solicitud de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Dicha solicitud se realizó con el fin de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se allegara de toda la información que dichas AUTORIDADES PÚBLICAS, en su carácter de dependencias coordinadoras, consideraran relevante. En este sentido, mediante las solicitudes de opinión técnica no vinculatoria a las autoridades referidas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA esbozó, al inicio del período de dictaminación y de manera preliminar, las posibles barreras a la competencia identificadas, así como sus posibles remedios. Así, las siguientes medidas y barreras incorporan, en la medida en que resultaron aplicables, las opiniones técnicas no vinculatorias emitidas por la CRE y la SICT.

1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)

Algunas disposiciones del régimen de permisos de importación constituyen barreras a la competencia identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Estas limitan y restringen de manera directa e indirecta la entrada y permanencia a AGENTES ECONÓMICOS en la importación de turbosina, la cual es una fuente de abasto de dicho PETROLÍFERO para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS,[622] lo que limita, dificulta o impide que estos AGENTES ECONÓMICOS accedan o permanezcan realizando actividades de importación y COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA de turbosina.

1.1. Descripción de la B-1

De acuerdo con lo referido en la sección "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", la actividad de importación cuenta con su propio régimen de permisos. Este régimen ha sido recientemente modificado a partir de los cambios en los acuerdos que facultan a la SENER - autoridad encargada de la emisión de permisos de importación- a regular o restringir la exportación o importación de mercancías.

Los acuerdos referidos, es decir, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, se encuentran descritos en el apartado "***2.2. Importación***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***". Al respecto, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, publicado

---

Asimismo, la elaboración de las medidas correctivas propuestas contempló lo establecido por el artículo 12 de las DISPOSICIONES, mismo que señala: "*Artículo 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar: I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y* **[Requisito de efectividad]** *II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente.* **[Requisito de mínima restricción]**. *La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores.*" [Énfasis añadido].

[622] Véase el apartado "***1.2.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

originalmente en dos mil catorce y reformado por última ocasión en febrero de dos mil diecinueve,[623] fue abrogado mediante el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN,[624] publicado en el DOF el veintiséis de diciembre de dos mil veinte.

Sin embargo, los efectos y consecuencias derivados del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se suspendieron durante el periodo comprendido del tres de marzo de dos mil veintiuno hasta el dieciocho de febrero de dos mil veintidós, en términos del ACUERDO DE EFECTOS[625] y del ACUERDO DE ABROGACIÓN,[626] por lo que, durante dicho periodo, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN mantuvo sus efectos. Así, los AGENTES ECONÓMICOS que obtuvieron un permiso de importación antes de la entrada en vigor del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[627] y durante el periodo mencionado, se rigen con base en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN hasta que concluya su vigencia.[628] Por su parte, a los interesados en obtener un permiso o a los AGENTES ECONÓMICOS cuya solicitud esté en trámite, les será aplicada la regulación contenida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario pronunciarse respecto de las disposiciones contenidas en ambos acuerdos.

Así, a continuación, se describen los elementos contemplados en los acuerdos referidos y que se consideran como barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, con afectación a las actividades de importación y COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Dichos elementos son: **i)** los requisitos para el otorgamiento y prórroga de permisos de importación, así como el margen de discrecionalidad con que cuenta la SENER para el otorgamiento y prórroga de permisos; **ii)** la modificación de la vigencia de los permisos; y, **iii)** el establecimiento de la figura

---

[623] El ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, antes de su última modificación en febrero de dos mil diecinueve, fue modificado el treinta de diciembre de dos mil quince y el ocho de septiembre y cuatro de diciembre de dos mil diecisiete.

[624] Mediante el Transitorio TERCERO que establece: "***A la entrada en vigor del presente ordenamiento, se abroga el Acuerdo que establece la clasificación y codificación de mercancías cuya importación y exportación está sujeta a autorización por parte de la Secretaría de Energía****, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de marzo de 2012, y sus respectivos acuerdos modificatorios publicados en el Diario Oficial de la Federación el 15 de junio de 2012, el 18 de junio de 2012 y el 2 de marzo de 2016; así como el Acuerdo por el que se establece la clasificación y codificación de Hidrocarburos y Petrolíferos cuya importación y exportación está sujeta a Permiso Previo por parte de la Secretaría de Energía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2014, y sus respectivos acuerdos modificatorios, publicados en el mismo órgano de difusión el 30 de diciembre de 2015, el 8 de septiembre de 2017, el 4 de diciembre de 2017 y el 22 de febrero de 2019.*" [Énfasis añadido].

[625] De acuerdo con lo descrito en la sección "***2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN***" del "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***" en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN se aclaró que el trámite de las solicitudes de permisos de importación y exportación de PETROLÍFEROS que hubieran sido presentadas durante la fecha en que entró en vigor y hasta la emisión de la suspensión, se sustanciarían conforme a las disposiciones contenidas en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, sin que ello implique que quede insubsistente el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[626] Mediante este acuerdo se abrogó el ACUERDO DE EFECTOS.

[627] En los términos de los artículos transitorios QUINTO y SEXTO del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[628] De conformidad con el artículo Cuarto Transitorio del ACUERDO DE ABROGACIÓN.

de caducidad en los permisos de 1 (un) año. Todo lo anterior, sumado a la incertidumbre para los AGENTES ECONÓMICOS que generan los constantes cambios a la regulación en esta materia.

1.1.1. Requisitos para el otorgamiento y prórroga de permisos

Conforme al ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y al ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, los requisitos que deben cumplir los interesados en obtener un permiso de importación varían de acuerdo con su vigencia. A continuación, se describen los problemas a la competencia que generan estos requisitos, de acuerdo con la vigencia del permiso.

1.1.1.1.Permisos de importación con vigencia de 1 (un) año

En la siguiente tabla se presentan los requisitos señalados en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN para la obtención de un permiso de importación con vigencia de 1 (un) año.

Tabla 30. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año

Requisitos de los permisos con vigencia de 1 (un) año en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[629]	Requisitos de los permisos con vigencia de 1 (un) año en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[630]
- Señalar los medios por los que se van a transportar las mercancías y la ubicación de las instalaciones o equipos de ALMACENAMIENTO – incluyendo para usos propios-, y de EXPENDIO en donde se recibirán. - Identificar con razón social y RFC a los permisionarios que recibirán la mercancía y acreditar la relación comercial con tales permisionarios mediante contrato y el permiso correspondiente. Para el caso de usos propios, la razón social y RFC del propietario de las instalaciones. - Presentar el contrato celebrado con algún laboratorio acreditado por la CRE para la verificación del cumplimiento de la NOM-016. - En el caso de proveedores extranjeros, la relación que contenga su nombre, domicilio, identificación fiscal y el documento con el que se acredite la relación (contrato de suministro o factura) y el	- Acreditar que el solicitante desarrolla actividades relacionadas con la importación. - RFC del solicitante y del representante e identificación del representante. - Permiso de comercialización y/o transporte de la mercancía que se pretende importar o si el permisionario es un tercero, acreditar la vigencia del permiso y la relación contractual con este. - Señalar los medios por los que se va a importar (desde su recepción hasta la entrega), así como la ubicación de las instalaciones o equipos (incluyendo almacenamiento para usos propios). - Señalar uso y destino final de la mercancía. - Escrito en el que se manifieste estar al corriente de obligaciones administrativas, fiscales y aduaneras, con la finalidad de que se pueda hacer buen uso del permiso. - Contrato celebrado con el laboratorio acreditado y aprobado y/o registrado para acreditar la calidad del combustible.

[629] De conformidad con el punto 10 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN. Cabe señalar que dicho artículo fue reformado mediante la modificación al ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, publicada en el DOF el veintidós de febrero de dos mil diecinueve.
[630] De conformidad con el artículo 39 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Requisitos de los permisos con vigencia de 1 (un) año en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[629]	Requisitos de los permisos con vigencia de 1 (un) año en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[630]
volumen que se planea adquirir durante el ejercicio fiscal. - Identificar al menos dos de los clientes principales con denominación social y RFC y acreditar la relación comercial mediante contrato que incluya el volumen que se planea vender durante el ejercicio fiscal.	- Identificación de los proveedores de la mercancía a importar y contrato con estos o factura que sustente el volumen solicitado respecto del producto a importar; o en caso de no contar con antecedentes de importación, deberá exhibir documento de intención de compra de los clientes que le permita justificar el volumen solicitado. - Identificación de 2 (dos) de sus clientes, así como acreditar la relación con estos a través de contratos u otros, indicando el volumen del producto que se plantea vender durante la vigencia del permiso. - Presentar una proyección mensual del costo de internación y del volumen de mercancía que se pretenda importar. - Si el interesado es permisionario de comercialización y/o distribución de PETROLÍFEROS, acreditar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. ** Cuando el interesado no justifique el volumen solicitado, la SENER podrá ajustar el volumen al que considere acreditado.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que determinados requisitos, establecidos tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, dificultan la obtención de los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año.

El primero de ellos corresponde a que los interesados en obtener un permiso de importación deben demostrar que cuentan con relaciones contractuales o comerciales con clientes, en los que se señale el volumen que plantea vender. Así, un AGENTE ECONÓMICO con interés de obtener un permiso de importación debe demostrar que cuenta con clientes y justificar volúmenes antes de contar con el permiso de importación.

En efecto, un COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) * [redacted] (…)".[631] En otras palabras, * [redacted], de modo que es

[631] Folio 8991 del EXPEDIENTE.

poco probable que los posibles clientes confíen en nuevos proveedores y firmen contratos con ellos, cuando no cuentan todavía con la certeza de que recibirán el permiso.

Así, el requisito no contempla el funcionamiento del mercado ni, en específico, las prácticas comerciales entre los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que, a su vez, atienden la demanda de turbosina de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Esto resulta de particular relevancia toda vez que, para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la capacidad comprobable de los COMERCIALIZADORES de atender su demanda es uno de los factores más importantes para elegir a sus proveedores.[632] Con ello, esa medida podría tener impacto al imponer rigideces e ineficiencias que se traducen en toda la cadena de valor de la turbosina.

El segundo de los requisitos que dificulta la obtención de un permiso de importación de 1 (un) año corresponde a que se debe demostrar que los AGENTES ECONÓMICOS cuentan con un contrato o factura que acredite la relación comercial con sus proveedores extranjeros, en el que se sustente el volumen que planean adquirir. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que es posible que los importadores tengan la opción de adquirir turbosina en el extranjero sin la necesidad de contar con contratos, realizando compras al contado y entrega inmediata. En consecuencia, este requisito resulta excesivo[633] e introduce rigideces, que tienen impacto en toda la cadena, como contar con una factura o contrato antes de tener la certidumbre de obtener un permiso de importación.

Lo mismo es aplicable al requisito de contar con una factura, toda vez que los compradores difícilmente harán la adquisición del combustible sin tener la certeza de que obtendrán el permiso.

Así, por ejemplo, un COMERCIALIZADOR manifestó que el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN: "(…) *ha conllevado que la factibilidad para la solicitud de permisos previos de importación de 1 año se haya dificultado, dado que no siempre es el caso* [de] *que los requisitos* (…) *sean aplicables a los propósitos de la importación específica de un solicitante*"[634] y ello "(…) *pudiera distorcionar* [sic] *el proceso competitivo dentro del mercado* (…) *al desplazar, desde un punto de vista regulatorio, a ciertos agentes económicos que no tienen la capacidad de cumplir con los requisitos establecidos* (…) *para la obtención de permisos previos de importación por vigencia de un año*".[635]

---

[632] Véase apartado "***3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[633] Folio 4467 del EXPEDIENTE. Estos permisionarios son quienes tienen un modelo de negocio en el que abastecen aeropuertos cercanos a la frontera con Estados Unidos de América y almacenan la turbosina en dicho país, para transportarla directamente hacia los aeropuertos de destino. No obstante, dado el bajo volumen que lograron atender durante el PERIODO DE LOS DATOS así como la barrera descrita en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR, esta opción para el ALMACENAMIENTO no es viable actualmente, como se señala en el apartado "***2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS***" de la sección "***VI. Definición del MERCADO RELEVANTE y análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[634] Folio 4371 del EXPEDIENTE.
[635] Ídem.

1.1.1.2.Permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) y 5 (cinco) años

En la siguiente tabla se presentan los requisitos señalados en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN para la obtención de un permiso de importación por un plazo mayor a 1 (un) año, es decir, de 20 (veinte) y 5 (cinco) años, respectivamente.

Tabla 31. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) y 5 (cinco) años

Requisitos de los permisos con vigencia de 20 (veinte) años en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[636]	Requisitos de los permisos con vigencia 5 (cinco) años[637] en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN
- Demostrar que cuenta con infraestructura o que se está desarrollando nueva o expandiendo la existente. - Presentar contratos de largo plazo de suministro. - Permiso correspondiente, en términos del artículo 48 de la LH, vinculado a la infraestructura por la que se llevará a cabo la importación.	- Cumplir con los requisitos para el permiso con vigencia de 1 (un) año. - Demostrar que sus compromisos contractuales tendrán una duración de al menos 5 (cinco) años. - Demostrar que cuenta con infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o de transporte de la mercancía o que la está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente.

Primero, los solicitantes deben cumplir con los requisitos para el permiso con vigencia de 1 (un) año, por lo que también aplica lo señalado en el apartado anterior.

Además, de acuerdo con la tabla anterior, uno de los requisitos planteados en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN es que los interesados en obtener un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años deben presentar contratos de largo plazo de suministro. De forma similar, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que deben demostrar que sus compromisos contractuales tendrán una duración de al menos 5 (cinco) años. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que este requisito representa un obstáculo para la obtención de un permiso de importación con vigencia tanto de 5 (cinco) como 20 (veinte) años. Ello, debido a que, como se señaló en el apartado anterior, es difícil para los AGENTES ECONÓMICOS establecer relaciones comerciales con clientes sin antes poder demostrar que cuentan con la capacidad de proveer turbosina. En efecto, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS podrían enfrentar dificultades para establecer relaciones comerciales con COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, toda vez que para los clientes de estos últimos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la capacidad comprobable de sus proveedores para atender su demanda es un factor relevante al momento de elegir un proveedor y realizan contratos para la proveeduría de turbosina por lo menos de 2 (dos) años.[638]

---

[636] De conformidad con el punto 11 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[637] De conformidad con el artículo 40 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[638] Véase apartado "***3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

De igual forma, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que, para la obtención de un permiso de importación, los AGENTES ECONÓMICOS con interés deben demostrar que cuentan con infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte o que se está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente a esta. Así, los AGENTES ECONÓMICOS que, en primera instancia, pueden acceder a dicho permiso son los que ya hayan incurrido en inversiones. Con ello, estas disposiciones podrían favorecer la posición de AGENTES ECONÓMICOS como PEMEX LOG Y PEMEX TRI, quienes cuentan con una relación contractual para tales fines (véase apartado "***3.1.2 Contratos entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, para el transporte y ALMACENAMIENTO***" en el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***").

La exigencia de contar con capacidad de ALMACENAMIENTO actúa como una restricción a la competencia, máxime tomando en consideración la escasez de opciones para el ALMACENAMIENTO de turbosina. En específico, en el EXPEDIENTE se tiene información de un importador y COMERCIALIZADOR que indica que "(…) [redacted] (…)".[639] [redacted][640]

Además, este requisito puede limitar las opciones de importación a aquellos permisionarios con un modelo de negocios que no requiera contar con capacidad de ALMACENAMIENTO.[641] Por ejemplo, si se eliminara este requisito, entre otros señalados a lo largo de este DICTAMEN PRELIMINAR, un COMERCIALIZADOR PRIMARIO o un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO podría emplear una terminal de ALMACENAMIENTO localizada fuera del territorio nacional (como podría ser en el Estado de Texas, en los Estados Unidos de América) y de ahí suministrar directamente a algún aeropuerto, sin necesidad de utilizar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. De igual manera, y como se describe más adelante en este DICTAMEN PRELIMINAR, un modelo de negocios podría implicar la adquisición en el extranjero y la entrega de la turbosina en el mismo punto de internación de esta, o bien, en otros puntos mediante esquemas de trasvase en territorio nacional. Con ello, este requisito podría limitar esas opciones, lo cual profundiza los efectos de la escasez de infraestructura

---

[639] Folio 2899 del EXPEDIENTE.

[640] Folio 2909 del EXPEDIENTE. En específico, un COMERCIALIZADOR señaló que "(…) *para realizar importaciones de altos volúmenes, la opción deseable es por la vía marítima, sin embargo, para poder realizar este tipo de importaciones es necesario tener acceso a terminales portuarias para poder descargar grandes volúmenes, y es dicha infraestructura para la cual no existe acceso para el sector privado* (…)", información visible en el folio 3109 del EXPEDIENTE.

[641] Folio 2390 del EXPEDIENTE. Estos permisionarios son quienes tienen un modelo de negocio en el que abastecen aeropuertos cercanos a la frontera con Estados Unidos de América y almacenan la turbosina en dicho país, para transportarla directamente hacia los aeropuertos de destino. No obstante, dado el bajo volumen que lograron atender durante el PERIODO DE LOS DATOS así como la barrera descrita en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR, esta opción para el ALMACENAMIENTO no es viable actualmente, como se señala en el apartado "***2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS***" de la sección "***VI. Definición del MERCADO RELEVANTE y análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

en México. En este aspecto, un ALMACENISTA señaló que "(…) [a]*fecta a los usuarios de almacenamiento de COMBUSTIBLES AÉREOS, porque para otorgarles un permiso deben demostrar capacidad de almacenamiento, la cual es muy escasa actualmente* (…)".[642]

Con todo ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los requisitos señalados impuestos en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN imponen dificultades para la obtención de un permiso de importación. Un COMERCIALIZADOR señaló, con respecto al ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, que "(…) [redacted]".[643]

En conclusión, se considera preliminarmente que los requisitos identificados en esta sección y la anterior implican una restricción a la competencia. Esto, además, contribuye a generar un ambiente de incertidumbre para los AGENTES ECONÓMICOS que pretenden importar turbosina. En consecuencia, puede obstaculizar la entrada de este combustible al país y, por ende, reducir los incentivos de estos y otros AGENTES ECONÓMICOS para la realización de mayores inversiones en ALMACENAMIENTO.

1.1.1.3. Aumento de requisitos entre el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Por otro lado, conforme se puede observar en la "***Tabla 30. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año***" y la "***Tabla 31. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) y 5 (cinco) años***", existe un aumento de los requisitos para la obtención de permisos de importación en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN respecto de los que se encuentran establecidos en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN. Entre ellos destacan: **i)** el señalamiento del uso y destino final de la mercancía, así como la presentación de una proyección mensual del costo de la internación y del volumen que se pretende importar, para los permisos; y, **ii)** demostrar que se tienen compromisos contractuales con una vigencia de al menos 5 (cinco) años. El primero de los incisos corresponden a los permisos con vigencia de 1 (uno) y 5 (cinco) años; mientras que el inciso ii) corresponde a los permisos con vigencia de 5 (cinco) años.

Al respecto, un ALMACENISTA manifestó que "(…) [se] *introdujeron requerimientos estrictos para que los participantes* (…) *obtengan y mantengan los permisos de importación y exportación de hidrocarburos* (…)".[644]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[642] Folio 8076 del EXPEDIENTE.
[643] Folio 2908 del EXPEDIENTE.
[644] Folio 8076 del EXPEDIENTE.

En ambos casos, se requiere que el solicitante tenga relaciones contractuales firmes, lo que, como se mencionó anteriormente, puede que no sea compatible con la práctica comercial de los USUARIOS FINALES, en este caso, de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. En efecto, los TRANSPORTISTAS AÉREOS suelen licitar la adquisición de la turbosina que requieren para periodos de 1 (uno) o 2 (dos) años, y no de 5 (cinco), como lo prevé esta norma.

Asimismo, en general, se considera que los 2 (dos) requisitos destacados en el presente apartado requieren que los solicitantes acrediten circunstancias cuya actualización requiere, precisamente, que cuenten con un permiso.

1.1.1.4. Prórroga de permisos de importación otorgados

El esquema de requisitos para obtener la prórroga de permisos de importación obtenidos fue modificado también con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, de acuerdo con lo señalado en la siguiente tabla:

Tabla 32. Requisitos para el otorgamiento de prórrogas de los permisos de importación

Requisitos para la obtención de prórroga de los permisos bajo la regulación del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[645]	Requisitos para la obtención de prórroga de los permisos bajo la regulación del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[646]
Los permisos otorgados podrán prorrogarse siempre que las circunstancias de hecho o los criterios con los que se otorgó continúen vigentes: a) Los permisos de vigencia de 1 (un) año, por un período igual y hasta en 3 (tres) ocasiones. b) Los permisos de vigencia de 20 (veinte) años, por una sola ocasión hasta por la mitad del plazo original. Lo anterior, sin perjuicio de que el interesado pueda presentar una nueva solicitud de permiso, cuando la totalidad del producto autorizado haya sido importado.	Los permisos otorgados cuya vigencia haya concluido o se haya agotado el volumen que lo ampara pueden prorrogarse cuando: 1. Se presente la solicitud de prórroga cuando menos 12 (doce) días hábiles antes de que concluya la vigencia del permiso, en el entendido de que la falta de presentación de la solicitud se considerará como renuncia del derecho a solicitar prórroga; y, 2. Se acredite que se cumplieron las condiciones manifestadas en la solicitud del permiso por lo que hace a los proveedores, clientes, logística, punto de internación y proyecciones volumétricas; o bien, se justifiquen las diferencias acontecidas. Las prórrogas se otorgan: a) Los permisos de 1 (un) año, hasta por 2 (dos) ocasiones con la misma vigencia. b) Los permisos de 5 (cinco) años, por una sola ocasión por la misma vigencia.

[645] De conformidad con el punto 15 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[646] De conformidad con el artículo 50 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Lo anterior implica una carga adicional para los AGENTES ECONÓMICOS, al tener que acreditar que se mantuvieron con las condiciones manifestadas en la solicitud. Esto introduce rigideces que dificultarían a los AGENTES ECONÓMICOS realizar cambios de proveedores o clientes, puntos de internación y volúmenes, entre otros, a fin de responder a situaciones cambiantes en los mercados. Con ello, se limita la posibilidad de recibir una prórroga.

Además, no se establece un mecanismo para que los permisionarios puedan justificar el cumplimiento o mantención de las condiciones manifestadas en la solicitud del permiso o la manera en que la autoridad podrá considerar que las diferencias son, en efecto, justificadas y en qué medida la justificación podrá ser suficiente para que el requisito se considere cumplido.

1.1.1.5.Discrecionalidad de la SENER

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN otorga a la SENER un mayor grado de discrecionalidad que el que se otorga en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN. El ejercicio no debidamente motivado de dicha discrecionalidad podría traducirse en una limitación o restricción en el otorgamiento o permanencia de los permisos de importación, con su correspondiente afectación a la competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, de acuerdo con lo que se describe a continuación.

En el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, que abrogó el ACUERDO DE IMPORTACIÓN, se señala que:

> "(…) es necesario implementar acciones que permitan la prevención del delito, para lo cual es imperante establecer medidas de **restricción no arancelaria** que regulen las importaciones y exportaciones de petrolíferos e hidrocarburos con el propósito de **controlar las operaciones de comercio exterior,** combatir la evasión fiscal y fomentar el cumplimiento de las obligaciones fiscales, prevenir y detectar prácticas de fraude aduanero y contrabando de las referidas mercancías, **y abonar a garantizar el suministro de combustibles e insumos nacionales.**"[647] [énfasis añadido]

Así, este acuerdo prevé que es necesario establecer restricciones no arancelarias para controlar las operaciones de comercio exterior para "*garantizar el suministro de combustibles e insumos nacionales.*" En relación con lo señalado en el párrafo anterior *in fine*, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se señala que el otorgamiento y supervisión de permisos se orientarán con base en los objetivos de la política pública en materia energética. En este sentido, la SENER debe considerar el balance energético y el fortalecimiento de los niveles de ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS e hidrocarburos.[648]

Asimismo, a través del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, los permisos pasan de ser una mera autorización gubernamental a un instrumento de política pública. Ello, como lo señala el

---

[647] De conformidad con el párrafo decimonoveno de los Considerandos del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[648] De conformidad con el artículo 28 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

propio acuerdo al establecer que el permiso tiene el propósito, entre otros, de controlar que las operaciones de comercio exterior no afecten la balanza energética.[649] Lo anterior, atendiendo a la seguridad energética, el adecuado suministro de combustibles y la soberanía energética.[650]

En este sentido, la SENER considerará el balance energético, la contribución de un permiso a la seguridad energética y la garantía de suministro de combustibles tanto para su otorgamiento, como para su vigencia.[651] A este respecto, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN define el alcance del término "balanza energética". Sin embargo, no define los términos "seguridad energética" o "garantía de suministro", abriendo, con ello, la posibilidad de que se nieguen los permisos con base en conceptos indeterminados, lo que genera incertidumbre en su otorgamiento. Además, el concepto mismo de balanza energética permite adoptar criterios que favorezcan la producción nacional respecto de las importaciones.

De acuerdo con lo anterior, la discrecionalidad de la autoridad se materializa en las consideraciones que podrá emplear para otorgar o prorrogar los permisos de importación. De manera adicional, respecto de las prórrogas de permisos, la discrecionalidad de la SENER puede ejercerse en la valoración de la justificación que realicen los AGENTES ECONÓMICOS sobre las diferencias ocurridas en relación con las manifestaciones realizadas a la solicitud del permiso y las que se realicen a la solicitud de la prórroga, de acuerdo con lo señalado en el apartado "***1.1.1.4. Prórroga de los permisos de importación otorgados***" anterior.

En el marco de lo anterior, otra manera en que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN dota a la SENER de amplia discrecionalidad es a través de la facultad de determinar el volumen de importación. En efecto, como se menciona en la "***Tabla 30. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año***" y la "***Tabla 31. Requisitos de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) y 5 (cinco) años***", para el otorgamiento de los permisos de importación de 1 (un) año y de 5 (cinco) años, cuando no se justifique el volumen de importación solicitado, la SENER podrá ajustar el volumen que considere acreditado.[652] Esta facultad tiene diversos efectos anticompetitivos sobre los actuales y potenciales permisionarios.

Por un lado, para los interesados en obtener un permiso, se constituye como una carga desmedida e inclusive, injustificada, máxime si se considera que la justificación de los volúmenes de importación solicitados va aparejada a las relaciones y compromisos contractuales sobre los que se argumenta en la presente descripción de la B-1 y que se han considerado, preliminarmente, como restricciones para la obtención de permisos de importación. A ello, además, se suma que, de nueva cuenta, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, no se establecen parámetros para que la

---

[649] De conformidad con el artículo 29 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. De acuerdo con el artículo 3, fracción IV del mismo acuerdo, el balance energético es la relación de la oferta de algún PETROLÍFERO o hidrocarburo, compuesta por la producción, las importaciones y los inventarios, con su demanda, integrada por las ventas a USUARIOS FINALES o autoconsumo.

[650] De conformidad con el artículo 29 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[651] De conformidad con los artículos 37 y 46 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[652] De conformidad con el artículo 40, cuarto párrafo, del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

SENER determine si el volumen solicitado se encuentra justificado y, en su caso, modifique el volumen para el permiso.

Por otro lado, para los permisionarios actuales, dado que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS únicamente podrán importar aquel volumen que se encuentre determinado, estarán limitados durante toda la vigencia del permiso para realizar acciones estratégicas comerciales que les permitan competir intensamente con el fin de atraer a nuevos clientes y/o aumentar sus ventas, con lo que no podrán expandirse y aumentar su participación en las actividades de importación y de COMERCIALIZACIÓN de turbosina.

Al respecto, un COMERCIALIZADOR manifestó que "(...) [redacted]".[654]

Con ello, los AGENTES ECONÓMICOS se ven restringidos tanto en la obtención de permisos de importación como en la cantidad de turbosina que pueden internar y la autoridad puede, con base en ello, restringir y ajustar el volumen autorizado. Estas modificaciones que, en su caso, implicarían reducciones en el volumen autorizado en el permiso sin parámetros prestablecidos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN podrían, incluso, afectar el consumo en territorio nacional o generar interrupciones en el suministro de turbosina.

Finalmente, otro mecanismo en el que se puede materializar el amplio margen de discrecionalidad de la autoridad es a través de la negativa ficta que se estableció en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. Para mayor claridad, se señala cómo está regulado este aspecto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Tabla 33. Silencio administrativo en la tramitación de permisos de importación

Silencio administrativo bajo la regulación del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[655]	**Silencio administrativo bajo la regulación del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[656]**
La SENER debe resolver las solicitudes de permiso de importación o de exportación, así como de prórroga y modificación en un plazo de 13 (trece) o 15 (quince) días hábiles,[657] contados a partir del día siguiente a la fecha de su presentación. Si, una vez cumplidos los plazos anteriores, no existe notificación de la SENER:	La SENER emitirá la resolución dentro de los 12 (doce) días hábiles siguientes a la fecha de recepción de la solicitud. Transcurrido dicho plazo, si no obra notificación del otorgamiento del permiso, se entenderá negado y quedarán a salvo los derechos del interesado para presentar una nueva solicitud.

[653] Folio 8991 del EXPEDIENTE.
[654] Ídem.
[655] De conformidad con el punto 13 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[656] De conformidad con el artículo 47 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[657] 13 (trece) días si la solicitud se presentó a través de la VUCEM o 15 (quince) días si se presentó en la oficina central de la SENER.

Silencio administrativo bajo la regulación del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN[655]	Silencio administrativo bajo la regulación del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN[656]
a) Para los permisos de una vigencia de 1 (un) año, se entenderá que la autorización ha sido otorgada por lo que, a petición del solicitante, se deberá expedir el permiso. b) Para los permisos con vigencia de 20 (veinte) años, se entenderá que la autorización no ha sido otorgada y quedarán a salvo los derechos del interesado de presentar una nueva solicitud.	

De acuerdo con lo anterior, con las normas del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la SENER puede simplemente no dar respuesta al solicitante ante solicitudes tanto de 1 (un) año, como de 5 (cinco) años y, en su caso, no motivar el rechazo de las solicitudes. Lo anterior toma particular importancia, pues ante lo expuesto anteriormente en la presente sección, la autoridad tiene un amplio margen de discrecionalidad sin parámetros específicos para el ejercicio de sus facultades en el otorgamiento y prórrogas de los permisos de importación y, en su caso, exportación de PETROLÍFEROS, en general, y de turbosina en particular.

Así, la negativa ficta podría dar lugar a la arbitrariedad de la autoridad y generar incertidumbre para los solicitantes o permisionarios, ya que la autoridad podría simplemente no responder a las solicitudes, con lo que los AGENTES ECONÓMICOS tendrían que acudir a otras instancias para obtener respuesta a su petición. Además, un solicitante o permisionario no podría conocer de manera clara e inmediata cuáles son los fundamentos y motivos por los que la autoridad le ha negado un permiso o su prórroga. Máxime, cuando estos motivos puedan derivarse de la posible afectación a las finanzas públicas del país, a los bienes que desea importar, detrimento al Estado, suficiencia de producción nacional para el caso de importaciones, el análisis del balance energético, condiciones de seguridad energética y garantía de suministro.[658]

Respecto del elemento de suficiencia de la producción nacional mencionado en el párrafo anterior, se resalta que, de acuerdo con el artículo 46, fracción III, la autoridad podrá consultar a otras dependencias del gobierno federal, a las EPE, o a las asociaciones de las empresas de la industria. A este respecto, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO refiere que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN "[p]*ermite que la* [SENER] *consulte a otras dependencias del gobierno federal,* [EPE] *(Petróleos Mexicano)* (sic) *o a las asociaciones de empresas de la industria de la mercancía solicitada, como parte de la evaluación de la solicitud y con la finalidad de determinar la suficiencia de la producción nacional y, por lo tanto, la idoneidad*

[658] Los elementos listados son parte del análisis que realiza la autoridad para resolver sobre las solicitudes de permisos y, en su caso, sus prórrogas, de conformidad con el artículo 46 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

de otorgar el permiso"[659] y se señaló que "[e]*sta permisión podría otorgar ventajas competitivas a* [PEMEX] *y sus empresas productivas, reposicionando su posición* (sic) *preponderante en los mercados de* [PETROLÍFEROS] *e hidrocarburos.*"[660]

En este sentido, la SENER cuenta con un ámbito sumamente amplio de arbitrio en el otorgamiento y continuidad de permisos, y que se considera preliminarmente que va más allá del cumplimiento de los requisitos previstos en la regulación por parte de permisionarios actuales o potenciales. Es decir, los permisionarios están sujetos a las consideraciones que tenga la autoridad, independientes al cumplimiento de los requisitos contemplados para el otorgamiento y prórrogas de permisos.

Bajo las consideraciones anteriores, se concluye preliminarmente que los requisitos requeridos tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN para el otorgamiento de permisos previos de importación: **i)** representan una restricción tanto para los AGENTES ECONÓMICOS que ya han importado turbosina, como para los potenciales importadores, **ii)** no consideran las prácticas comerciales de los TRANSPORTISTAS AÉREOS; y, **iii)** limitan los mecanismos de negociación que en la práctica se dan entre los COMERCIALIZADORES y sus usuarios, al exigir, de forma previa, la comprobación de relaciones contractuales.

Asimismo, se concluye preliminarmente que la SENER cuenta con amplios márgenes de discrecionalidad, sin parámetros de decisión, lo que la posibilita a limitar los volúmenes de importación, así como el número de participantes en la actividad de importación, y la competencia entre permisionarios, a través de la restricción en el otorgamiento de permisos y sus prórrogas. Con ello, se limita y restringe el acceso a la importación como un medio de abasto de turbosina en el territorio nacional y se limita y distorsionan las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, además de que reduce el nivel de presión competitiva que pueden ejercer aquellos que logren obtener estos permisos. Con todo ello, además, se promueve un ambiente de incertidumbre para los AGENTES ECONÓMICOS que deseen participan en esas actividades.

1.1.2. Modificación de la vigencia de permisos

El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN elimina la posibilidad de que los AGENTES ECONÓMICOS tengan acceso a permisos de importación de 20 (veinte) años, al prever permisos con vigencia únicamente de 1 (uno) y 5 (cinco) años. Esta modificación en la vigencia de los permisos de importación afecta el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, debido a que limita la capacidad de competir de los participantes de este mercado al restringir sus posibilidades de posicionarse en el mismo, desincentiva la inversión, la entrada de nuevos competidores y otorga ventajas a los importadores establecidos que ya cuentan con un permiso de importación de 20 (veinte) años.

---

[659] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página treinta y uno.
[660] Ídem.

Lo anterior, debido a que dificulta y/o limita que los permisionarios puedan establecer relaciones contractuales y comerciales de largo plazo. Además, los coloca en una situación de desventaja competitiva frente a otros importadores que ya ostentan un permiso de 20 (veinte) años,[661] como es el caso de PEMEX TRI, el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que cuenta con dicho permiso vigente.[662] Con ello, podrían dejar de enfrentar competencia por periodos de largo plazo, pues los competidores potenciales únicamente podrían tener acceso a un máximo de 10 (diez) años de actividad permisionada -considerando la prórroga de un permiso de 5 (cinco) años-.

Esta reducción de la temporalidad de los permisos debe también analizarse en conjunto con el requisito de contar con infraestructura de ALMACENAMIENTO. Como se señaló en el apartado ***"2.2.2.1.2. Monto y plazo de la recuperación de la inversión requerida, así como ausencia de usos alternativos"*** de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la inversión para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra entre 126.90 (ciento veintiséis punto noventa) y 7,387 (siete mil trecientos ochenta y siete) millones de pesos. Además, el tiempo de espera para iniciar operaciones es de aproximadamente * [redacted] y el plazo de recuperación de la inversión [redacted]. Así, resulta inconsistente que el permiso de importación sea de 5 (cinco) años prorrogables por un periodo igual, siendo que la infraestructura de ALMACENAMIENTO requiere un periodo mayor para recuperar la inversión.

Al respecto, un permisionario de COMERCIALIZACIÓN, quien ha obtenido permisos de 1 (uno) y 20 (veinte) años[663] y quien a la fecha no ha podido llevar a cabo ninguna de las actividades o servicios para las cuales es permisionaria -importación y COMERCIALIZACIÓN- señaló que "(…) [l]*os permisos otorgados por la* [SENER] *para importación de turbosina son temporales, generalmente de un año y con bajo volumen, lo cual no permite crear compromisos de largo plazo con los potenciales clientes del* [MERCADO INVESTIGADO] (…)".[664] En este sentido, "(…) [d]*ichos permisos de corto plazo son insuficientes para abastecer o lograr precios mejores por volumen, y por ende, no* [le] *permiten (...) competir en el* [MERCADO INVESTIGADO]".[665]

---

[661] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*93. Permiso 3914-1701C120000070.pdf*"; "*94. Permiso 3928-1701C120000087.pdf*"; y, carpeta electrónica denominada "*95. Permisos de importación Valero*", archivo electrónico denominado "*3329-1701C118001343.pdf*". Asimismo, folio 3106 del EXPEDIENTE, carpeta electrónica denominada "*Anexo 17.3 Permisos Importación*", archivo electrónico denominado "*Importación_Turbosina y sus mezclas_20 años.pdf*".

[662] VALERO, PEMEX, PMI Trading México, S.A. de C.V. y TRAFIGURA cuentan con un permiso de 20 (veinte) años. Al respecto, se observa que PMI Trading México, S.A. de C.V. tiene como entidad controladora a PEMEX. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*" y "*44. P.M.I. Trading México.pdf*".

[663] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*95. Permisos de importación Valero*".

[664] Folio 8003 del EXPEDIENTE.

[665] Folios 8003 y 8004 del EXPEDIENTE.

Por su parte, un ALMACENISTA señaló que, dado que los permisos de importación tienen una vigencia de 1 (uno) o 5 (cinco) años y son prorrogables dos veces o una, respectivamente, se "(…) *disminuye el apetito de inversión y/o contratación de servicios de almacenamiento en el largo plazo* (…)".[666] Asimismo, manifestó que, con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

> "(…) [se] introdujeron requerimientos estrictos para que los participantes (…) obtengan y mantengan los permisos de importación y exportación de hidrocarburos, además de reducir el plazo de [la] vigencia [de los permisos], lo cual añadió incertidumbre a la inversión privada en el sector energético y en la planeación comercial y financiera de los agentes económicos que participan en la cadena de valor de los petrolíferos, incluyendo por tanto, a los COMBUSTIBLES AÉREOS".[667]

En el mismo sentido, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN se refirió lo siguiente:

> "- La eliminación de los permisos de veinte años reduce los incentivos para invertir en el desarrollo de infraestructura de transporte y almacenamiento al incrementar el riesgo en la recuperación de la inversión.
> - Ante la falta de certidumbre los agentes económicos podrían dejar de recurrir a fuentes de abasto competitivas fuera del país, lo que reafirmaría, en mediano plazo, la posición dominante de [PEMEX].
> - La falta de inversión en infraestructura y almacenamiento, por parte de los participantes en los mercados de [PETROLÍFEROS] e hidrocarburos, consolidaría la posición de [PEMEX] en dichas actividades."[668]

1.1.3. Establecimiento de caducidad de permisos

La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que la figura de caducidad -supuesto por el que la SENER puede dar por terminados los permisos de importación- sobre los permisos con vigencia de 1 (un) año, establecida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, genera incertidumbre a los importadores de turbosina sobre la continuidad del desarrollo de sus actividades y puede disminuir la competencia mediante la reducción artificial del número de participantes en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA al disminuir sus opciones para allegarse de la turbosina.

El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala, en su artículo 56, que los permisos de 1 (un) año caducarán si no se utilizan por más de 30 (treinta) días naturales consecutivos. Cabe señalar que este periodo es menor al establecido en la LH para las actividades reguladas por dicha ley.[669] En este sentido, se considera preliminarmente que el plazo establecido en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN es restrictivo, de acuerdo con los argumentos que se desarrollan

---

[666] Folio 8076 del EXPEDIENTE.
[667] Ídem.
[668] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página veintinueve.
[669] La LH establece en su artículo 55 que, en caso de no ejercer los derechos que se confieren en el permiso por un período consecutivo de 365 (trescientos sesenta y cinco) días, el permiso caducará.

más adelante, y que su introducción al régimen de permisos de importación es injustificada, considerando que la LH ya establecía un plazo para la actualización de la caducidad permisos.

En el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se establece que, previo a que el permisionario se ubique en el supuesto de caducidad, debe presentar a la SENER la justificación que acredite las razones por las que no ha realizado la actividad.[670] Sin embargo, la dependencia cuenta con un amplio margen para determinar la suficiencia y razonabilidad de la justificación, además de que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN no establece qué debe entenderse por "causa justificada".[671]

Más aún, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN hace referencia a que la autoridad tomará en consideración posibles afectaciones al "suministro en territorio nacional" para determinar la procedencia de la caducidad. Al respecto, tampoco es claro lo que la autoridad considerará como afectaciones al suministro en territorio nacional.

Al respecto, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala:

> "**Artículo 58.** Previamente a que el permisionario se ubique en alguna de las hipótesis de caducidad previstas en los artículos 56 y 57, deberá presentar a la SENER la justificación que acredite las razones por las que no ha realizado la actividad objeto del permiso. Lo anterior, con la finalidad de que dentro de los diez días hábiles siguientes a que presente su justificación, esta dependencia determine si se considera causa suficiente y razonable aquella expuesta por el permisionario, siempre que no se afecte al suministro en territorio nacional, lo cual le permitirá continuar usando el permiso previo otorgado.
> En caso contrario, o bien cuando dicha justificación no sea presentada de manera oportuna, operará la caducidad del permiso, por el simple transcurso del tiempo."

De dicho artículo, tampoco es claro si el permisionario recibirá respuesta y, en su caso, las razones por las que la SENER podría negar la solicitud. Esto porque el primer párrafo de dicho artículo señala que en el plazo de 10 (diez) días se determinará sobre la suficiencia y razonabilidad de la justificación; sin embargo, el segundo párrafo señala que "en caso contrario", es decir, en caso de insuficiencia, la caducidad operará por el simple transcurso del tiempo. De esta manera, es posible que no se establezcan claramente los parámetros para una posible negativa de la solicitud.

La caducidad en estos términos podría implicar que un permisionario pierda su permiso de importación ante eventos fuera de su control; por ejemplo, una baja temporal en la demanda o choques de oferta, o incluso por esperar autorizaciones de autoridades que se requieran para prestar sus servicios. En este sentido, el establecimiento de esta figura de caducidad sujeta a un corto

---

[670] De conformidad con el artículo 58 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

[671] A este respecto, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO señaló que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN "*otorga amplia discrecionalidad a la* [SENER] *para decretar la revocación y caducidad de los permisos*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página treinta y uno.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

periodo y la falta de claridad en la que opera, se considera preliminarmente que podría representar una barrera a la competencia.

La mera existencia de AGENTES ECONÓMICOS con la posibilidad de realizar la importación de turbosina puede ser un elemento clave para ejercer presión competitiva. Lo anterior, ya que, incluso si un AGENTE ECONÓMICO no se encuentra importando turbosina en un momento dado, la posibilidad de empezar a importar dicho PETROLÍFERO podría actuar como una amenaza de entrada y un mecanismo para disciplinar a los AGENTES ECONÓMICOS que ya concurren en el mercado.[672] Así, el establecimiento de caducidad de los permisos por no usarlos de manera temporal podría privar a los consumidores de una alternativa de abasto. Más aun, considerando que los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año son aquellos a los que han podido acceder los COMERCIALIZADORES para allegarse de la turbosina, como una alternativa menos onerosa que los permisos de más largo plazo.

En este sentido, un importador señaló que, [redacted]*[673]

En conclusión, la figura de caducidad aplicada a los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año establecida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN no considera que los AGENTES ECONÓMICOS permisionarios puedan dejar de usar sus permisos por un periodo ante, por ejemplo, una baja temporal en la demanda o choques de oferta, o incluso las demoras de las autoridades para la emisión de autorizaciones que se requieran para que los permisionarios presten sus servicios, tales como prórrogas o modificaciones a los permisos.

Con ello, se limita la presión competitiva en la actividad de importación y se genera incertidumbre a los COMERCIALIZADORES, ya sea como titulares de un permiso para la importación de turbosina o teniendo a otros permisionarios como proveedores del combustible importado, toda vez que estos se ven expuestos a la terminación anticipada de los permisos, bajo la figura de caducidad, cuando la inutilización de estos puede ocurrir por causas ajenas a la voluntad de los permisionarios.

1.2. Efectos de la B-1

En la presente sección se exponen los efectos anticompetitivos generados por las barreras a la competencia antes descritas en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Inicialmente, se presentan las afectaciones que se han presentado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA debido a los restrictivos requerimientos para obtener y prorrogar un

---

[672] Esta posibilidad es conocida en la teoría económica como la teoría de los mercados contestables.

[673] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-30.pdf*", página uno.

permiso de importación. En segundo lugar, se señala que limitar el periodo de vigencia de los permisos de importación restringe la capacidad de competir de los permisionarios y las posibilidades de posicionarse en este mercado. Además, desincentiva la inversión de los participantes y otorga ventajas a los importadores establecidos que ya cuentan con un permiso de importación de 20 (veinte) años. Luego, se expone que, el inicio o continuidad de las operaciones de los importadores depende de factores económicos, técnicos y administrativos, por lo que la caducidad de los permisos de importación podría favorecer la salida de COMERCIALIZADORES. Finalmente, se presenta un análisis cuantitativo del efecto conjunto que tienen estas barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.1. Efectos de los requisitos para el otorgamiento de permisos (Efecto 1.1)

Los requisitos impuestos en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN imponen dificultades para la obtención de un permiso de importación, lo cual genera efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA al limitar la libre concurrencia en este.

Como se señaló en el apartado "***1.1.1. Requisitos para el otorgamiento y prórroga de permisos***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR los requisitos para obtener un permiso de importación varían de acuerdo con su vigencia, por lo que en este apartado se analizan los efectos anticompetitivos que estos generan de acuerdo con la vigencia del permiso.

1.2.1.1.Permisos de importación con vigencia de 1 (un) año

Como se señaló en el apartado "***1.1.1.1. Permisos de importación con vigencia de 1 año***" en la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, imponer que los interesados en obtener un permiso de importación tengan que acreditar ante la SENER que cuentan con relaciones comerciales con clientes para el suministro de turbosina limita las posibilidades de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

La demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, clientes de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, deriva de la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga para usar este PETROLÍFERO como combustible en las aeronaves, los cuales basan su elección de compra, entre otras cosas, en la capacidad comprobable de los proveedores de atender su demanda. Estos últimos realizan contratos para el suministro de turbosina de por lo menos 2 (dos) años con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.[674]

Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(...) *en la industria de los Combustibles Aéreos, usualmente los usuarios finales tienden a firmar contratos únicamente con proveedores que cuentan con capacidad de suministro comprobable en un plazo cercano.* (...)".[675]

---

[674] Véase apartado "***3.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda***" en la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[675] Folio 3110 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han realizado contratos para la adquisición de turbosina con los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS con una vigencia de [redacted]*[redacted].[676]

Así, los AGENTES ECONÓMICOS que no cuentan con un permiso de importación no estarían en posibilidades de demostrar que tienen la capacidad de proveer turbosina y, por tanto, se les dificultaría establecer relaciones comerciales. Por lo tanto, se estaría restringiendo la entrada de nuevos importadores derivado de un requisito que no es acorde con el funcionamiento del mercado.

Asimismo, estos requisitos dificultan que los AGENTES ECONÓMICOS que ya cuentan con un permiso de importación puedan desarrollar sus actividades. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, ha contado con 3 (tres) permisos de importación diferentes, cada uno con vigencia de 1 (un) año, señaló que:

> "(…) durante el año 2020, ha sido extremadamente difícil (…) renovar su permiso de importación, ya que la autoridad responsable ha aumentado considerablemente el número de requisitos necesarios para su tramitación; por ejemplo, el solicitante debe haber firmado, previamente, contratos con terminales, inspectores, proveedores externos y transportistas, entre otros, para solicitar dicha renovación. Habida cuenta de este escenario, es extremadamente difícil negociar y materializar esos contratos, sin tener, desde el principio, el permiso de importación correspondiente, ya que se requieren de compromisos a largo plazo (3-5.10 años) [sic]."[677]

Por otro lado, requerir que los solicitantes de un permiso de importación demuestren que cuentan con una relación comercial con un proveedor extranjero, mediante un contrato o factura en el que se sustente el volumen que planea adquirir, al igual que el requisito anterior, tiene el efecto de restringir la entrada de nuevos importadores.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los importadores tienen la opción de adquirir turbosina en el extranjero sin contar con un contrato de por medio. Al respecto, un COMERCIALIZADOR PRIMARIO señaló que las importaciones se realizaron mediante compras al contado y entrega inmediata que no requirieron contar con un contrato firmado.[678]

De igual forma, contar con la factura que acredite la adquisición del PETROLÍFERO podría ser difícil para un AGENTE ECONÓMICO que aún no cuenta con la certeza de obtener el permiso, ya que tendría que adquirir el producto antes de contar con el permiso para importarlo, lo que lo pondría en una situación compleja, que podría significar pérdidas económicas, de no obtenerlo.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[676] Folios 2372, archivo electrónico denominado "*Contratos.xlsx*"; 2409 y 2410; 2948, archivo electrónico denominado "*Anexo 49.xlsx*"; y 2752 del EXPEDIENTE.
[677] Folios 2279 y 2280 del EXPEDIENTE.
[678] Folio 4467 del EXPEDIENTE.

1.2.1.2. Permisos de importación con vigencia de 5 (cinco) y 20 (veinte) años

De forma similar a los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año, los solicitantes de permisos de importación de 5 (cinco) y 20 (veinte) años enfrentan dificultades para establecer relaciones contractuales con clientes. Asimismo, este requerimiento podría derivar en que los clientes de los importadores se aten a compromisos de largo plazo que podrían restringir la libertad para cambiar de proveedor. Así, imponer que los importadores cuenten con compromisos contractuales de largo plazo con sus proveedores podría restringir que estos accedan a diferentes opciones para allegarse de la turbosina durante el desarrollo de su actividad.

Por otro lado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el requisito de contar con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO para obtener el permiso de importación obstaculiza la entrada y continuidad de los participantes en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Por una parte, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que esta infraestructura no siempre es necesaria al momento de importar. Al respecto, un AGENTE ECONÓMICO que contó con permisos de importación manifestó que

> "(…) existe la posibilidad que cuando el objeto de un solicitante para importar mercancía para su venta final en el mismo punto de internación (…) no tendría razón de negocios para conseguir servicios de transporte/almacenamiento/distribución, en el entendido que la posesión y propiedad de la molécula será trasladada al cliente final en el mismo punto de internación de la mercancía."[679]

En este mismo sentido, otro AGENTE ECONÓMICO señaló que "[e]*l transporte se llevaba a cabo desde* (…) *EE.UU., hasta México mediante carro-tanque, para posterior trasvase a auto-tanque una vez importado el producto en México y entrega directa en aeropuertos a clientes finales* (…)".[680] Así, este requisito podría ser excesivo, ya que para importar no siempre es necesario contar con acceso a dicha infraestructura. Al respecto, un COMERCIALIZADOR señaló que ha enfrentado problemas en la importación derivado de la complejidad para cumplir con los requisitos establecidos y la falta de certeza para obtener un permiso de importación de largo plazo, aunado a la falta de acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO en el país. Este AGENTE ECONÓMICO estima que el volumen afectado en el largo plazo por estos problemas es de [redacted] *

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[679] Folio 4371 del EXPEDIENTE.

[680] Folio 2391 del EXPEDIENTE. Estos permisionarios son quienes tienen un modelo de negocio en el que abastecen aeropuertos cercanos a la frontera con Estados Unidos de América y almacenan la turbosina en dicho país, para transportarla directamente hacia los aeropuertos de destino. No obstante, dado el bajo volumen que lograron atender durante el PERIODO DE LOS DATOS así como la barrera descrita en este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR, esta opción para el ALMACENAMIENTO no es viable actualmente, como se señala en el apartado "***2.1.1.1.3. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS***" de la sección "***VI. Definición del MERCADO RELEVANTE y análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[redacted] * [redacted] [redacted] [redacted]

operación.".[684] De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que este AGENTE ECONÓMICO ha contado con 3 (tres) permisos de importación diferentes, cada uno con vigencia de un año.[685] El último de sus permisos estuvo vigente hasta el siete de noviembre de dos mil diecinueve.

Estas dificultades colocan en desventaja a los nuevos participantes del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA frente a los actuales participantes. De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que al veintidós de octubre de dos mil veintiuno PEMEX TRI, P.M.I. Trading México S.A. de C.V., VALERO y TRAFIGURA cuentan con un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años.[686] El permiso de este último a la fecha de la emisión del acuerdo de conclusión de la investigación citada al rubro, se encontraba en proceso de revocación. Por su parte, * [redacted].[687] Además, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que P.M.I. Trading México, S.A. de C.V.[688] tiene como entidad controladora a PEMEX y no ha participado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.2.1.3. Aumento de requisitos entre el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Como se mencionó en el apartado "***1.1. Descripción de la B-1***" de la presente sección, con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se aumentaron los requisitos para la obtención de permisos de importación. Entre ellos destacan: **i)** el señalamiento del uso y destino final de la mercancía, así como la presentación de una proyección mensual del costo de la internación y del volumen que se pretende importar, para los permisos; y, **ii)** se especifica que el mínimo de la vigencia de los compromisos contractuales sea de 5 (cinco) años.

En relación con los requisitos resaltados en el párrafo anterior, y otros comprendidos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO consideró que "[su establecimiento], *además de no ser claros en cuanto a su cumplimiento, podría dificultar la obtención de permisos. Circunstancia que podría ocasionar que ciertos particulares ya no puedan seguir importando* (…) PETROLÍFEROS *e hidrocarburos y que se restringa* (sic) *el ingreso de nuevos participantes a dichos mercados*".[689]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[684] Folios 3109 y 3110 del EXPEDIENTE.
[685] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*98. Permisos de importación* (…)".
[686] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".
[687] Folio 8007 del EXPEDIENTE.
[688] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*44. P.M.I. Trading México.pdf*".
[689] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página veintinueve.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

En específico, en relación con la proyección mensual, un AGENTE ECONÓMICO refirió que con dicho requisito se "[pretende] *que, a la fecha de solicitud del permiso, ya se cuente con clientes, inversiones demostrables y negocio completamente estructurado*".[690] Tener un negocio completamente estructurado, con la existencia de relaciones contractuales de mínimo 5 (cinco) años, como se mencionó anteriormente, introduce rigideces e ineficiencias y puede no ser compatible con la práctica comercial de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y los TRANSPORTISTAS AÉREOS. En efecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan licitaciones o concursos por invitación cada 1 (uno) o 2 (dos) años para obtener los combustibles aéreos.[691]

Así, por ejemplo, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que en las licitaciones que realiza para obtener la proveeduría de combustibles [redacted][692]

En relación con dichas prácticas comerciales, además de ser una práctica internacional, permite que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan, como se señaló en el párrafo anterior, seleccionar a sus proveedores de combustible, en atención a la evaluación que realicen de estos o de cualquier razón que convenga a sus intereses. Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han realizado contratos para la adquisición de turbosina con los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS con una vigencia de por lo menos 2 (dos) años.[693]

Así, a través del requisito de relaciones contractuales de largo plazo establecidos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, se podrían limitar de manera indirecta las opciones de proveedores que tengan los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, al verse, eventualmente, comprometidos con un COMERCIALIZADOR PRIMARIO y uno SECUNDARIO específicos, respectivamente, por al menos 5 (cinco) años.

Por lo anterior, de manera preliminar, se considera que los requisitos referidos, que fueron integrados al régimen de permisos previos de importación, limitan y dificultan las posibilidades de

---

[690] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página ocho.

[691] Folios 4914, 5235 y 9185, del EXPEDIENTE. En el último folio, la información se encuentra visible en el archivo electrónico archivo electrónico denominado "*104. Annual_Report_2020.pdf*", página setenta y siete.

[692] Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 20*", página uno.

[693] Folios 2372, archivo electrónico denominado "*Contratos.xlsx*"; 2409 y 2410; 2948, archivo electrónico denominado "*Anexo 49.xlsx*"; y 2752 del EXPEDIENTE.

los AGENTES ECONÓMICOS de obtener permisos de importación de combustibles y podrían limitar las opciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

1.2.1.4. Prórroga de permisos de importación otorgados

Como se señaló en el apartado "***1.1.1.4. Prórroga de permisos de importación otorgados***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la prórroga de los permisos de importación está condicionada a que se cumplan o mantengan las condiciones manifestadas en la solicitud de permiso. Esto podría limitar a los poseedores de un permiso de importación para cambiar de proveedores ante la oportunidad de mejores condiciones para la obtención de la turbosina. Lo mismo podría aplicar para cambiar de clientes o puntos de internación que pudiera permitirles desarrollar la misma actividad con mayor eficiencia y beneficios. Esto podría implicar que no puedan prorrogar su permiso de importación actual, que como se ha visto a lo largo de esta sección, requiere el cumplimiento de diversos requerimientos que resultan innecesarios y/o injustificados, así como difíciles de cumplir.

1.2.1.5.Discrecionalidad de la SENER

De acuerdo con lo descrito en el apartado "***1.1.1.5. Discrecionalidad de la SENER***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, mediante el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se otorgó a la SENER un amplio margen de discrecionalidad. Esto se materializa en, por lo menos, los siguientes aspectos: **i)** fundamentos y motivos para el otorgamiento y, en su caso, rechazo, de los permisos y sus prórrogas; **ii)** la valoración de las diferencias en la solicitud de permiso, respecto de las acreditadas y/o justificadas para el otorgamiento de prórrogas de permisos de importación; **iii)** el volumen de importación que se considere acreditado y por el cual se otorgará el permiso o su prórroga; y, **iv)** la negativa ficta en caso de silencio de la autoridad.

Estos aspectos, de manera separada o en conjunto, generan un ambiente de incertidumbre tanto para los permisionarios actuales, como para los potenciales. Esto representa una barrera a la competencia que, entre otros, desincentiva la participación de los agentes en el mercado, las inversiones de largo plazo e incluso, podría haber favorecido la salida de AGENTES ECONÓMICOS.

Las dificultades para renovar o prorrogar los permisos de importación y no tener certidumbre del volumen que autorizará la SENER han obstaculizado la continuidad de los importadores en el desarrollo de sus actividades. De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, desde el dos mil dieciocho, se otorgaron permisos de importación a HIPERGAS con vigencia de 1 (año). En la siguiente tabla se muestran los permisos de importación que fueron otorgados a HIPERGAS desde dos mil dieciocho a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación.

[Espacio intencionalmente en blanco]

Tabla 34. Permisos de importación de HIPERGAS

Número de permiso	Fecha de otorgamiento	Fecha de vencimiento	Cantidad autorizada (litros)
1701C118000239[694]	22/02/2018	22/02/2019	300,000,000
1701C119000085[695]	21/01/2019	21/01/2020	300,000,000
1701C119000269[696]	13/12/2019	13/12/2020	150,000,000
1701C121000013[697]	18/02/2021	18/02/2022	22,896,000

De la tabla anterior puede observarse que HIPERGAS tuvo un permiso de importación válido del trece de diciembre de dos mil diecinueve al trece de diciembre de dos mil veinte, con una cantidad autorizada de 150,000,000 (ciento cincuenta millones) de litros.[698] Sin embargo, este AGENTE ECONÓMICO dejó de importar por aproximadamente 2 (dos) meses, antes de que venciera su permiso en diciembre de dos mil veinte, debido a problemas con la renovación de este permiso de importación. Al respecto, HIPERGAS manifestó que

> "(…) presentó el 17 de octubre de 2020 ante la [SENER] la solicitud de renovación del permiso de importación de turbosina, sin embargo al 13 de diciembre de 2020 que finalizó la vigencia del permiso de importación de turbosina con el que mi representada contaba, la [SENER] no había resuelto la solicitud de renovación presentada el 17 de octubre de 2020, lo que derivó en que mi representada NO OBTUVIERA INGRESOS por la venta de turbosina desde el 14 de diciembre de 2020 y hasta la última semana de febrero de 2021. Por lo que al NO TENER INGRESOS POR LA VENTA DE TURBOSINA y si continuaban los egresos relacionados con la turbosina (…) es que mi representada se vio de nueva cuenta en la necesidad de aplicar medidas para lograr mantener la empresa activa y encontrar las mejores formas de cumplir con todas las obligaciones (contractuales, financieras, fiscales, entre otras) siendo de nueva cuenta una de esas medidas, la de RECORTE DE PERSONAL, con lo que la merma de recursos disponibles continuaba."[699]

Asimismo, HIPERGAS señaló que el dieciocho de febrero de dos mil veintiuno, 4 (cuatro) meses después de haber presentado la solicitud de renovación, la SENER resolvió su solicitud de renovación de permiso de importación. Adicionalmente, se observó que HIPERGAS cuenta con un

---

[694] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*100. Permisos de importación Hipergas*", archivo electrónico denominado "*2253-1701C118000239.pdf*".

[695] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*100. Permisos de importación Hipergas*", archivo electrónico denominado "*3618-1701C119000085.pdf*".

[696] Folio 2617 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*SENER- Permiso de Importación TURBOSINA.pdf*".

[697] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*100. Permisos de importación Hipergas*", archivo electrónico denominado "*3941-1701C121000013.pdf*".

[698] Folio 2617 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*SENER- Permiso de Importación TURBOSINA.pdf*", página uno.

[699] Folios 5589 y 5590 del EXPEDIENTE.

permiso de importación vigente hasta el dieciocho de febrero de dos mil veintidós[700] con una cantidad autorizada de 22,896,000 (veintidós millones ochocientos noventa y seis mil) litros, lo que representa el 15% (quince por ciento) del volumen autorizado en su permiso anterior. Esto limitó su participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, ya que HIPERGAS manifestó que "(…) *el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio* (…)".[701] Una vez que agotó el volumen autorizado en su permiso de importación dejó de importar y comercializar turbosina en marzo de dos mil veintiuno.[702]

Este AGENTE ECONÓMICO señaló que ha buscado incrementar el volumen autorizado en su permiso de importación actual u obtener otro con un volumen autorizado que le permita cumplir con los compromisos adquiridos con sus clientes; sin embargo, no obtuvo respuesta favorable por parte de la SENER.[703] Asimismo, manifestó que lo anterior derivó "(…) *en un retiro forzado del mercado de la turbosina*"[704] y que "(…) *en* (…) *abril* [de dos mil veintiuno] *se culminó con el cierre del área administrativa de la división de turbosina, es decir, que se prescindió del poco personal administrativo que aun formaba parte de la división turbosina y se continua* [sic] *con el cierre del área operativa para concluir con el cierre total de la división turbosina.*"[705]

En relación con lo anterior, en el INCIDENTE DE SUSPENSIÓN, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO, señaló que la discrecionalidad de la SENER para modificar los volúmenes de importación "[g]*enera incertidumbre para los interesados en obtener algún permiso en las materias aludidas y desincentiva el interés de nuevos participantes y, por ende, disminuye la posibilidad de atraer inversiones extranjeras al país*".[706]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el caso de HIPERGAS que se describió puede ser también un ejemplo de la operación de la negativa ficta. Lo anterior, pues, al no recibir una respuesta afirmativa (de otorgamiento), la autoridad no emitió una respuesta negativa motivada.

Respecto de la negativa ficta integrada al ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO señaló que:

> "- Esta decisión propicia incertidumbre para los interesados de obtener un permiso.

---

[700] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[701] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[702] Ídem. HIPERGAS manifestó que "(…) [e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio.* ***Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).***"

[703] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[704] Ídem.

[705] Ídem.

[706] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página treinta.

- Permite que la autoridad se abstenga de **resolver de manera expedita** las solicitudes y explicar las razones de su negativa.
- Tal medida es inconsistente con lo previsto en la [LH], conforme a la cual, los permisos para la importación de gasolinas y diésel habrán de otorgarse a cualquier interesado que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables. Aunado a que podrá limitar la participación de agentes económicos en el mercado de comercialización de combustibles que cumplen con todos los requisitos aplicables."[707] [énfasis añadido]

En resumen, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, preliminarmente, que los requisitos establecidos en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN generan efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Lo anterior, toda vez que se establece que los AGENTES ECONÓMICOS con interés de obtener un permiso de importación deben demostrar que cuentan con compromisos contractuales. Esto es difícil de cumplir sin antes contar con un permiso de importación que permita demostrar que los AGENTES ECONÓMICOS tienen capacidad de proveer turbosina y dar certidumbre a los clientes. De la misma manera, permite a la SENER no admitir el acceso al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, a través de los mecanismos antes referidos que restringen la obtención y permanencia de los permisos, tales como ajustar el volumen autorizado a importar en los permisos de esta actividad, lo que genera incertidumbre a los AGENTES ECONÓMICOS sobre si contarán con la autorización (o renovación) para realizar la actividad de importación y, en su caso, la capacidad autorizada que tendrán para proveer turbosina. Sobre el particular, una reducción en la cantidad autorizada a importar podría impedir a los importadores seguir participando en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Lo señalado previamente impone obstáculos para obtener o prorrogar un permiso de importación y genera incertidumbre en su otorgamiento, lo que podría haber favorecido la salida de importadores del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Además, dificulta la entrada a nuevos participantes al establecer requisitos que no son necesarios al momento de importar y genera incertidumbre respecto de si, aun cumpliendo con los requisitos establecidos, obtendrán el permiso correspondiente y respecto de los términos en que, en su caso, serán otorgados, tales como el volumen. Esto ha llevado a que el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA se encuentre altamente concentrado, en el que existe un número reducido de participantes y en el cual se ha mantenido PEMEX TRI como principal oferente. Asimismo, se favorece la posición de PEMEX TRI, que además cuenta con acceso a la mayor parte de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a su relación contractual con PEMEX LOG.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[707] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.2021.pdf*", página treinta y uno.

1.2.2. Efectos de la modificación de la vigencia de permisos (Efecto 1.2)

Como se ha señalado antes, la demanda de turbosina de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS se deriva de la necesidad de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga de contar con un combustible para sus aeronaves, los cuales basan su elección de compra, entre otras cosas, en la capacidad comprobable de los proveedores de atender su demanda. Un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan contratos de por lo menos 2 (dos) años con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para allegarse de la turbosina.[708] Así, para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS puedan establecer relaciones comerciales con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, es necesario que estos puedan demostrar que cuentan con la capacidad de proveer turbosina de manera continua. Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que algunos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS han realizado contratos para la adquisición de turbosina con los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS con una vigencia de por lo menos 2 (dos) años.[709]

La corta vigencia de los permisos de importación puede limitar la capacidad de competir de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, toda vez que dificulta que puedan crear compromisos contractuales de largo plazo con los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Debido a que enfrentan dificultades para demostrar que pueden suministrar turbosina de forma continua en el largo plazo.

Por otro lado, los incentivos a la inversión y la capacidad de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que importan turbosina de posicionarse en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA también se ven afectadas por la vigencia de los permisos de importación. Por una parte, la inversión se incentiva cuando el AGENTE ECONÓMICO puede aprovechar los beneficios que resultarán de esa inversión. Al respecto, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS señalan que el hecho de no poder obtener un permiso de importación de 20 (veinte) años desincentiva la inversión en proyectos de largo plazo. Al respecto, un AGENTE ECONÓMICO que contó con permisos de importación señaló que

> "(…) para que se construya infraestructura [de ALMACENAMIENTO] (…) es necesario que las autoridades otorguen los permisos necesarios (p.ej. los permisos **previos de importación de largo plazo**, para tener certeza que el usuario ancla tendrá la posibilidad de realizar importaciones de producto que serán manejados en la terminal aplicable) siempre que exista el cumplimiento de los requisitos de parte del solicitante. **Si existen impedimentos por parte de las autoridades, los costos para el desarrollador se incrementan sustancialmente y los proyectos se retrasan de manera que se hacen incosteables.** Si no existe seguridad jurídica para realizar las actividades de comercialización en un marco de competencia y certidumbre por parte de los agentes (potenciales contratantes de los proyectos), no se adquirirán

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[708] Folio 2913 del EXPEDIENTE.
[709] Folios 2372, archivo electrónico denominado "*Contratos.xlsx*"; 2409 y 2410; 2948, archivo electrónico denominado "*Anexo 49.xlsx*"; y 2752 del EXPEDIENTE.

compromisos de largo plazo con los desarrolladores y la infraestructura no se construirá."[710] [Énfasis añadido]

Sobre este tema, un COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) * .".[711] En este mismo sentido, manifestó que: "(…) *tener certeza sobre los procesos para la obtención de permisos de importación de largo plazo* (…) *incentiva la actividad y el desarrollo de terminales que ofrezcan el Servicio de Almacenamiento fuera de los aeropuertos*".[712]

Así, tener un permiso de 20 (veinte) años brinda la posibilidad de que los importadores puedan aprovechar los beneficios derivados de las inversiones realizadas en el desarrollo de infraestructura, ya que, como se señaló en el apartado "***1.2.2.1. Barreras a la entrada de tipo económico: artículo 7, fracciones I, II y IV, de las DISPOSICIONES***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, * .

En cuanto al posicionamiento de los participantes en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, se observa que contar con permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años les brinda la posibilidad de establecer compromisos de largo plazo para posicionarse y expandir su presencia en dicho mercado. Al respecto, * .[713]

De forma similar, otro COMERCIALIZADOR que obtuvo permisos de importación en dos mil dieciséis con vigencia de 1 (un) año y en dos mil dieciocho con vigencia de 20 (veinte) años,[714] señaló que, *[715]

[710] Folio 3106 del EXPEDIENTE.
[711] Folio 2909 del EXPEDIENTE.
[712] Folio 2934 del EXPEDIENTE.
[713] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo R-38*".
[714] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*95. Permisos de importación Valero*".
[715] Folio 8010 del EXPEDIENTE.

[redacted]*

[redacted][717]

Así, los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años dan la oportunidad a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de establecer compromisos de largo plazo, así como incentivar la inversión en infraestructura que les permita posicionarse en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN reforzaría los efectos anticompetitivos antes descritos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, debido a que este acuerdo elimina la posibilidad de que cualquier AGENTE ECONÓMICO que cumpla los requisitos obtenga un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años. Con ello, los AGENTES ECONÓMICOS que ya cuentan con un permiso de importación de esta vigencia tendrían ventaja competitiva sobre los nuevos AGENTES ECONÓMICOS que deseen obtener permisos de largo plazo. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, al veintidós de octubre de dos mil veintiuno, PEMEX TRI es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que cuenta con un permiso de importación vigente de 20 (veinte) años.[717]

En resumen, limitar la vigencia de los permisos de importación restringe las posibilidades de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS de posicionarse en el mercado, desincentiva la inversión y otorga ventajas a los importadores ya establecidos que ya cuentan con un permiso de importación de 20 (veinte) años. Esto afecta el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA al limitar la capacidad de competir de los participantes.

1.2.3. Efectos del establecimiento de caducidad de permisos (Efecto 1.3)

La figura de caducidad aplicable a los permisos de importación de 1 (un) año, conforme al artículo 56 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, genera el efecto anticompetitivo de disminuir la competencia mediante la reducción artificial del número de competidores en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Ello, debido a que el periodo por el cual el permiso de importación con dicha vigencia caería en el supuesto de caducidad es reducido – 30 (treinta) días – y no considera que el retraso en el inicio o continuidad de las operaciones de los importadores puede derivar de factores económicos, técnicos o, incluso, debido a los plazos de las autorizaciones de autoridades que se requieren para prestar sus servicios.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[716] Folio 8991 del EXPEDIENTE.

[717] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Al respecto, en el EXPEDIENTE se encuentran manifestaciones que dan cuenta de diversos hechos que ejemplifican situaciones que se encuentran fuera del control de los permisionarios y que enuncian lo restrictivo de dicha figura ante estas.

Por ejemplo, [redacted]

Asimismo, otro COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) [c]*on motivo de los efectos de la pandemia COVID-19 es que el tránsito aéreo se vio fuertemente disminuido y por lo tanto los ingresos* (…) *disminuyeron fuertemente* (…)".[719] De igual manera, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que las ventas de turbosina de PEMEX TRI, el principal oferente en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, durante el segundo trimestre del dos mil veinte fueron 69% (sesenta y nueve por ciento) menores a las realizadas en el segundo trimestre de dos mil diecinueve.[720]

Por otro lado, respecto del retraso en la respuesta a autorizaciones de otras autoridades, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el inicio de operaciones de un COMERCIALIZADOR se retrasó debido a trámites y autorizaciones ante autoridades. Este AGENTE ECONÓMICO señaló que, a pesar de que desde noviembre de dos mil dieciocho contaba con un permiso de importación con vigencia de 20 (veinte) años[721] [redacted]

[redacted]

[redacted]

[

[redacted]*

[redacted][724]

De manera similar otro COMERCIALIZADOR señaló lo siguiente:

> "(…) presentó el 17 de octubre de 2020 ante la [SENER] la solicitud de renovación del permiso de importación de turbosina, sin embargo al 13 de diciembre de 2020 que finalizó la vigencia del permiso de importación de turbosina con el que mi representada contaba, la [SENER] no había resuelto la solicitud de renovación presentada el 17 de octubre de 2020, lo que derivó en que mi representada NO OBTUVIERA INGRESOS por la venta de turbosina desde el 14 de diciembre de 2020 y hasta la última semana de febrero de 2021."[725]

No fue sino hasta 4 (cuatro) meses después que la SENER resolvió su solicitud de renovación de permiso de importación.[726]

Aunado a lo anterior, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, en relación con la suspensión, cancelación o no renovación de los permisos existentes, en específico para los casos de importación de petrolíferos, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO señaló que esto "(…) *no permite la continuidad en el abasto (y por ende en las relaciones comerciales) con los potenciales clientes dentro del* [MERCADO INVESTIGADO]".[727] En este sentido, "*la inversión para importar y comercializar combustible se pueden ver en riesgo por motivo de la cancelación, suspensión o no renovación de los permisos que ocurre frecuentemente por parte de* [SENER]".[728]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN acentúa los efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA antes descritos. Primero, los supuestos para dar por terminado un permiso de importación de 1 (un) año por caducidad se vuelven más estrictos. Segundo, el plazo del permiso mismo es corto y el de caducidad aún más, lo que resulta ampliamente restrictivo y no refleja el tiempo que podría implicar la entrada en operaciones de un AGENTE ECONÓMICO.

---

[724] Folios 8007 y 8008 del EXPEDIENTE.
[725] Folio 5589 del EXPEDIENTE.
[726] Folio 5590 del EXPEDIENTE.
[727] Folio 8004 del EXPEDIENTE.
[728] Ídem.

1.2.4. Análisis cuantitativo de los efectos de las barreras a la competencia y libre concurrencia en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Las barreras a la competencia en la actividad de importación de turbosina antes descritas generan efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, al limitar la capacidad de competir de nuevos y actuales participantes, además de disminuir la competencia entre participantes a través de la reducción del número de competidores y la imposición de límites a volúmenes de importación a los ya establecidos en este mercado.

La entrada de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ocurrió hasta enero de dos mil diecinueve, a pesar de que los AGENTES ECONÓMICOS podían solicitar un permiso de importación desde enero de dos mil quince para participar en esta actividad. Asimismo, se ha presentado la salida de AGENTES ECONÓMICOS que participaban en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA por medio de la importación.

Por una parte, un COMERCIALIZADOR PRIMARIO manifestó que dejó de comercializar turbosina[729] debido a que agotó el volumen autorizado a importar por parte de la SENER y con ello cerró esa línea de negocios.[730] Además, a la fecha de conclusión de la investigación, el permiso de importación de otro COMERCIALIZADOR PRIMARIO se encuentra con estatus de suspendido derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER.[731] Esto ha derivado en que exista un número reducido de participantes en dicho mercado, se reduzca la intensidad de la competencia en el mismo y se generen altos niveles de concentración. Así, los permisionarios que permanezcan en este mercado tendrán menores incentivos y capacidad para ofrecer mejores condiciones en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, por ejemplo, a través de mejoras en la calidad o precios.

Lo anterior, limita los beneficios que pueden recibir los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y TRANSPORTISTAS AÉREOS, generados del proceso de competencia y libre concurrencia. En este sentido, un TRANSPORTISTA AÉREO manifestó que "(…) *el costo elevado de producción nacional, procesos de importación deficientes, ineficiencias en la cadena logística de PEMEX* (…) *están siendo trasladados a las aerolíneas a través de un mayor costo de la turbosina* (…)".[732]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en dos mil diecinueve, con la entrada de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS tuvieron acceso a diversas fuentes de abasto de turbosina. [redacted]*

---

[729] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[730] Ídem. Este AGENTE ECONÓMICO manifestó que "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[731] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[732] Folios 5333 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

[redacted]

Gráfico 6. [redacted][733]

[redacted]

De la gráfica anterior puede observarse que la entrada de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS significó para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS nuevas fuentes de abasto de turbosina [redacted] A la fecha de conclusión de la investigación citada al rubro, el permiso de importación de TRAFIGURA se encuentra con estatus de suspendido, derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER.[734] [redacted]

---

[733] Elaboración propia con base en información disponible en los folios 1394, archivo electrónico denominado "*ANEXO 89.a. Anexo 8. TURBOSINA.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica "*NUMERAL 89*"; y 3106 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*Anexo R-16.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica "*Anexo 16*".
[734] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[redacted]*

De lo anterior, se observa que, con la entrada de nuevos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y los TRANSPORTISTAS AÉREOS contaron con diferentes opciones para adquirir turbosina [redacted]*.

1.3.Conclusión de la B-1

Lo antes descrito en la presente sección permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluir preliminarmente que los requisitos para la obtención y prórroga de permisos contemplados tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, el amplio margen de discrecionalidad de la SENER, el cambio en los periodos de vigencia y el establecimiento de la caducidad de los permisos de 1 (un) año previstos en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN constituyen barreras a la competencia que, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, tienen el efecto de restringir la entrada de nuevos participantes y de disminuir el número de competidores, disminuir la competencia entre estos, además de generar incertidumbre en la obtención de los permisos de importación, lo que desincentiva la inversión privada y el desarrollo de proyectos a largo plazo asociados con la importación y COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

La combinación de las modificaciones en el régimen de permisos referidas en este apartado favorece una mayor concentración en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA que, en todo caso, ya presentaba un número reducido de participantes y una alta concentración. Lo anterior limita los beneficios que pueden recibir los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS y TRANSPORTISTAS AÉREOS generados del proceso de competencia y libre concurrencia.

1.4.Opinión técnica no vinculatoria

De acuerdo con la facultad establecida en el artículo 94, fracción III, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó opinión técnica no vinculatoria a la SENER y a la SE, en su carácter de dependencias coordinadoras del sector, en relación con las posibles medidas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados afectados por la B-1.

Lo anterior, a fin de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerara su opinión, de manera no vinculatoria, para la propuesta de medidas correctivas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR. Al respecto, se hace constar en el presente que, tanto la SENER como la SE, fueron omisas en presentar su opinión técnica.

1.5.Medidas y recomendaciones para eliminar la B-1 (Medida M-1)

Derivado de lo expuesto anteriormente en la presente sección se propone lo siguiente:

Recomendación a la SE y a la SENER para que modifiquen el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN y, en la medida en que continúe aplicándose, modifiquen también el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, conforme a lo siguiente:

i) Se eliminen los requisitos para la obtención de permisos referentes a la acreditación de relaciones contractuales con proveedores extranjeros y/o con clientes, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Esta recomendación es aplicable a las diferentes vigencias de permisos establecidas en ambos acuerdos.

ii) Se establezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que el requisito para el otorgamiento de prórrogas consista en que las circunstancias de hecho o los criterios con los que se otorgó continúen vigentes, como se encuentra establecido en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

iii) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la obligación de acreditar volúmenes, así como la facultad de la SENER de ajustar los volúmenes a autorizar en la solicitud de permisos. De igual manera, se elimine del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN la obligación de señalar el volumen que se planea adquirir y/o vender.

Se recomienda que, en ningún caso, el otorgamiento o prórroga de permisos esté sujeto a volúmenes mínimos ni máximos de importación.

iv) Se elimine, tanto del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la operación de la negativa ficta relacionada con la emisión de los permisos de importación. En este mismo sentido, se recomienda establecer, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, plazos claros para resolver sobre las solicitudes de permisos, prórrogas y modificaciones, las cuales deberán ser proporcionales a la vigencia del permiso.

v) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la posibilidad de consultar a las EPE sobre la suficiencia o insuficiencia de producción con el fin de resolver sobre la solicitud de permisos.

vi) Se eliminen del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN las consideraciones en el otorgamiento de permisos respecto de la suficiencia de los combustibles y/o la balanza energética.

vii) Se establezca expresamente en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN que todas las resoluciones de la SENER relacionadas con el otorgamiento de permisos, sus prórrogas o modificaciones, deberán fundamentarse, motivarse y notificarse personalmente al solicitante, sin que deba mediar una solicitud de acceso a la información en términos de las disposiciones en materia de transparencia y acceso a la información pública gubernamental.

viii) Se reestablezca en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN el otorgamiento de los permisos de importación con vigencia de 20 (veinte) años. Asimismo, se recomienda favorecer e impulsar activamente el otorgamiento de este tipo de permisos de 20 (veinte) años, frente a aquellos permisos que tengan una duración menor.

ix) Se elimine del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN la figura de caducidad para los permisos de importación con vigencia de 1 (un) año.

De manera consistente con las recomendaciones señaladas previamente, se recomienda a la SE y a la SENER que, en caso de que emitan un nuevo acuerdo o cualquier otro acto administrativo que establezca las disposiciones regulatorias de los permisos de importación de turbosina, se consideren las medidas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en los incisos **i)** a **ix)** del presente apartado.

1.6. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-1

1.6.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-1: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Las recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS, es decir, a la SENER y a la SE, constituyen las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Estas tienen por objetivo la eliminación de las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA que derivan de disposiciones jurídicas contenidas tanto en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN como en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Al respecto, al tratarse de barreras normativas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas propuestas atienden al principio de proporcionalidad. En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dichas recomendaciones contribuirían a eliminar, en las proporciones necesarias, los efectos anticompetitivos derivados de las disposiciones normativas mencionadas.

Por ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las recomendaciones propuestas serían eficaces, al considerarse como soluciones integrales y comprensivas para resolver los efectos anticompetitivos detectados. Por tal motivo, se dirigen a las AUTORIDADES PÚBLICAS, con el propósito de que, en el ámbito de su competencia, se modifiquen las disposiciones normativas en el sentido propuesto, a fin de que sean congruentes con la LH y los objetivos que esta persigue.

Además, las medidas correctivas atienden puntualmente cada efecto anticompetitivo identificado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, sin extralimitarse en su contenido hacia conductas, estructuras de mercados u ordenamientos normativos distintos a los de la producción, importación, ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN y SUMINISTRO de turbosina o derechos específicos de los permisionarios.

Así, las medidas correctivas propuestas a modo de recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS conforman la alternativa idónea, pues eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas como B-1. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas deben aplicarse de manera integral en virtud de que los efectos de la barrera referida se encuentran relacionados unos con otros. Ello, no solamente porque devienen de los mismos cuerpos normativos, sino porque las reglas contenidas en este determinan en conjunto la accesibilidad a la autorización gubernamental de permisos.

1.6.2. Mínima Restricción de la M-1: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Como ya se mencionó, las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consisten en recomendaciones[735] dirigidas a AUTORIDADES PÚBLICAS y no son órdenes[736] (en sentido impositivo) a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no es aplicable exactamente el requisito de mínima restricción.

Por lo anterior, se considera que las medidas -referidas como **M-1**-, no imponen requisitos o cargas desmedidas o injustificadas a ninguna de las AUTORIDADES PÚBLICAS ni a los AGENTES ECONÓMICOS sujetos al cumplimiento de la regulación, por lo que la **M-1** cumple con su objeto bajo el principio de mínima restricción.

Además, las recomendaciones no impactan de manera negativa o restrictiva en la imposición de medidas de restricción no arancelaria, en la observancia de la vigilancia de la garantía de suministro, la prevención de la comisión de prácticas ilícitas u otras.

Por el contrario, las disposiciones que aseguran el ejercicio de las facultades de la SENER y la SE en tales materias se mantienen intactas, como resultado de las recomendaciones de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Así, por ejemplo, la SENER y la SE mantienen los elementos de evaluación para resolver sobre las solicitudes de las opiniones, los plazos para ello, las causales de terminación o revocación de permisos y, sobre todo, cuentan con la herramienta de supervisión de permisos. De tal forma que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA únicamente se pronuncia sobre las disposiciones que se consideran tienen efectos adversos en el régimen de permisos de importación y que limitan o restringen las condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

1.6.3. Eficiencia de la M-1: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la actividad de importación

La **M-1** tiene por objeto eliminar los efectos generados por la **B-1**, los cuales se presentan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al eliminar dichos efectos, se reducirán las restricciones para que los COMERCIALIZADORES puedan acceder a la importación como fuente de abasto de turbosina y así maximizar la oferta de dicho producto en el territorio nacional y, en su caso, coadyuvar en la continuidad de proveeduría de turbosina.

Además, la simplificación del régimen de otorgamiento de permisos permite reducir los costos asociados al cumplimiento de la regulación y brinda mayor flexibilidad a los oferentes y demandantes de turbosina para reaccionar ante choques de oferta o de demanda.

---

[735] En términos del inciso a) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.
[736] En términos del inciso b) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

Adicionalmente, disminuir el margen de discrecionalidad de la autoridad y eliminar los efectos anticompetitivos antes descritos aumentará los incentivos de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para desarrollar relaciones comerciales de largo plazo con sus proveedores de turbosina en el extranjero, así como con sus clientes en territorio nacional.

En este contexto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la aplicación de dichas recomendaciones derivará en la generación de eficiencias tanto en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, como en la totalidad del MERCADO INVESTIGADO. Entre los principales beneficios, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca una mayor oferta y competencia en la COMERCIALIZACIÓN de turbosina, lo que podría incidir en mejores condiciones de calidad, volumen y precios.

Algunos de los resultados que generará la implementación de la **M-1**, son los siguientes:

- Eliminar los requisitos de acreditación de relaciones contractuales con proveedores o clientes permitirá que los AGENTES ECONÓMICOS puedan realizar dichas relaciones contractuales una vez que cuenten con su permiso y podría evitar, a su vez, costos excesivos para la obtención de permisos de importación y así se incentivará que más AGENTES ECONÓMICOS puedan abastecer de turbosina al territorio nacional a través de la importación.

- Ajustar los elementos requeridos para las prórrogas de permisos generará una mayor certeza a los AGENTES ECONÓMICOS sobre las circunstancias de hecho que deben presentarse para que se les otorgue una prórroga de su permiso. Así, se facilitará la permanencia de más AGENTES ECONÓMICOS que importen el combustible a territorio nacional e incentivará la entrada a nuevos participantes.

- Disminuir la discrecionalidad de la autoridad para determinar el volumen a autorizar, a través de los permisos, generará mayor certidumbre jurídica, lo que podría mejorar la oferta en el abasto de turbosina en el territorio nacional e impactar positivamente en la continuidad del suministro de la turbosina. De igual manera, la eliminación de la obligación de acreditar o señalar volúmenes de importación, así como dar la posibilidad a la autoridad para establecer volúmenes mínimos o máximos, reduciría requisitos excesivos y brindaría mayor flexibilidad a los AGENTES ECONÓMICOS para responder a necesidades cambiantes o choques de oferta y demanda. Con ello, se promueve una mayor oferta de turbosina y un mayor número de competidores en territorio nacional.

- La eliminación del uso de la negativa ficta, así como el favorecimiento de la transparencia de todos los actos de la SENER -a través de la motivación, fundamentación y notificación de estos-, fomentará una mayor certidumbre a los AGENTES ECONÓMICOS que participan o desean participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

- La eliminación de las consultas de la SENER a las EPE sobre la suficiencia o insuficiencia de producción con el fin de resolver sobre la solicitud de permisos de importación evitará

que estas impidan y/o limiten el acceso de competidores al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

- La eliminación de las consideraciones sobre suficiencia de combustibles, la balanza energética o cualquier otra para decidir el otorgamiento de permisos de importación generará mayor certidumbre y certeza jurídica a los AGENTES ECONÓMICOS solicitantes y el mercado de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA en general, de manera que establecería mejores condiciones para su entrada y permanencia en el mercado. Con ello, se introduciría mayor competencia y disponibilidad de turbosina en México.

- Reestablecer los permisos de 20 (veinte) años de vigencia en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN para la importación de turbosina permitirá a los AGENTES ECONÓMICOS planificar sus negocios comerciales a largo plazo y operar en un marco equitativo, frente a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, ostentan permisos de importación de turbosina con vigencia de 20 (veinte) años. Asimismo, generaría mayores incentivos a la inversión en infraestructura y facilitaría el establecimiento de relaciones contractuales más duraderas.

- Modificar la figura de la caducidad para los permisionarios de 1 (un) año, así como mantener asequibles las prórrogas de permisos, favorecerá la certidumbre entre los participantes actuales o potenciales del mercado de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, así como la presencia de más competidores por un plazo mayor, lo que, a su vez, aumentará la presión competitiva entre los participantes actuales en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y generará certidumbre jurídica en los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, los cuales podrán desarrollar relaciones comerciales a largo plazo y monitorear los mercados internacionales para abastecer de turbosina al territorio nacional, cuando las condiciones económicas de los mercados internacionales les sean favorables.

1.6.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-1

De conformidad con las consideraciones expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la implementación de la **M-1** alcanza sus fines al eliminar los efectos generados por la **B-1**, es eficiente al eliminar restricciones normativas para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS puedan acceder a la importación como fuente de abasto de turbosina y, al ser una recomendación que no impone restricciones o cargas desmedidas o injustificadas a los AGENTES ECONÓMICOS, cumple con el principio de mínima restricción.

1.7.Cronograma de implementación de la M-1

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO de esta COMISIÓN, el siguiente cronograma para la implementación de la **M-1** propuesta, así como de su seguimiento:

Tabla 35. Cronograma para la implementación de la M-1

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-1	Se recomienda a la SENER y a la SE que implementen la **M-1** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SENER y/o la SE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SENER y/o la SE deberán informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita la prórroga.	**A)** La SENER y la SE deberán presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado, o del de su prórroga, un informe que contenga la descripción de la medida implementada, en la que se refiera cada uno de los incisos de la **M-1**, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la SENER y/o la SE consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho, o derecho, para la implementación de la **M-1** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga la descripción de la circunstancia que imposibilitó la implementación de la **M-1**, una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SENER o la SE no implementen la **M-1** en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

2. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-2)

En esta sección se describe la barrera a la competencia y la libre concurrencia constituida por la insuficiente infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y por las limitaciones a su acceso. Asimismo, se exponen los efectos anticompetitivos que la barrera genera debido a la falta de acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO y las medidas y/o recomendaciones para resolverla.

Esta barrera se explica a partir de la escasez y falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el territorio nacional y el hecho de que la infraestructura existente se encuentra contratada, además de que los AGENTES ECONÓMICOS no cumplen con la obligación de poner a disposición de COMERCIALIZADORES la capacidad disponible en sus sistemas, bien sea por no publicar el BOLETÍN ELECTRÓNICO o por publicar 0 (cero) litros de capacidad disponible, incluso cuando la capacidad comprometida no está siendo efectivamente utilizada, lo que genera que otros AGENTES ECONÓMICOS tengan dificultad para acceder al servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. De esta manera, se generan ineficiencias en el uso de la infraestructura.

2.1. Descripción de la B-2

De acuerdo con lo descrito en este DICTAMEN PRELIMINAR, existen dificultades para acceder a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

El ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra distribuido entre un bajo número de ALMACENISTAS, de la siguiente manera:

[Espacio intencionalmente en blanco]

Tabla 36. Número de terminales en operación a nivel nacional

Agente	Terminales	Capacidad operativa (litros)[a]	% del total terminales	% de la capacidad
PEMEX LOG[737]	12[b]	133,869,660[c]	75%	51.33%
HIDROSUR[738]	1	15,299,413	6.25%	5.87%
GRUPO IENOVA[739]	2	82,991,371	12.50%	31.82%
INVEX[740]	1	28,617,714	6.25%	10.97%
Total	**16**	**260,778,158**	**100%**	**100%[d]**

Nota:

[a] Se utilizó la equivalencia de 1 (un) barril igual a 158.9873 litros.

[b] Las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que hay en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y que son controladas por PEMEX LOG totalizan 11 (once): Acapulco, Azcapotzalco, Ciudad Madero, Guaymas, Irapuato, La Paz, Lázaro Cárdenas, Pajaritos, Progreso, Rosarito y Salina Cruz. Lo anterior, pues como se explicó en el apartado "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que deseen demandar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[c] No se cuenta en el EXPEDIENTE con información de la capacidad operativa de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero. Por lo tanto, se imputó a ella el promedio de la capacidad operativa de las otras 11 (once) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO operadas por PEMEX LOG para las que se cuenta con información.

[d] La suma de los valores de la columna "*% de la capacidad*" no coincide con el total debido al redondeo de las cifras.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[737] La capacidad operativa de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO con números de permiso PL/11749/ALM/2015, PL/11750/ALM/2015, PL/11102/ALM/2015, PL/11105/ALM/2015, PL/11108/ALM/2015, PL/11109/ALM/2015, PL/11112/ALM/2015, PL/11049/ALM/2015, PL/11059/ALM/2015 y PL/11073/ALM/2015 se tomó del folio 956 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*". Para la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas, de acuerdo con la información disponible en el folio 1288 del EXPEDIENTE, contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos*", corresponde al permiso PL/11103/ALM/2015, en cuanto a la capacidad de almacenamiento de esta se considera la información del folio 1740 del EXPEDIENTE, visible en la carpeta electrónica denominada "*17. Anexo XVII Información Operativa TADs*". No se cuenta con información sobre la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero que, de acuerdo con la información contenida en la carpeta electrónica "*18. Anexo XVIII Combustibles aéreos almacenados por PLOG*" del folio 1740 del EXPEDIENTE, ha sido utilizada por PEMEX LOG para almacenar turbosina. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[738] Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[739] Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[740] Ídem.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

De lo anterior, se puede observar que:

1) PEMEX LOG controla 12 (doce) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que representan el 51.33% (cincuenta y uno punto treinta y tres por ciento) de la capacidad operativa actual en el país.[741] Además, PEMEX LOG tiene la capacidad de sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO comprometida con PEMEX TRI mediante el CONTRATO MARCO.

2) HIDROSUR cuenta con una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso, Yucatán que representa el 5.87% (cinco punto ochenta y siete por ciento) de la capacidad operativa actual en el país.[742] Sin embargo, tiene comprometida el [redacted].

3) GRUPO IENOVA cuenta con la TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que representan el 31.82% (treinta y uno punto ochenta y dos por ciento) de la capacidad operativa actual en el país.[743] Al respecto, comprometió la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de estas terminales a [redacted].[744]

4) INVEX cuenta con la TERMINAL INVEX, que representa el 10.97% (diez punto noventa y siete por ciento) de la capacidad operativa actual en el país. Al respecto, durante el PERIODO,

---

[741] La capacidad operativa de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO con números de permiso PL/11749/ALM/2015, PL/11750/ALM/2015, PL/11102/ALM/2015, PL/11105/ALM/2015, PL/11108/ALM/2015, PL/11109/ALM/2015, PL/11112/ALM/2015, PL/11049/ALM/2015, PL/11059/ALM/2015 y PL/11073/ALM/2015 se tomó del folio 956 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*". Para la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas, corresponde al permiso PL/11103/ALM/2015, de acuerdo con la información disponible en el folio 1288 del EXPEDIENTE, contenida en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 19 Listado de Terminales de Almacenamiento para Combustibles Aéreos*"; la capacidad de almacenamiento de esta se considera la información del folio 1740 del EXPEDIENTE, visible en la carpeta electrónica denominada "*17. Anexo XVII Información Operativa TADs*". No se cuenta con información sobre la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero que, de acuerdo con la información contenida en la carpeta electrónica "*18. Anexo XVIII Combustibles aéreos almacenados por PLOG*" del folio 1740 del EXPEDIENTE, ha sido utilizada por PEMEX LOG para almacenar turbosina. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.
Las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que hay en los 7 (siete) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y que son controladas por PEMEX LOG totalizan 11 (once): Acapulco, Azcapotzalco, Ciudad Madero, Guaymas, Irapuato, La Paz, Lázaro Cárdenas, Pajaritos, Progreso, Rosarito y Salina Cruz. Lo anterior, pues como se explicó en el apartado "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en ciertas terminales marítimas***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***", la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa viable para los COMERCIALIZADORES que deseen demandar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[742] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*42. Permiso PL_21359_ALM_2018 Hidrosur.pdf*".

[743] Folio 956 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*".

[744] Folio 8072 del EXPEDIENTE.

INVEX comprometió el 82.3% (ochenta y dos punto tres por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO de dicha terminal,[745] [redacted].[746]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa, como se señaló en el apartado "***2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, que PEMEX LOG es el único ALMACENISTA en 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, en los cuales no cuenta con competidores actuales ni potenciales.

Ahora bien, únicamente PEMEX LOG e INVEX concurren en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, en los siguientes términos.

En el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO, PEMEX LOG tiene una capacidad operativa de 19,690,100 (diecinueve millones seiscientos noventa mil cien) litros, que representan el 89% (ochenta y nueve por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en dicho mercado, mientras que INVEX tiene una capacidad operativa de 2,432,506 (dos millones cuatrocientos treinta y dos mil quinientos seis) litros que, a su vez, representan el 11% (once por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

En cuanto al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, PEMEX LOG tiene una capacidad operativa de 11,192,706 (once millones ciento noventa y dos mil setecientos seis) litros, que representan el 51.6% (cincuenta y uno punto seis por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en dicho mercado, mientras que INVEX tiene una capacidad operativa de 10,502,701 (diez millones quinientos dos mil setecientos un) litros que, a su vez, representan el 48.4% (cuarenta y ocho punto cuatro por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Ahora bien, tanto en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO como en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, únicamente se encuentran PEMEX LOG e INVEX, quienes tienen comprometida [redacted] de su capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO con PEMEX TRI [redacted], respectivamente, por lo que se dificulta a otros COMERCIALIZADORES para demandar el acceso a dicha infraestructura.

Por su parte, la infraestructura de HIDROSUR se ubica en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, donde es el único que concurre con PEMEX LOG. [redacted] tienen su capacidad comprometida contractualmente con [redacted] ya que cualquier otro COMERCIALIZADOR enfrentaría dificultades para acceder a ella y, aunque HIDROSUR cuenta con el 66.7% (sesenta y seis punto siete por ciento) de la capacidad operativa en dicho mercado, PEMEX LOG almacena el mayor volumen en este, como fue analizado en el apartado "***2. MERCADOS***

[745] Folio 7375 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*43 iii y iv 210721.xlsx*".
[746] Folios 6651 y 6660 del EXPEDIENTE.

RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.[747]

Similarmente, en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, únicamente INVEX, GRUPO IENOVA y PEMEX LOG son oferentes de ALMACENAMIENTO EXTERNO. INVEX, a través de la TERMINAL INVEX, cuenta con una capacidad operativa de 15,682,507 (quince millones seiscientos ochenta y dos mil quinientos siete) litros, GRUPO IENOVA cuenta con una capacidad operativa de 82,991,371 (ochenta y dos millones novecientos noventa y un mil trescientos setenta y un) litros, mientras que PEMEX LOG controla las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Salina Cruz y Pajaritos, que cuentan con una capacidad operativa de 66,138,717 (sesenta y seis millones ciento treinta y ocho mil setecientos diecisiete) litros.

No obstante, [redacted][748]

Dichos ALMACENISTAS también tienen [redacted] de su capacidad comprometida: GRUPO IENOVA con [redacted] INVEX con [redacted] y PEMEX LOG con PEMEX TRI. Ahora bien, [redacted] no ha almacenado turbosina en las instalaciones de GRUPO IENOVA, porque no pudo proporcionarla al carecer de las autorizaciones de importaciones necesarias.[749]

Por tanto, se puede concluir que: **i)** PEMEX LOG es el único AGENTE ECONÓMICO en 3 (tres) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO en los que participa y PEMEX TRI tiene contratada la totalidad de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO existentes en estos mercados, por lo que se dificulta a otros COMERCIALIZADORES demandar el acceso a dicha infraestructura; **ii)** únicamente PEMEX LOG e INVEX concurren en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL BAJÍO y el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL NORESTE, y han reservado [redacted] de su capacidad de ALMACENAMIENTO con PEMEX TRI [redacted], respectivamente, por lo que se dificulta a otros COMERCIALIZADORES demandar el acceso a dicha infraestructura; **iii)** solo PEMEX LOG e HIDROSUR concurren en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN y [redacted] tiene contratada [redacted] de las terminales de ALMACENAMIENTO

[747] Folios 956 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1740, información contenida en el archivo electrónico denominado "*690Progreso.xlsx*"; y 7025 del EXPEDIENTE, información contenida en el archivo electrónico denominado "*Apéndice VI.I.xlsx*".
[748] Folios 8066 a 8096 del EXPEDIENTE.
[749] Folio 8084 del EXPEDIENTE.

EXTERNO existentes en este mercado, por lo que se dificulta a otros COMERCIALIZADORES demandar el acceso a dicha infraestructura; y, **iv)** únicamente GRUPO IENOVA, INVEX y PEMEX LOG concurren en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DEL SUR-SURESTE, pero la mayor parte de la capacidad de dichos ALMACENISTAS está comprometida con [redacted] y PEMEX TRI, respectivamente, por lo que se dificulta a otros COMERCIALIZADORES para demandar el acceso a dicha infraestructura.

Sobre el particular, PEMEX LOG manifestó que hay que "(…) *tomar en cuenta que, en relación con el Mercado Investigado, no tiene capacidad disponible, ya que* [PEMEX LOG] *opera con fundamento en el* [CONTRATO MARCO]."[750]

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que los COMERCIALIZADORES consideran que, en el país, existe escasa infraestructura a la cual puedan acceder. Al respecto, un permisionario de la actividad de importación señaló que:

> "(…) debido a que existe infraestructura insuficiente en el país y que la mayoría (…) es propiedad y operada por [PEMEX LOG], para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina."[751]

Por otra parte, los ALMACENISTAS tienen la obligación de dar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, sujeto a la disponibilidad de capacidad de sus sistemas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO. En caso de que exista capacidad disponible, se deberá hacer del conocimiento público a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO. En el BOLETÍN ELECTRÓNICO, los ALMACENISTAS están obligados a publicar su capacidad disponible. Esto es primordial para evitar asimetrías de información, dar acceso a los COMERCIALIZADORES a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como para poder cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Sin embargo, de información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que PEMEX LOG no ha dado cumplimiento a disposiciones establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO,[752] principalmente la de difundir, entre sus USUARIOS y el público en general, de manera permanente en un BOLETÍN ELECTRÓNICO, información relativa a la prestación de sus servicios, tal como los modelos de contrato bajo los que desarrollarán sus actividades, metodologías para determinar la capacidad operativa y disponible del sistema, la capacidad disponible con la que cuenta en sus sistemas de

---

[750] Folio 1240 del EXPEDIENTE.

[751] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", página uno.

[752] Lo anterior, aún cuando estas le aplican a PEMEX LOG en su totalidad, en términos del artículo transitorio cuarto de las mismas DACG DE ACCESO ABIERTO, como se explicó en el apartado "***2.2.1.2. Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

ALMACENAMIENTO EXTERNO, registro de versiones públicas de los contratos celebrados que se encuentran vigentes, en las que se incluya el plazo y las modalidades de servicio, entre otros.[753]

De esta manera, PEMEX LOG ha generado incertidumbre entre los AGENTES ECONÓMICOS que deseen demandar el acceso a su infraestructura. Al no cumplir con su obligación de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO, principalmente sobre la capacidad disponible en sus sistemas de ALMACENAMIENTO EXTERNO, restringe el acceso a la posible capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO que no está siendo efectivamente utilizada y, con ello, dificulta que los COMERCIALIZADORES estén en posibilidad de acceder al ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como estar en aptitud de cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Por otro lado, como se detalla a continuación, se tienen elementos que muestran que otros AGENTES ECONÓMICOS que prestan el ALMACENAMIENTO EXTERNO sí publican el BOLETÍN ELECTRÓNICO y, en él, muestran sus datos de capacidad operativa total y "*capacidad disponible*", entre otros. Sin embargo, se tiene información en el EXPEDIENTE que muestra que los USUARIOS de estos ALMACENISTAS cuentan con capacidad reservada que no está siendo efectivamente utilizada durante largos periodos. A pesar de ello, cuando los ALMACENISTAS comprometen su capacidad a través de contratos bajo la modalidad de reserva contractual, reportan que su "*capacidad disponible*" es de 0 (cero) litros en el BOLETÍN ELECTRÓNICO. En otras palabras, estos AGENTES ECONÓMICOS tampoco muestran que exista capacidad para acceder a sus sistemas, de modo que restringen el acceso a la capacidad que no está siendo efectivamente utilizada.

Por ejemplo, GRUPO IENOVA reportó contar con una capacidad operativa de 71,544,285 (setenta y un millones quinientos cuarenta y cuatro mil doscientos ochenta y cinco) litros en la TRV.[754] Además, durante el periodo de febrero a julio de dos mil veintiuno, también reportó no haber almacenado turbosina. En efecto, con relación a ese periodo, GRUPO IENOVA presentó información en la que reconoce que "(…) [redacted]".[755] De manera consistente con lo anterior, en sus BOLETINES ELECTRÓNICOS correspondientes a los meses de febrero a julio de dos mil veintiuno, se observa que el volumen

[Espacio intencionalmente en blanco]

[753] De conformidad con la disposición 20.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. De acuerdo con lo señalado en el apartado "***2.2.1.2.Capacidad de fijar tarifas o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, PEMEX LOG está sujeto a la totalidad de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[754] Folios 956, información visible en el archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; y 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*78. Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2017 – 2031*", página ciento setenta y ocho.

[755] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-17. Capacidades Terminales Almacenamiento IEnova.xlsx*".

almacenado de turbosina fue de 0 (cero) litros.[756] A pesar de lo anterior, en su reporte de capacidad disponible para la prestación del servicio señaló que tiene 0 (cero) litros disponibles.[757]

Por su parte, INVEX cuenta con una capacidad operativa de 28,617,714 (veintiocho millones seiscientos diecisiete mil setecientos catorce) litros, de los cuales señaló que "(…) *el medio de publicación que utiliza* (…) *para dar a conocer la capacidad de almacenamiento de la* [TERMINAL INVEX], *así como la capacidad disponible, es el* [BOLETÍN ELECTRÓNICO] *que se encuentra disponible en la página oficial de ITZOIL, cuyo enlace es el siguiente: https://www.itzoil.com/boletin-electrónico*".[758] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en varios meses contó con disponibilidad de [redacted] litros, correspondientes al [redacted] de su capacidad de ALMACENAMIENTO.[759] A pesar de lo anterior, en su reporte de capacidad disponible para la prestación del servicio señaló que tiene 0 (cero) litros disponibles.[760]

Las DACG DE ACCESO ABIERTO tienen la finalidad de brindar acceso abierto y no indebidamente discriminatorio, y prevén la posibilidad de que se lleven a cabo temporadas abiertas o la asignación de capacidad disponible en la infraestructura existente. Sin embargo, cuando la capacidad se asigna contractualmente y no se usa de manera efectiva, no se identifica que las DACG DE ACCESO ABIERTO logren su finalidad. Lo anterior, a pesar del objetivo que persigue el artículo 73 de la LH sobre **el uso efectivo de la capacidad**, que establece lo siguiente:

> "**Artículo 73.-** Las personas que cuenten con contratos de reserva de capacidad **y no la hagan efectiva**, deberán comercializarla en mercados secundarios o ponerla a disposición del (…) almacenista (…) [quien deberá] hacerla pública en un boletín electrónico para que pueda ser contratada de manera firme en caso de certeza de no uso, de manera interrumpible o mediante una Temporada Abierta, si la liberación de capacidad fuera permanente." (énfasis añadido)

En este mismo aspecto, en relación con la obligación de acceso abierto no indebidamente discriminatorio, de acuerdo con lo señalado en el "***Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO***", sección "***3.1.1.1. DACG DE ACCESO ABIERTO***" dentro del apartado "***3.1. ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte por ducto***", en algunos supuestos la CRE puede resolver que determinados ALMACENISTAS estén sujetos a una regulación más estricta dentro de la contenida en las DACG DE ACCESO ABIERTO, de conformidad con la disposición 39.2 de dicho cuerpo normativo.

---

[756] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivos contenidos en la carpeta electrónica "*89. Volúmenes Almacenados. Grupo IEnova*".

[757] Folio 9309 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*1. Capacidad Disponible TRV.pdf*" y "*2. Capacidad Disponible TRVM.pdf*"

[758] Folio 6656 del EXPEDIENTE.

[759] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivos contenidos en la carpeta electrónica "*89. Volúmenes Almacenados. Grupo IEnova*".

[760] Folio 9309 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*3. Boletín Electrónico Itzoil.pdf*"

En específico, la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO establece lo siguiente:

> **"39.2.** Lo establecido en la disposición 39.1 anterior es sin perjuicio de que la Comisión [CRE] pueda resolver que determinados Permisionarios de Almacenamiento se sujeten a una regulación más estricta, bajo los principios contenidos en las presentes DACG, cuando se cumpla alguno de los supuestos siguientes:
>
> **I.** El servicio sea prestado de manera predominante por un Almacenista o por un número limitado de Permisionarios, y la sustitución del servicio de Almacenamiento que prestan no sea técnica o económicamente factible dentro de su área de influencia, al menos en el corto plazo;
>
> **II.** La prestación del servicio de Almacenamiento sea imprescindible para el desarrollo eficiente y competitivo de los mercados de comercialización, distribución o expendio al público de Petrolíferos y Petroquímicos en el área de influencia del Almacenista, y
>
> **III.** Exista reclamo de Usuarios respecto de la negación del servicio de Almacenamiento, en contra del principio de acceso abierto efectivo y no indebidamente discriminatorio, en cuyo caso el Usuario deberá acreditar ante la Comisión [CRE] las afectaciones derivadas del trato indebido por parte del Almacenista.
>
> Para efectos de lo anterior, la Comisión [CRE] evaluará y resolverá, para cada Almacenista que se ubique en los supuestos señalados, la aplicación de disposiciones aplicables al Transporte comprendidas en el presente ordenamiento con el fin de que la regulación corresponda con el grado de apertura de los mercados, la naturaleza de la prestación de los servicios prestados en los Sistemas de Almacenamiento, la existencia de alternativas ofrecidas por otros Permisionarios y demás aspectos relacionados con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente en cada segmento de la industria en el que el Almacenamiento tenga impacto." (énfasis añadido)

Así, cuando se cumpla al menos uno de los supuestos señalados en esa disposición, la CRE puede resolver que determinados permisionarios de ALMACENAMIENTO se sujeten a una regulación más estricta.

Ahora bien, de acuerdo con lo señalado anteriormente en este DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera, de manera preliminar, que existen elementos para que la CRE considere la aplicación de dicha disposición. A continuación, se presenta un análisis de las citadas fracciones.

Respecto de la fracción I, como ha sido señalado en este DICTAMEN PRELIMINAR, PEMEX LOG fue el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación, en términos de volumen,[761] en el servicio de ALMACENAMIENTO en múltiples mercados relevantes. De igual forma, se identificó que el servicio se presta por un número muy limitado de permisionarios en cada una de las áreas de influencia y mercados relevantes identificadas por esta COMISIÓN. Finalmente, como fue también señalado en

[761] Véase el apartado "***2.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los Mercados Relevantes de Almacenamiento Externo***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

este DICTAMEN PRELIMINAR, no se considera que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO cuente con sustitutos cercanos.[762]

Respecto de la fracción II, existe información en el EXPEDIENTE y en este DICTAMEN PRELIMINAR que da cuenta de que el servicio de ALMACENAMIENTO resulta fundamental para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, distintos de PEMEX TRI, puedan ejercer una presión competitiva viable y fuerte. Además, de acuerdo con las manifestaciones de diversos AGENTES ECONÓMICOS vertidas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR, la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO es escasa,[763] la mayoría está comprometida y el desarrollo de nueva infraestructura exige altos montos de inversión,[764] lo que ha dificultado la entrada y permanencia de AGENTES ECONÓMICOS o la existencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de COMERCIALIZACIÓN de turbosina a través de medios propios.

En este sentido, se considera que la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO es un elemento fundamental del desarrollo eficiente y competitivo del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. De hecho, por sí mismas, las disposiciones contenidas en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO implican que contar con infraestructura de ALMACENAMIENTO o acceso a ella mediante derechos financieros sobre inventarios, sea requisito indispensable y necesario para operar las actividades de COMERCIALIZACIÓN.

En consecuencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen elementos que permiten actualizar la hipótesis normativa establecida en la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, por lo que hace, al menos, a dos de sus tres fracciones.

En conclusión, se identifican 2 (dos) problemas relacionados con esta barrera a la competencia. De acuerdo con lo señalado en la presente descripción de la B-2, PEMEX LOG no ha dado cumplimiento a la publicación del BOLETÍN ELECTRÓNICO, por lo que no se ha presentado la posibilidad de conocer si existe capacidad disponible de sus sistemas y, en su caso, acceder a ella. En el mismo sentido, se identifica que aun cuando otros ALMACENISTAS sí publican sus BOLETINES ELECTRÓNICOS, en ellos se señala que la capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque sus USUARIOS cuenten con capacidad que no está siendo efectivamente utilizada. La consecuencia de ello, como se explica en la siguiente sección, ha sido que no se realicen temporadas abiertas ni se asigne la capacidad que no está siendo efectivamente utilizada.[765]

Para eliminar esta problemática, se considera que existen elementos que indican que se podrían cumplir al menos 2 (dos) de los supuestos previstos en la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO

---

[762] Véase la sección "***2.1. Definición de los Mercados Relevantes de ALMACENAMIENTO EXTERNO (art. 58 de la LFCE)***".
[763] De acuerdo con lo referido en la presente sección "***2.1. Descripción de la B-2***".
[764] Véase el apartado "***1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el Mercado Relevante de Comercialización Primaria***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.
[765] Folios 1257, 6545, 6547, 6663 y 8114 del EXPEDIENTE.

ABIERTO, para que la CRE establezca regulaciones más estrictas que aseguren el acceso a la infraestructura por parte de un mayor número de AGENTES ECONÓMICOS y un uso más eficiente de la escasa infraestructura que existe en el país.

2.2. Efectos de la B-2 en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Efecto 2)

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la barrera a la competencia antes descrita genera efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al limitar la capacidad de competir de nuevos y actuales participantes. PEMEX LOG no ha cumplido con las obligaciones establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO referentes al BOLETÍN ELECTRÓNICO, en donde se le obliga a publicar la capacidad disponible. Esto es primordial para evitar asimetrías de información, dar acceso a otros COMERCIALIZADORES a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y, a su vez, poder cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO y, en su caso, obtener permisos de importación de turbosina.

Además, otros ALMACENISTAS sí publican su BOLETÍN ELECTRÓNICO, pero muestran que la capacidad disponible es de 0 (cero) litros, aunque cuenten con capacidad que no está siendo efectivamente utilizada. La consecuencia de ello ha sido que no se realicen temporadas abiertas ni se asigne la capacidad que no está siendo efectivamente utilizada.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO limita la capacidad de ingresar y competir en los mercados relevantes de COMERCIALIZACIÓN. Como se explicó previamente, estos COMERCIALIZADORES requieren gestionar y/o contratar la logística necesaria para llevar turbosina hacia los aeropuertos en los que será consumida por los TRANSPORTISTAS AÉREOS y, como se explicó en el apartado "***2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, para llevar la turbosina hacia los aeropuertos se requiere acceder al servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.3. Opinión técnica no vinculatoria

De acuerdo con la facultad establecida en el artículo 94, fracción III, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó opinión técnica a la CRE, en su carácter de dependencia coordinadora del sector, en relación con las posibles medidas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados afectados por la **B-2**.

Lo anterior, a fin de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerara su opinión, de manera no vinculatoria, para la propuesta de medidas correctivas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

En atención a la solicitud, la CRE presentó su opinión técnica y señaló, entre otros puntos, los siguientes:

> "(...) la prestación del servicio de almacenamiento (...) es una actividad sujeta a regulación económica y supervisión (...). **En este sentido, se considera que el almacenamiento de**

> **hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, es una actividad que, en el corto plazo, requiere del cumplimiento de mayores requisitos ante la [CRE], por lo que un agente económico no podría realizarla de manera inmediata, dada la regulación económica adicional a la que se encuentra sujeta**".[766] [Énfasis de origen]

Por otro lado, en relación con la prestación de servicios de ALMACENAMIENTO de PEMEX LOG:

- "[Las DACG DE ACCESO ABIERTO] *establecen las condiciones para la prestación de los servicios de Almacenamiento de Petrolíferos, así como los criterios para garantizar el acceso abierto y no indebidamente discriminatorio a que se debe sujetar la actividad* (...)"[767] y "(...) *las* [DACG DE ACCESO ABIERTO] *establece*[n] *los contenidos mínimos que deberán tener los* [BOLETINES ELECTRÓNICOS] *de los permisionarios*".[768]
- La CRE "(...) *aprobó a* [PEMEX LOG] *el modelo de los Términos y condiciones para la prestación del servicio de almacenamiento de petrolíferos* (...)".[769] Estos "(...) *establecen las condiciones mediante las cuales los Usuarios pueden acceder a la prestación del servicio de almacenamiento de los sistemas de* [PEMEX LOG]".[770]

Respecto de posibles asimetrías de información, indicó que "[l]*a* [CRE] *cuenta con las facultades para requerir información a los sujetos regulados* (...)"[771] y que "(...) *parte de sus atribuciones consisten en coordinar el monitoreo de los mercados y de las transacciones comerciales* (...) *en materia de las actividades reguladas y supervisar y vigilar el cumplimiento de la regulación aplicable a quienes realicen actividades reguladas*".[772] Por lo que "(...) ***con base en sus atribuciones y derivado de la información que los permisionarios reportan de manera periódica a la [CRE], se realiza un monitoreo permanente de las actividades reguladas*** (...)".[773] [Énfasis de origen]

Finalmente, señaló que:

> "(...) [La CRE] continuará con la supervisión de las actividades reguladas (...) y, en su caso, tomará las medidas conducentes, tales como expedir o modificar la regulación. (...) Asimismo, derivado del monitoreo de las actividades reguladas (...), [la CRE] ejercerá sus atribuciones de supervisión y vigilancia a los permisionarios, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente y en su caso emitir las sanciones correspondientes".[774]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[766] Folios 9288 y 9289 del EXPEDIENTE.
[767] Folio 9290 del EXPEDIENTE.
[768] Ídem.
[769] Ídem.
[770] Ídem.
[771] Folio 9290 del EXPEDIENTE.
[772] Folio 9291 del EXPEDIENTE.
[773] Ídem.
[774] Folios 9295 y 9296 del EXPEDIENTE.

2.4.Medidas y recomendaciones para eliminar la B-2 (Medida M-2)

Derivado de lo expuesto anteriormente en la presente sección se propone lo siguiente:

Recomendación a la CRE para que:

1) Revise y verifique los términos de las relaciones contractuales para los servicios de ALMACENAMIENTO entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, en términos de los TCPS que le fueron aprobados, por lo menos, por lo que hace al señalamiento expreso de volúmenes de servicio y especificación de la modalidad de contratación. Lo anterior, a fin de que determine si dichas relaciones contractuales impiden que PEMEX LOG cumpla con las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, ordene a dichos AGENTES ECONÓMICOS la realización de los ajustes que correspondan;

2) Aplique la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, en relación con los participantes de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.[775] Lo anterior, a fin de que la regulación corresponda con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, en los que tiene impacto la escasez de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la dificultad para su acceso. Como parte de estas medidas, se recomienda a la CRE que:

   a) Realice una supervisión más estricta del uso **que efectivamente se le está dando** a la infraestructura de ALMACENAMIENTO, de manera que identifique las oportunidades de acceso a esas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte de terceros. En este caso, no debe bastar que exista reserva o compromisos contractuales para señalar que no existe capacidad disponible, sino que debe identificarse y comprobarse si esa capacidad (reservada o no) se está utilizando efectivamente, por ejemplo, en términos de un seguimiento y verificación más

---

[775] Dicha disposición señala que la CRE puede resolver que determinados permisionarios de ALMACENAMIENTO se sujeten a una regulación más estricta, bajo los principios de las DACG DE ACCESO ABIERTO, cuando se cumpla alguno de los supuestos siguientes: "*I. El servicio sea prestado de manera predominante por un Almacenista o por un número limitado de Permisionarios, y la sustitución del servicio de Almacenamiento que prestan no sea técnica o económicamente factible dentro de su área de influencia, al menos en el corto plazo; II. La prestación del servicio de Almacenamiento sea imprescindible para el desarrollo eficiente y competitivo de los mercados de comercialización, distribución o expendio al público de Petrolíferos y Petroquímicos en el área de influencia del Almacenista, y III. Exista reclamo de Usuarios respecto de la negación del servicio de Almacenamiento, en contra del principio de acceso abierto efectivo y no indebidamente discriminatorio, en cuyo caso el Usuario deberá acreditar ante la* [CRE] *las afectaciones derivadas del trato indebido por parte del Almacenista. Para efectos de lo anterior, la* [CRE] ***evaluará y resolverá, para cada Almacenista que se ubique en los Supuestos señalados, la aplicación de disposiciones aplicables al Transporte*** *comprendidas en el presente ordenamiento con el fin de que la regulación corresponda con el grado de apertura de los mercados, la naturaleza de la prestación de los servicios prestados en los Sistemas de Almacenamiento, la existencia de alternativas ofrecidas por otros Permisionarios y demás aspectos relacionados con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente en cada segmento de la industria en el que el Almacenamiento tenga impacto.*" [Énfasis añadido].

estricto de la programación de pedidos, como lo señala la disposición 26.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

En caso de que la CRE identifique capacidad que no está siendo efectivamente utilizada en una terminal de ALMACENAMIENTO, se le recomienda que verifique y aplique las medidas que considere necesarias, a fin de que se garantice que los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO brinden acceso a su capacidad de ALMACENAMIENTO que no esté siendo efectivamente utilizada y que, en su caso, dicho acceso cumpla con los principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio.

b) Verifique el cumplimiento y refrende las obligaciones de publicidad de información en el BOLETÍN ELECTRÓNICO que correspondan a la totalidad de los permisionarios del ALMACENAMIENTO EXTERNO, de conformidad con las DACG DE ACCESO ABIERTO, ordenando que el término "Capacidad Disponible" contemple aquella capacidad que no está siendo efectivamente utilizada, aunque esté reservada o comprometida contractualmente;

c) Revise las posibles asimetrías de información que pudieran existir entre PEMEX LOG y la propia CRE, específicamente, respecto de la información correspondiente a la capacidad operativa máxima y la efectivamente utilizada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, a fin de que esta última pueda cumplir plenamente con sus tareas regulatorias relacionadas con los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.5. Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-2

2.5.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-2: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Las recomendaciones a la CRE constituyen las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Tienen por objeto que la CRE revise la aplicación de la normativa correspondiente a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, a fin de que se eliminen las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y que tienen efectos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

Al respecto, al tratarse de una revisión del cumplimiento de la normativa por los AGENTES ECONÓMICOS participantes en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y, en su caso, sus relaciones contractuales, además de la aplicación de medidas regulatorias más estrictas, debidamente justificadas y ya previstas en el marco normativo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas propuestas atienden al principio de proporcionalidad. En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dichas recomendaciones contribuirían a eliminar, en las proporciones necesarias, los efectos anticompetitivos derivados de la escasez y falta de acceso

a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO y el posible incumplimiento de las disposiciones normativas mencionadas.

Por ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las recomendaciones propuestas serían eficaces al considerarse como soluciones integrales y comprensivas para resolver los efectos anticompetitivos detectados. Por tal motivo, se dirigen a la CRE, con el propósito de que, en el ámbito de su competencia y en ejercicio de su facultad como regulador y supervisor de la actividad de ALMACENAMIENTO, contemplada en el artículo 81 de la LH, supervise el cumplimiento de las normas aplicables a los ALMACENISTAS.

Asimismo, las medidas correctivas atienden a la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, sin extralimitarse en su contenido hacia conductas o estructuras de mercados distintas.

Así, las medidas correctivas propuestas a modo de recomendaciones a la CRE conforman la alternativa idónea, pues atienden de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas como **B-2**. Además, estas medidas están previstas en la propia regulación, es decir, en las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Al respecto esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas deben aplicarse de manera integral.

2.5.2. Mínima Restricción de la M-2: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

La **M-2** consiste en una recomendación a la CRE, para que esta AUTORIDAD PÚBLICA, en el ámbito de sus atribuciones, supervise periódicamente que los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO cumplan con las obligaciones de acceso abierto establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO, además de aplicar el marco regulatorio que prevé una regulación más estricta en casos debidamente justificados. En este sentido, al ser una recomendación, la **M-2** no implica cargas indebidas o injustificadas o restricciones a algún AGENTE ECONÓMICO. Respecto de los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO, no se generan cargas o restricciones, pues la **M-2** tiene por objeto garantizar que dichos AGENTES ECONÓMICOS cumplan con las obligaciones previamente establecidas por la CRE en las DACG DE ACCESO ABIERTO. Por lo anterior, la **M-2** cumple con su objeto bajo el principio de mínima restricción.

2.5.3. Eficiencia de la M-2: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

La **M-2** tiene por objeto eliminar el **EFECTO 2**, el cual se presenta en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Al eliminar dicho efecto, los COMERCIALIZADORES tendrán mayores posibilidades de acceder de manera no indebidamente discriminatoria, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO, a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Lo anterior permitirá satisfacer sus necesidades

de ALMACENAMIENTO EXTERNO para estar en posibilidad de participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, y facilitará a los COMERCIALIZADORES cumplir con las disposiciones establecidas en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, así como, en su caso, obtener permisos de importación de turbosina.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO es escasa y requiere altas inversiones para su desarrollo, como se explicó en el apartado "***2. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, por lo que es ineficiente mantener capacidad ociosa en esta. En este sentido, garantizar la publicidad de la capacidad disponible (entendida como aquella que no está siendo efectivamente utilizada), mediante el BOLETÍN ELECTRÓNICO, para que otros COMERCIALIZADORES puedan hacer uso de esta, contribuye a hacer un uso eficiente de la infraestructura disponible en el país.

En este sentido, al considerar las atribuciones de la CRE como órgano regulador coordinado del sector energético, su intervención para aplicar una regulación estricta y verificar que los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO cumplan con los principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio, establecidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO, permitirá que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan demandar el acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO cuando exista capacidad disponible (entendida como aquella que no está siendo efectivamente utilizada). Con ello, se permite satisfacer las necesidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO de los COMERCIALIZADORES para participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, así como facilitar el cumplimiento de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO y, en su caso, obtener permisos de importación de turbosina, a la vez que se logra mejorar las condiciones de competencia y desarrollo eficiente en los segmentos de la industria en los que el ALMACENAMIENTO tiene impacto, tal como lo prevé precisamente la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

2.5.4. Conclusiones del análisis de Efectividad, Eficiencia y Mínima Restricción de la M-2

De conformidad con las consideraciones expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la implementación de la **M-2** alcanza sus fines al eliminar el EFECTO 2, es eficiente al incrementar las posibilidades de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS de acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, bajo principios de acceso abierto, no indebidamente discriminatorio y dicha medida alcanza su objeto y cumple con el principio de mínima restricción.

2.6.Cronograma de implementación de la M-2

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO de esta COMISIÓN, el siguiente cronograma para la implementación de la M-2 propuesta, así como de su seguimiento:

Tabla 37. Cronograma para la implementación de la M-2

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-2/ inciso i)	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-2/ inciso i),** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La descripción de las actividades realizadas para implementar la medida; ii) Los resultados obtenidos de la revisión y verificación realizada; y, iii) Las consideraciones realizadas respecto de los términos de las relaciones contractuales revisadas, en términos de las DACG DE ACCESO ABIERTO y, en su caso, la descripción y cronograma de las órdenes emitidas a los AGENTES ECONÓMICOS correspondientes, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-2/ inciso i)** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-2/ inciso i)** en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-2/ inciso ii)	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-2/ inciso ii),** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado o de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) El inciso de la medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-2/ inciso ii)** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-2/ inciso ii)** en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o su prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

3. Barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los Mercados Relevantes relacionados con el SUMINISTRO (Barrera B-3)

La barrera identificada corresponde a la integración vertical de ASA en los segmentos de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se explican los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para determinar preliminarmente que la situación anterior es una barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

3.1.Descripción de la B-3

ASA es un organismo descentralizado del Gobierno Federal Mexicano, con personalidad jurídica y patrimonio propios. Dentro del MERCADO INVESTIGADO, provee los servicios de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de turbosina.

Para llevar a cabo dichas actividades, la CRE le otorgó a ASA 60 (sesenta) permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO[776] y 62 (sesenta y dos) permisos de EXPENDIO.[777] Respecto del ALMACENAMIENTO INTERNO, los permisos de ASA restringen la posibilidad de que este use sus instalaciones para almacenar producto de su propiedad.[778]

Por otro lado, para la prestación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ASA solicitó a la CRE, en marzo de dos mil diecisiete, un permiso de comercialización de PETROLÍFEROS, el cual fue otorgado con número H/20159/COM/2017; sin embargo, dicha autoridad consideró procedente que el carácter del mismo fuera provisional, debido a que "(…) [ASA] *opera 60 instalaciones de almacenamiento en aeródromos,* ***pudiendo ejercer control sobre éstos afectando negativamente la competencia, la eficiencia en los mercados y el acceso abierto.***" [Énfasis añadido].[779]

Así, con fundamento en el artículo 83 de la LH, la CRE sujetó la vigencia de dicho permiso provisional a "(…) ***la separación de las actividades de comercialización de las de almacenamiento, mediante la constitución de una persona moral distinta*** [a ASA] *y a que ésta, obtenga el permiso definitivo*".[780] El permiso provisional de ASA fue prorrogado en 2 (dos) ocasiones por la CRE.[781]

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que, desde dos mil diecisiete, la CRE reconoció el riesgo a la competencia en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, derivado de la

---

[776] Mediante la resolución RES/817/2015, emitida por la CRE el veintiséis de noviembre de dos mil quince. Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*RES-817-2015.PDF*".

[777] Mediante las resoluciones RES/887/2015 y RES/1580/2017, emitidas por la CRE el diecisiete de diciembre de dos mil quince y el tres de agosto de dos mil diecisiete. Folios 1029, información visible en el archivo electrónico denominado "*Listado Permisos Expendio-RES-887-2015.PDF*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*110. RES_1580_2017_expendio en aeródromos ASA.pdf*".

[778] Los permisos de almacenamiento de ASA señalan que: "*10. Producto de su propiedad. No se actualiza el supuesto a que se refiere el artículo 71, fracción III de la LH, ya que Aeropuertos y Servicios Auxiliares sólo prestará el servicio de almacenamiento*".

[779] Considerando TERCERO de la RES/1235/2017, emitida por la CRE el veintinueve de junio de dos mil diecisiete. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*57. Resolución Núm. RES_1235_2017 CRE.pdf*", página uno.

[780] Considerando CUARTO de la RES/1235/2017. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*57. Resolución Núm. RES_1235_2017 CRE.pdf*", página dos.

[781] A través de las resoluciones RES/1525/2018 y RES/2914/2018, emitidas por la CRE el veintiocho de marzo de dos mil dieciocho y el trece de diciembre de dos mil dieciocho, respectivamente. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*65. Resolución Núm RES_1525_2018 CRE.pdf*" y "*66. Resolución Núm. RES_2914_2018.pdf*".

participación de ASA en dicha actividad y el ALMACENAMIENTO INTERNO. Así fue como, con el objeto de "*promover el desarrollo eficiente de mercados competitivos*",[782] le estableció la obligación de llevar a cabo la estricta separación legal de dichas actividades.[783]

Cabe hacer mención que, en el resolutivo Séptimo del permiso provisional de COMERCIALIZACIÓN de ASA, en vista del riesgo mencionado, se señaló que únicamente de manera provisional "*para realizar la actividad de comercialización, durante la vigencia del permiso provisional,* [ASA] *podrá hacer uso de la infraestructura y los equipos amparados* [en] (sic) *los permisos de almacenamiento en aeródromos otorgados por la* [CRE] *del cual es titular.* (…)".

No obstante, el catorce de junio dos mil diecinueve, la CRE le otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN número H/22259/COM/2019,[784] sin que se cumplieran las condiciones de separación estricta de dichas actividades. A través de la resolución por la que se le otorgó el permiso definitivo, la CRE señaló que "(…) [ASA] ***se ha visto imposibilitado para constituir una persona moral distinta****, a fin de separar legalmente las actividades de comercialización de las de almacenamiento* ***por cuestiones de carácter presupuestario***, [por lo que] *se hace necesario realizar acciones para establecer la separación funcional, operativa y contable* (…)".[785] De esta manera, la CRE le estableció una nueva obligación a ASA, en la cual

> "(…) **[ASA] deberá** realizar y hacer del conocimiento de la [CRE], en un plazo no mayor a 3 meses a partir de la entrada en vigor del Permiso [H/22259/COM/2019], **una reestructura orgánica que garantice la estricta separación operativa, funcional y contable de las actividades de comercialización y almacenamiento**, de tal modo que las unidades administrativas responsables de estas actividades cuenten con manuales específicos de integración y funcionamiento. (…)".[786] [Énfasis añadido]

Es decir, con el otorgamiento del permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN, H/22259/COM/2019, la CRE modificó la obligación a ASA de constituir una persona moral distinta para la prestación de la actividad de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA a la obligación de una reestructura orgánica de este ente, tal que permitiera la separación operativa, funcional y contable de dichas actividades, mediante la creación de distintas unidades administrativas y manuales de funcionamiento.

---

[782] Con fundamento en el artículo 83 de la LH.

[783] Posteriormente, ASA solicitó a la COMISIÓN una opinión favorable de participación cruzada, de conformidad con el artículo 83 de la LH, y mediante acuerdo de once de diciembre de dos mil diecisiete, el Secretario Técnico de esta COMISIÓN desechó de plano la solicitud, pues ASA no actualizó las disposiciones normativas establecidas en el artículo 83 de la LH y el acuerdo A/005/2016. Dicha solicitud recayó en el expediente ONCP-006-2017. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*92. ONCP-006-2017.pdf*".

[784] Permiso H/22259/COM/2019 otorgado mediante la resolución RES/476/2019. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*50. Permiso H_22259_COM_2019.pdf*".

[785] Considerando SEXTO de la RES/476/2019. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*19. Resolución No. RES.476.2019.pdf*", página tres.

[786] Resolutivo QUINTO de la RES/476/2019. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*19. Resolución No. RES.476.2019.pdf*", página cinco.

En el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN, se establecieron diversas obligaciones con las que se reiteró la obligación de separar y operar de forma independiente las instalaciones de ALMACENAMIENTO de ASA. Dichas obligaciones señalan lo siguiente:

> "5.3 Obligaciones en materia de separación de actividades
> (...)
> I. **Realizar sus operaciones en sistemas independientes**, o establecer los mecanismos jurídicos y corporativos que impidan intervenir de cualquier manera en la operación y administración de los permisionarios respectivos.
> (...)
> III. Respetar los **límites de participación máxima que podrá tener en el mercado de la comercialización** y, en su caso, en la **reserva de capacidad** en los ductos de transporte e **instalaciones de almacenamiento** de acceso abierto." [Énfasis añadido]

Asimismo, la CRE emitió como "*anexo 2*" al permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN, los lineamientos respecto de la estricta separación operativa, funcional y contable para la realización de las actividades permisionadas de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y ALMACENAMIENTO INTERNO en los que se establecieron las reglas a las que ASA debería sujetarse, en su carácter de COMERCIALIZADOR y ALMACENISTA, para evitar conflictos de interés y se estableciera la estricta separación operativa, funcional y contable. Entre ellas, se determinó que ASA deberá prestar el servicio de ALMACENAMIENTO de conformidad con los TCPS aplicables y aprobados por la CRE, y que ASA mantendrá separadas las actividades y funciones mediante diferentes unidades administrativas. En dicho anexo, o en el propio permiso, la CRE no se pronunció respecto del uso de infraestructura que haría ASA en su carácter de COMERCIALIZADOR.

A partir de la entrada en vigor del permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN, ASA contaba con 3 (tres) meses para llevar a cabo una reestructura orgánica; no obstante, el dieciséis de diciembre de dos mil diecinueve, la CRE otorgó una prórroga de 8 (ocho) meses a ASA, para que esta cumpliera con su obligación y garantizara la estricta separación operativa, funcional y contable de las actividades de COMERCIALIZACIÓN y ALMACENAMIENTO, así como la solicitud de opinión de participación cruzada a la COMISIÓN.[787]

Al respecto, ASA manifestó que "(...) *solicitó a la* [CRE] *se amplíen los plazos originalmente establecidos para el cumplimiento de las obligaciones pendientes de atención* [entre las que se encuentra la estricta separación funcional, operativa y contable], *requiriendo un término adicional*

---

[787] Lo anterior, de conformidad con la RES/1809/2019 emitida por la CRE el dieciséis de diciembre de dos mil diecinueve. Dicha resolución señala que la CRE estimó prudente emitir la ampliación del plazo "(...) *a efecto de que* [ASA] *cuente con las autorizaciones y aprobaciones externas necesarias que le permitan dar cumplimiento a la restructura orgánica que garantice la estricta separación operativa, funcional y contable para la realización de las actividades permisionadas de comercialización y almacenamiento de petrolíferos en aeródromos* (...)". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*23. Resolución No. RES.1809.2019.pdf*", página once.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

de seis meses (…). *A la fecha* [dos de agosto de dos mil veintiuno] *nos encontramos en espera de la respuesta de la* [CRE] *ante dicha dé* (sic) *a la solicitud planteada por* [ASA]".[788]

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, a la fecha del acuerdo de conclusión de la investigación que obra en el EXPEDIENTE, ASA no había dado total cumplimiento a las obligaciones a las que se encuentra sujeto como titular del permiso H/22259/COM/2019. Al respecto, ASA indicó que "(…) * (…)".[789] [Énfasis añadido]

En particular, respecto del cumplimiento de la obligación correspondiente a llevar a cabo la reestructura orgánica que garantice la estricta separación operativa, funcional y contable, de la información que obra en el EXPEDIENTE, ASA manifestó lo siguiente:

"(…) * "[790] [Énfasis añadido]

Asimismo, en atención a lo manifestado por ASA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que ASA realizó, entre otras acciones, la adecuación de la arquitectura de los sistemas del organismo, de manera que los sistemas de ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN y EXPENDIO se separen. Además, ha llevado a cabo pláticas con la CRE para generar la información financiera que identifique por separado los ingresos, gastos, inversiones y costos de las unidades administrativas de COMERCIALIZACIÓN y ALMACENAMIENTO para lograr la separación del registro contable.[791]

No obstante, a la fecha de desahogo de su información, ASA no había obtenido resolución favorable a los proyectos de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica *, por lo que, conforme a su dicho, no le había sido posible "(…) *

[788] Folio 7148 del EXPEDIENTE.

[789] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*C3-043-2021 10.Febrero.2021 C. G. C3-000109-2021.pdf*", página uno.

[790] Ídem. Lo anterior, de conformidad, entre otros, con el artículo 18 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el trece de noviembre de dos mil veinte.

[791] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*C3-043-2021 10.Febrero.2021 C. G. C3-000109-2021.pdf*".

[redacted] (...)".[792]

3.2.Efectos de la B-3

En la presente sección se exponen los efectos anticompetitivos de la B-3 generados en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. Primero, se señala que la falta de la restructura orgánica de ASA que asegure la separación de sus actividades, preliminarmente, podrían estar afectando la calidad de los servicios de EXPENDIO. Por otro lado, la ausencia de dicha separación podría estar generando distorsiones en las tarifas que cobra ASA para la prestación de sus servicios, así como las condiciones en las que ASA se presenta como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO frente a sus competidores en este segmento.

3.2.1. Afectaciones en la calidad de los servicios que presta ASA

Actualmente, ASA provee los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO, COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y EXPENDIO de turbosina. Además, ASA no ha concluido la estructura orgánica que asegure la separación entre las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA establecida por la CRE en dos mil diecinueve. Sobre el particular, diversos COMERCIALIZADORES y TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron la existencia de problemas derivados de la aun existente integración vertical de ASA y los servicios que presta, particularmente lo relacionado con el EXPENDIO y/o SUMINISTRO de combustibles que este AGENTE ECONÓMICO provee.

Algunos AGENTES ECONÓMICOS que participan como USUARIOS o USUARIOS FINALES expresaron la relevancia del incumplimiento de las obligaciones establecidas a ASA. Al respecto, un AGENTE ECONÓMICO manifestó que:

> "De acuerdo con el permiso provisional número H/20159/COM/2017, la CRE autorizó a ASA a realizar la actividad de comercialización de turbosina y gasavión, sujeto a ciertas condiciones, entre ellas **cumplir con la separación de las actividades de almacenamiento y comercialización** en personas jurídicas diferentes. En este sentido, también es [de su] entendimiento (...) que, a través de dicho permiso, la CRE impuso otras restricciones a ASA con el objetivo de impedir una potencial situación como la descrita arriba. Lo anterior es consistente con la opinión emitida por [la COMISIÓN] OPN-002-2018."[793]

Por otro lado, otro AGENTE ECONÓMICO señaló que:

> "A dos años de la apertura de los mercados y a pesar de la existencia de la resolución RES/476/2019 mediante la cual la CRE otorga a ASA un permiso de comercialización de petrolíferos hasta por 30 años solicitando **a su vez una restructura orgánica que garantice la estricta separación operativa, funcional y contable de las actividades** de

[792] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Relatoria de Hechos de Estatuto Organico .pdf*", página dos.
[793] Folio 2912 del EXPEDIENTE.

comercialización de las de almacenamiento, **aún no se concreta una separación** que impida la existencia de subsidios cruzados en los servicios que integran la última parte de la cadena de suministro dentro de los aeropuertos. **Esta situación podría limitar que limiten** [sic] **la entrada de nuevos competidores**."[794] [Énfasis añadido]

Además, diversos AGENTES ECONÓMICOS manifiestan una disminución en la calidad de los diferentes servicios prestados por ASA a sus competidores en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, al tener el doble carácter como competidor y proveedor de los servicios relacionados con el SUMINISTRO, es decir, de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

Al respecto, un COMERCIALIZADOR manifestó que:

[redacted]."[795] [Énfasis añadido]

Asimismo, otro COMERCIALIZADOR señaló problemáticas relacionadas con los sistemas internos de ASA que generan errores en la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO:

"(…)[redacted][796] [Énfasis añadido]

De acuerdo con las manifestaciones citadas, es evidente para los competidores de ASA en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y para sus usuarios, que ASA no ha cumplido a cabalidad con las obligaciones impuestas en su permiso de COMERCIALIZACIÓN definitivo y que ello puede estar generando ventajas a ASA o falta de transparencia en la manera en la que este presta sus servicios, así como que se ha hecho patente la falta de eficiencia de los sistemas de ASA para la prestación de los servicios.

ASA ya ha llevado a cabo acciones tendientes a la adecuación de la arquitectura de los sistemas al interior de dicho organismo.[797] Sin embargo, estas acciones han resultado insuficientes, pues no se

---

[794] Folio 5335 del EXPEDIENTE.
[795] Folios 2302 y 2303 del EXPEDIENTE.
[796] Folio 2759 del EXPEDIENTE.
[797] Folio 7158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*C3-043-2021 10.Febrero.2021 C. G. C3-000109-2021.pdf*".

ha cumplido con el objetivo establecido en el permiso definitivo de "[r]*ealizar sus operaciones en sistemas independientes, o establecer los mecanismos jurídicos y corporativos* ***que impidan intervenir de cualquier manera en la operación y administración de los permisos respectivos.***"[798] [Énfasis añadido]

Adicionalmente, ASA, al ser proveedor de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO y no estar separado estructuralmente, cuenta con información de sus competidores en el segmento de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, tal como lo manifiesta un COMERCIALIZADOR "(…) [redacted].[799] Al respecto, con la ausencia de la separación indicada, dicha información podría generar ventajas a ASA en su calidad de COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

3.2.2. Falta de claridad en las tarifas de ASA, en ausencia de su separación contable y operativa

El SUMINISTRO de combustibles se clasifica como un servicio complementario, según el artículo 48 de la LEY DE AEROPUERTOS. Es decir, es un servicio que puede ser prestado por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo o por terceros que estos designen. Para la prestación de este servicio, de acuerdo con el artículo 66 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, deberá suscribirse un contrato con el concesionario o permisionario del aeropuerto que se trate y este, según el artículo 67 de dicho REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, debe someterse a la autorización de la SICT.

Ahora bien, de la información proporcionada por ASA,[800] esta define el EXPENDIO como el **servicio de suministro de combustibles** a los clientes (aerolíneas y venta a terceros) y para el cual cuenta con un permiso definitivo, de conformidad con la resolución RES/887/2015 de la CRE, además de los procedimientos de suministro POC-08 y su anexo. Dicho servicio "*inicia con la recepción del producto por parte del almacenista, continúa con la logística de la entrega del producto en plataforma,* ***suministro del producto a las aeronaves*** *por medio de autotanques o red de hidrantes*".[801] [Énfasis añadido] Asimismo, se observa que en los contratos para la prestación del servicio de suministro que este AGENTE ECONÓMICO ha celebrado, se entiende el SUMINISTRO como "(…) *el acto de llevar combustible de aviación al punto de entrega y realizar el abastecimiento en los tanques de las aeronaves* (…)". De lo anterior se desprende que, en estos puntos en particular, ASA utiliza indistintamente los conceptos de ALMACENAMIENTO INTERNO, EXPENDIO y SUMINISTRO de combustibles como parte de una misma actividad.

---

[798] Resolutivo QUINTO de la RES/476/2019. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*19. Resolución No. RES.476.2019.pdf*", página cinco.
[799] Folio 2302 del EXPEDIENTE.
[800] Folios 969 y 1006 del EXPEDIENTE.
[801] Folio 970 del EXPEDIENTE.

Además, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que las tarifas de SUMINISTRO que establece ASA consideran "*íntegramente el precio del combustible que Pemex asigna a la turbosina y al gasavión 100/130, adicionando la tarifa de suministro (expendio) y a partir de enero de 2019 la tarifa de almacenamiento*".[802]

Por lo que hace al precio del combustible que PEMEX TRI asigna a la turbosina, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que "*a partir del 1° de julio de 2005, la SHCP instruyó a ASA aplicar a sus clientes un porcentaje del descuento otorgado por* [PEMEX], *derivado del consumo de combustible que ASA compraba a dicho Organismo, establecido en el oficio 102-K-305*".[803] No obstante, el seis de marzo de dos mil veinte, ASA solicitó a la SHCP que dejara sin efectos el oficio 102-K-305 debido a las nuevas condiciones comerciales formalizadas en los instrumentos contractuales suscritos entre ASA y PEMEX TRI. Por ello, ASA dejó de aplicar el descuento instruido por la SHCP y, en su lugar, comenzó a aplicar el descuento acordado por PEMEX TRI y determinado por el Consejo de Administración de ASA.[804]

De esta manera, * [redacted] como se observa en la "***Tabla 38. Tabla de aplicación de descuentos de PEMEX TRI***".[805]

Tabla 38. Tabla de aplicación de descuentos de PEMEX TRI

*

[redacted]

En relación con las tarifas de EXPENDIO, para el año dos mil trece, ASA ofertaba este servicio a través de 62 (sesenta y dos) estaciones. El esquema tenía 4 (cuatro) tarifas a nivel nacional y eran definidas en función del consumo anual de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en toda la red

---

[802] Folios 1010; y 1029 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*42 Contratos y Convenios CMB*".
[803] Folio 1010 del EXPEDIENTE.
[804] Folio 7152 del EXPEDIENTE.
[805] Folios 7155 y 7156 del EXPEDIENTE.

aeroportuaria de manera que, a mayor consumo, menor tarifa. Durante dos mil catorce, se incrementaron las tarifas con base en la inflación; a partir de entonces y hasta dos mil dieciocho las tarifas de EXPENDIO no se modificaron.[806]

En dos mil diecinueve, ASA presentó a la SHCP para autorización la modificación de la estructura de las tarifas de EXPENDIO, considerando los costos de prestar el servicio en cada uno de los aeropuertos. Al respecto, la SHCP autorizó dichas tarifas mediante los oficios 349-B-454 y 349-B-1-031.[807] La "***Tabla 41. Tarifas de expendio de ASA***" muestra las tarifas que le fueron aprobadas a ASA y que continúan vigentes a la fecha de conclusión de la presente investigación.

Tabla 39. Tarifas de expendio de ASA[808]

Aeropuerto	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Autotanques				
Cd. de México	$115.09	$121.99	$154.22	$172.63
Cancún	$115.28	$122.20	$154.48	$172.93
Guadalajara	$131.80	$139.71	$176.61	$197.70
Tijuana	$133.71	$141.73	$179.17	$200.56
Monterrey	$138.52	$146.83	$185.62	$207.79
San José del Cabo	$160.69	$170.33	$215.32	$241.03
Puerto Vallarta	$176.02	$186.58	$235.86	$264.02
Bajío	$182.23	$193.17	$244.19	$273.35
Ciudad Juárez	$192.79	$204.35	$258.33	$289.18
Chihuahua	$199.42	$211.38	$267.22	$299.12
Querétaro	$201.22	$213.30	$269.64	$301.83
Aguascalientes	$212.39	$225.14	$284.61	$318.59
Culiacán	$213.44	$226.25	$286.01	$320.16
Toluca	$216.69	$229.69	$290.36	$325.03
La Paz	$220.22	$233.43	$295.09	$330.33
Mérida	$242.20	$256.73	$324.54	$363.30
Villahermosa	$264.84	$280.73	$354.89	$397.26
Morelia	$274.05	$290.49	$367.22	$411.07
Cd. del Carmen	$274.86	$291.35	$368.31	$412.29
Tuxtla Gutiérrez	$282.37	$299.31	$378.38	$423.56
Mazatlán	$284.80	$301.88	$381.63	$427.19

[806] Folio 4397 del EXPEDIENTE.
[807] Ídem.
[808] Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*DOF Tarifas de expendio 2019.pdf*", páginas uno a tres.

Aeropuerto	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Hermosillo	$305.48	$323.81	$409.35	$458.22
Mexicali	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Veracruz	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Huatulco	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Oaxaca	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
San Luis Potosí	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Cozumel	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Acapulco	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Puebla	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Ixtapa	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Torreón	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Los Mochis	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Durango	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Tampico	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Zacatecas	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Reynosa	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Cd. Obregón	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Tapachula	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Chetumal	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Campeche	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Manzanillo	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Uruapan	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Minatitlán	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Colima	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Tepic	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Ixtepec	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Puerto Escondido	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Matamoros	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Nuevo Laredo	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Ciudad Victoria	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Cuernavaca	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Loreto	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Poza Rica	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Guaymas	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Lázaro Cárdenas	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Pachuca	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12

Aeropuerto	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Palenque	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Puerto Peñasco	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Tehuacán	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Nogales	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Tamuín	$312.74	$331.51	$419.08	$469.12
Dispensador				
Aeródromo	**Grupo A**	**Grupo B**	**Grupo C**	**Grupo D**
Cd. de México	$83.35	$85.17	$107.67	$120.53
Cancún	$80.55	$85.38	$107.93	$120.82
Guadalajara	$97.06	$102.88	$130.06	$145.59
Tijuana	$98.97	$104.91	$132.62	$148.46
Monterrey	$103.79	$110.01	$139.07	$155.68
San José del Cabo	$125.95	$133.51	$168.77	$188.93
Puerto Vallarta	$141.23	$149.75	$189.31	$211.92
Bajío	$147.49	$156.34	$197.64	$221.24
Mérida	$207.46	$219.91	$278.00	$311.19
Villahermosa	$230.10	$243.91	$308.34	$345.15
Morelia	$239.31	$253.67	$320.68	$358.97
Hermosillo	$270.74	$286.99	$362.80	$406.12
Veracruz	$285.74	$302.89	$382.90	$428.62
Huatulco	$285.74	$302.89	$382.90	$428.62
Ixtapa	$285.74	$302.89	$382.90	$428.62

Estas tarifas están en función del nivel de volumen suministrado anualmente al ala del avión, como se muestra a continuación:

Tabla 40. Bandas de descuento[809]

Nivel de volumen suministrado al ala del avión	Volumen (Millones de litros)
A)	Más de 385
B)	Más de 140 a 385
C)	Más de 25 a 140
D)	De 0 a 25

[809] Folio 1029 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*DOF Tarifas de expendio 2019.pdf*", página seis.

Por otro lado, como se señaló en el apartado "***4.1.2.1.2. Capacidad para fijar precios o de restringir el abasto***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, de conformidad con el artículo 82 de la LH, el tres de agosto de dos mil dieciocho, mediante resolución número RES/1705/2018, la CRE aprobó a ASA las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO, las cuales se muestran en la "***Tabla 41. Tarifas máximas sin ISR aprobadas por la CRE aplicables al servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO***".

Tabla 41. Tarifas máximas sin ISR aprobadas por la CRE aplicables al servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO[810]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
San Luis Potosí	$138.36	No aplica	$127.26
Cd. de México	$143.98	$10.00	No Aplica
Cd. Obregón	$129.25	No aplica	$114.94
Cd. del Carmen	$132.53	No aplica	$91.26
Torreón	$137.51	No aplica	$68.39
Veracruz	$134.65	$10.00	$30.81
Tuxtla Gutiérrez	$139.60	No aplica	$51.79
Chihuahua	$142.04	No aplica	$71.16
Cancún	$151.67	$10.00	No Aplica
Querétaro	$141.67	No aplica	No Aplica
Hermosillo	$136.28	$10.00	$46.22
Guadalajara	$146.08	$10.00	No Aplica
Villahermosa	$135.86	$10.00	$45.75
Toluca	$139.91	No aplica	No Aplica
Mérida	$142.64	$10.00	No Aplica
Tampico	$138.44	No aplica	$93.43
Chetumal	$175.72	No aplica	$96.60
Aguascalientes	$148.80	No aplica	$79.74
La Paz	$141.00	No aplica	$91.11

[810] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 1 TARIFAS SIN ISR.docx*".

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
Tapachula	$129.62	No aplica	No Aplica
Puebla	$146.01	No aplica	$117.83
Zacatecas	$145.37	No aplica	No Aplica
Morelia	$144.59	$10.00	No Aplica
Durango	$152.29	No aplica	$111.00
Culiacán	$145.15	No aplica	$73.70
Los Mochis	$143.39	No aplica	$150.44
Oaxaca	$148.14	No aplica	$86.83
Tijuana	$152.36	$10.00	$27.50
Cd. Juárez	$146.11	No aplica	$94.80
Reynosa	$148.91	No aplica	$136.74
Monterrey	$159.17	$10.00	No Aplica
Bajío	$159.70	$10.00	$52.10
San José del Cabo	$167.72	$10.00	$25.88
Mazatlán	$164.99	No aplica	No Aplica
Acapulco	$168.73	No aplica	No Aplica
Huatulco	$176.43	$10.00	$22.03
Mexicali	$175.15	No aplica	$62.29
Cozumel	$194.08	No aplica	No Aplica
Puerto Vallarta	$203.64	$10.00	No Aplica
Manzanillo	$194.10	No aplica	$299.30
Zihuatanejo	$229.76	$10.00	$132.54
Cuernavaca	$228.03	No aplica	$277.00
Minatitlán	$145.61	No aplica	$322.80
Uruapan	$153.56	No aplica	$150.48
Nogales	$282.94	No aplica	$277.00
Poza Rica	$118.41	No aplica	$277.00
Puerto Peñasco	$409.94	No aplica	$277.00
Cd. Victoria	$154.27	No aplica	$217.74
Colima	$130.65	No aplica	$135.79
Pachuca	$175.22	No aplica	$277.00
Loreto	$237.88	No aplica	$277.00

*"Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO INTERNO	Tarifa Base ($/m³)	Tarifa Hidrante ($/m³)	Tarifa Horario Extraordinario ($/m³)
Puerto Escondido	$148.54	No aplica	$158.95
Tehuacán	$231.04	No aplica	$277.00
Guaymas	$435.51	No aplica	$277.00
Matamoros	$93.83	No aplica	$42.15
Tamuín	$191.13	No aplica	$277.00
Tepic	$147.98	No aplica	$145.17
Nuevo Laredo	$162.80	No aplica	$277.00
Lázaro Cárdenas	$124.79	No aplica	$277.00
Campeche	$154.93	No aplica	$48.27

De acuerdo con la tabla anterior y con lo señalado en la RES/1705/2018, el esquema tarifario incluye: **i)** la tarifa por ALMACENAMIENTO, que consiste en un cargo por el volumen almacenado y entregado; **ii)** el cargo por entrega a través de hidrante, que representa un cargo adicional y se cobra únicamente por el volumen que sea entregado a través de la red de hidrantes en los aeropuertos; y, **iii)** la tarifa por horario extraordinario, para los aeropuertos que no operan 24 (veinticuatro) horas del día, por la que se cobra un cargo adicional por la operación fuera del horario oficial del aeropuerto.

En relación con lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que existen tarifas diferenciadas para las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO; mismas que fueron aprobadas por las AUTORIDADES PÚBLICAS correspondientes en el ámbito de sus competencias. No obstante, diversos AGENTES ECONÓMICOS señalaron problemas derivados de que no se ha realizado la estricta separación entre las actividades de ASA.

Al respecto, un COMERCIALIZADOR señaló que:

[redacted]*

[redacted][811] [Énfasis añadido]

[811] Folio 2912 del EXPEDIENTE.

"(...) * [redacted] (...)" [812]

Por otro lado, otro COMERCIALIZADOR señaló que:

> "A pesar de existir otras empresas que pudieran contar con autorizaciones previas de CRE y SCT [ahora SICT] para llevar a cabo los servicios de into plane/into wing en los aeropuertos, **al ser ASA la única empresa que cuenta actualmente con permisos de la CRE y SCT** [ahora SICT] **para almacenamiento en los aeropuertos**, esto le **otorga una ventaja en el mercado ya que le permite condicionar sus servicios y condiciones comerciales a la compra de combustible.**"[813] [Énfasis añadido]

Asimismo, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que:

> "A dos años de la apertura de los mercados y a pesar de la existencia de la resolución RES/476/2019 mediante la cual la CRE otorga a ASA un permiso de comercialización de petrolíferos hasta por 30 años solicitando **a su vez una restructura orgánica que garantice la estricta separación operativa, funcional y contable de las actividades** de comercialización de las de almacenamiento, aún no se concreta una separación que impida la existencia de subsidios cruzados en los servicios que integran la última parte de la cadena de suministro dentro de los aeropuertos. **Esta situación podría limitar que limiten [sic] la entrada de nuevos competidores.**"[814] [Énfasis añadido]

Finalmente, otro COMERCIALIZADOR manifestó que:

* [redacted] [815] [Énfasis añadido]

De acuerdo con lo referido en este apartado y con las manifestaciones vertidas: **i)** a pesar de que las tarifas de ALMACENAMIENTO INTERNO así como las contraprestaciones por el EXPENDIO están establecidas de conformidad a las disposiciones aplicables, los usuarios de los servicios de ASA tienen poca claridad respecto de su diferenciación y de la aplicación de los descuentos que obtiene

[812] Folio 2926 del EXPEDIENTE.
[813] Folio 8003 del EXPEDIENTE.
[814] Folio 5335 del EXPEDIENTE.
[815] Folio 2303 del EXPEDIENTE.

de PEMEX TRI; y, **ii)** la situación referida en el numeral anterior permite que ASA pueda condicionar sus servicios y condiciones comerciales a la compra del combustible.

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, derivado de que no se ha completado la separación funcional, operativa y contable de ASA,[816] tanto los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS como los TRANSPORTISTAS AÉREOS observan que ASA cobra de manera conjunta el precio de la molécula y los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO. Esto genera incertidumbre, ya que no es clara la distinción entre los descuentos que se obtienen por la compra de turbosina a ASA y los descuentos que ASA otorga por volumen suministrado en el servicio de EXPENDIO, ya que los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS consideran que las tarifas están ligadas. De manera preliminar, se considera que esto puede estar favoreciendo a ASA sobre otros COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

3.2.3. Conclusión de la B-3

La falta de separación estructural y/u organizacional de ASA ha impedido que exista una estricta separación operativa, funcional y contable del organismo, por lo que no ha podido garantizarse que las actividades de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO se desarrollen en su totalidad como mercados competitivos. De acuerdo con lo señalado previamente en esta sección, ello fomenta que no exista claridad en los criterios que aplica ASA al otorgar descuentos en las tarifas que cobra por los distintos servicios que presta, lo que, a su vez, preliminarmente, le permite favorecer su participación en el mercado de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, a través del acceso a cierta información de sus competidores y el condicionamiento de servicios, a costa del deterioro de la calidad de los servicios que dicho ente ofrece.

3.2.4. Opinión técnica no vinculatoria

De acuerdo con la facultad establecida en el artículo 94, fracción III, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó opinión técnica no vinculatoria a la SICT y a la CRE, en su carácter de dependencias coordinadoras del sector, en relación con las posibles medidas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados afectados por la **B-3**.

Lo anterior, a fin de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerara su opinión, de manera no vinculatoria, para la propuesta de medidas correctivas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

En atención a la solicitud, la SICT presentó su opinión técnica y señaló entre otros puntos, los siguientes:

- Una separación en los términos establecidos en el permiso provisional de COMERCIALIZACIÓN de ASA "(…) *pudiese contravenir las disposiciones de austeridad* (…)

[816] De acuerdo con lo señalado anteriormente, la reestructura orgánica que garantice la separación operativa, funcional y contable de las actividades de COMERCIALIZACIÓN y de ALMACENAMIENTO INTERNO, es un requisito establecido mediante la resolución RES/476/2019 de catorce de junio de dos mil diecinueve de la CRE, por la que se otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN con número H/22259/COM/2019.

con independencia de ello, ***se estima conveniente continuar con el proceso de separación operativa, funcional y contable establecido por la*** **[CRE]**".[817] [énfasis añadido]

- Respecto de la separación operativa, funcional y contable, igualmente señaló que considera que "(…) *resuelve las probables barreras a la competencia*".[818]

Por su cuenta, la CRE, en respuesta a la solicitud de opinión técnica no vinculatoria indicó:

- ASA "(…) ***se encuentra en el supuesto de participación cruzada****, misma que debe ser autorizada por* [la CRE] *de conformidad con el Acuerdo A/005/2016, por el que la* [CRE] *interpreta para efectos administrativos la participación cruzada a la que hace referencia el segundo párrafo del artículo 83 de la Ley de Hidrocarburos y establece el procedimiento para autorizarla, publicado en el* [DOF] *el 3 de marzo de 2016* (…)".[819] [Énfasis añadido]
- Por lo anterior, **una vez que ASA cumpla con las obligaciones de reestructura orgánica,**[820] deberá atenerse al procedimiento establecido en el acuerdo A/005/2016 antes referido y "(…) ***previa opinión de la*** **[COMISIÓN],** *una vez que ASA haya llevado a cabo su procedimiento de solicitud de autorización de participación cruzada, la* [CRE] *podrá autorizarla siempre y cuando no afecte la competencia, la eficiencia en los mercados y el acceso abierto efectivo en el mercado de combustibles para aeronaves (turbosina y gasavión).* ***Así, la autorización o no de la participación cruzada de ASA estará sujeta al análisis con relación a sus efectos en torno a las condiciones de competencia, la eficacia en los mercados y el acceso abierto efectivo para con ello garantizar el desarrollo eficiente de mercados competitivos****, a través del establecimiento y aplicación de medidas regulatorias*".[821] [Énfasis de origen]
- Por lo anterior, "(…) *la aplicación de medidas regulatorias a ASA en caso de ser necesario, se realizaría por parte de* [la CRE] (…) *a fin de que el grado de intervención corresponda con el grado de apertura, la concentración de participantes y demás aspectos relacionados con las condiciones de competencia en cada segmento de la industria de los hidrocarburos* (…)".[822]
- Finalmente, señaló que "(…) [la CRE] *continuará con la supervisión de las actividades reguladas* (…) *y, en su caso, tomará las medidas conducentes, tales como expedir o modificar la regulación.* (…) *Asimismo, derivado del monitoreo de las actividades*

---

[817] Folio 9277 del EXPEDIENTE.
[818] Ídem.
[819] Folio 9293 del EXPEDIENTE.
[820] De acuerdo con lo señalado anteriormente, la reestructura orgánica que garantice la separación operativa, funcional y contable de las actividades de COMERCIALIZACIÓN y de ALMACENAMIENTO INTERNO, es un requisito establecido mediante la resolución RES/476/2019 de catorce de junio de dos mil diecinueve de la CRE, por la que se otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN con número H/22259/COM/2019.
[821] Folio 9295 del EXPEDIENTE.
[822] Ídem.

reguladas (...), [la CRE] *ejercerá sus atribuciones de supervisión y vigilancia a los permisionarios, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente y en su caso emitir las sanciones correspondientes*".[823]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró en su análisis dichas manifestaciones, así como el contenido íntegro de la opinión técnica no vinculatoria presentada por la SICT y la CRE para la propuesta de las medidas que se refieren en el apartado siguiente.

3.3.Medidas para eliminar la B-3 (Medida M-3)

Derivado de lo expuesto anteriormente en la presente sección se propone lo siguiente:

Recomendación a la SHCP y a la SFP **(Medida M-3A)** para que:

i) La SHCP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen presupuestario y/o las autorizaciones correspondientes.

ii) La SFP revise el proyecto de Estatuto Orgánico y Estructura Orgánica de ASA, a fin de que emita el dictamen organizacional y/o las autorizaciones correspondientes.

Orden a ASA, en específico a su Consejo de Administración **(Medida M-3B)**, para que:

i) Una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas, autorice y publique en el DOF los cambios de la nueva estructura orgánica de ASA.

ii) De conformidad con lo señalado en la opinión técnica no vinculatoria de la CRE, ASA se encuentra en el supuesto de participación cruzada en términos del artículo 83, segundo párrafo, de la LH, por lo que, una vez que obtenga las autorizaciones de la SHCP y la SFP referidas y cumpla con las obligaciones de reestructura orgánica establecidas por la CRE, deberá solicitar a la COMISIÓN la opinión a que se refiere el tercer párrafo del artículo 83 de la LH.

iii) Reporte a esta COMISIÓN, una vez realizado lo señalado en el punto anterior, la implementación de los cambios a la nueva estructura orgánica de ASA y sus implicaciones en la operación de cada una de las actividades que realiza (COMERCIALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO).

Dicho reporte deberá contener, por lo menos, el soporte documental de: **i)** procedimientos de cada una de las actividades en el que se señalen las áreas y personal que se involucran en cada una de ellas; **ii)** esquemas de contabilidad aplicables a cada una de las actividades, así como el desglose de facturación para cada uno de los servicios; y, **iii)** metodologías de cálculo y asignación de costos.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[823] Folios 9295 y 9296 del EXPEDIENTE.

3.4.Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-3

3.4.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-3: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

Las recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS, es decir, a la SCHP, a la SFP y las órdenes a ASA constituyen las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Estas tienen por objetivo la eliminación de las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO y que derivan de la falta del cumplimiento a lo señalado en la RES/476/2019 de la CRE, respecto de la restructura orgánica, y, por tanto, funcional y operativa, de ASA. Además, estas recomendaciones reconocen que se encuentra en proceso la ejecución de una alternativa regulatoria y que es preciso conocer su desenlace e impacto posterior en los mercados.

Al respecto, al tratarse de recomendaciones y órdenes que derivan de las condiciones impuestas a ASA a través de su permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN, de conformidad con la RES/476/2019 emitida por la CRE -recomendaciones a la SHCP y la SFP-, se considera que atienden al principio de proporcionalidad.

Respecto de la orden emitida a ASA, identificada con el inciso ii), al tratarse de una medida que se traduce en acciones previstas en la regulación y acciones de carácter informativo y no en acciones que impliquen una carga desmedida, se considera, de igual forma, atiende al principio de proporcionalidad. En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dichas recomendaciones y órdenes contribuirían a eliminar, en las proporciones necesarias, los efectos anticompetitivos derivados de la ausencia de la restructura de ASA.

Por ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las medidas propuestas serían eficaces al considerarse como soluciones integrales para resolver los efectos anticompetitivos detectados y que permitirán a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerar la existencia de condiciones de competencia efectiva de los mercados referidos en el mediano plazo.

Así, las medidas correctivas propuestas a modo de recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS y las órdenes a ASA conforman la alternativa idónea, pues eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de la barrera a la competencia y libre concurrencia identificada como **B-3**.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas deben aplicarse de manera integral y de forma consecutiva, a fin de que sus efectos se cumplan en los mercados referidos.

3.4.2. Mínima Restricción de la M-3: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Por un lado, como ya se mencionó, las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, por lo que hace a las autoridades, consisten en recomendaciones dirigidas a AUTORIDADES PÚBLICAS y no son órdenes[824] (en sentido impositivo) a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no es aplicable exactamente el requisito de mínima restricción.

No obstante, se considera que las medidas -referidas como **M-3** y que se dirigen a las autoridades, no imponen requisitos o cargas desmedidas o injustificadas a ninguna de las AUTORIDADES PÚBLICAS. Por el contrario, por un lado, la atención a las recomendaciones a la SHCP y a la SFP permitirán a ASA concretar las obligaciones que la CRE le ha impuesto.[825] Por ello, la **M-3** cumple con su objeto bajo el principio de mínima restricción.

Por otro lado, respecto de las órdenes a ASA, a pesar de que dicha medida representa una carga para ASA, estas no se consideran desmedidas o injustificadas. Lo anterior, pues la primera de las órdenes es parte de la obligación impuesta previamente por la CRE y prevista en la regulación, para lo que requiere de las autorizaciones gubernamentales de las AUTORIDADES PÚBLICAS señaladas y de la COMISIÓN. Asimismo, la segunda de las órdenes únicamente consiste en acciones de carácter informativo para esta COMISIÓN y no en acciones adicionales que impliquen alguna carga desmedida a ASA.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la **M-3** es la medida menos restrictiva para las AUTORIDADES PÚBLICAS y ASA y que permitirá eliminar los efectos generados por la **B-3** en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. De igual forma, las acciones de carácter informativo brindarán elementos a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para dar seguimiento y considerar o evaluar, en su caso, la existencia de las condiciones de competencia efectiva de los mercados referidos en el mediano plazo, así como la permanencia o no de las barreras identificadas previamente.

3.4.3. Eficiencia de la M-3: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

La **M-3** tiene por objeto eliminar los efectos generados por la **B-3**, los cuales se presentan en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. Al eliminar dichos efectos, se reducirán los efectos en la calidad de la prestación de los

---

[824] En términos del inciso b) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

[825] A través de la resolución RES/476/2019 de catorce de junio de dos mil diecinueve de la CRE, por la que se otorgó a ASA el permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN con número H722259/COM/2019 y por la que requirió la reestructura orgánica de ASA que garantice la separación operativa, funcional y contable de las actividades de COMERCIALIZACIÓN y de ALMACENAMIENTO INTERNO.

servicios de ASA, así como las distorsiones generadas a la competencia en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, en la que ASA participa.

En primer lugar, la emisión de las autorizaciones de las AUTORIDADES PÚBLICAS determinará que ASA cumpla con las condiciones decretadas por la CRE para el otorgamiento del permiso definitivo de COMERCIALIZACIÓN. Ello, a su vez, fomentará que se eliminen las ventajas que posee en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, las cuales se derivan de su integración vertical. Por lo que, una vez eliminada la **B-3**, se eliminará la incertidumbre de los competidores de ASA respecto de los criterios que aplica ASA al otorgar descuentos en las tarifas que cobra por los distintos servicios que presta y que, presumiblemente, le permite favorecer su participación en la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, y limitarán las restricciones que dicha barrera representa frente al resto de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Finalmente, el hecho de que ASA pueda concluir con su restructura organizacional y funcional permitirá la especialización de sus unidades administrativas, lo que fomentará una mejora en el uso de la información que tiene el organismo y una mejora en la calidad de la prestación de sus servicios.

3.4.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-3

De conformidad con las consideraciones expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la implementación de la **M-3** alcanza sus fines al fomentar la eliminación de los efectos generados por la **B-3**, es eficiente al fomentar mayor competencia entre los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, en los que se incluye a ASA e, implica medidas de mínima restricción a ASA o a las AUTORIDADES PÚBLICAS.

3.5.Cronograma de implementación de la M-3

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO de esta COMISIÓN, el siguiente cronograma para la implementación de la **M-3** propuesta, así como de su seguimiento:

Tabla 42. Cronograma para la implementación de la M-3

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
M-3A	Se recomienda a la SHCP y a la SFP que dentro del plazo **de 3 (tres) meses** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, implementen la **M-3A**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SHCP y la SFP, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, la SHCP y la SFP deberán	**A)** La SCHP y la SFP deberán presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o del de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente.

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
	informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**B)** En caso de que la SHCP y/o a la SFP consideren que se encuentran imposibilitadas, de hecho, o derecho, para la implementación de la **M-3A** en el plazo señalado, deberán informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SHCP y/o la SFP no implementen la **M-3A** en el plazo establecido ni presenten un plan de implementación alternativo, deberán presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifiquen sus razones, dentro de los 20 (veinte) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso i)	Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 3 (tres) meses posteriores a ello, implemente la **M-3B/ inciso i)**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 3 (tres) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	ASA deberá presentar a la COMISIÓN dentro de los de 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 3 (tres) meses citado o el de su prórroga, un informe que contenga lo siguiente: i) La medida aplicada; y ii) La descripción de la medida implementada, así como el soporte documental correspondiente. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la medida
		artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso ii)	Se ordena a ASA que, una vez obtenidas las autorizaciones de la SHCP y de la SFP, y en el plazo de los 2 (dos) meses posteriores a ello, implemente la **M-3B/ inciso ii)**. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por ASA, hasta por un solo plazo adicional de 2 (dos) meses. En este caso, ASA deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	El cumplimiento de la orden se acreditará con la emisión de la opinión de la COMISIÓN que corresponda, una vez seguido el procedimiento de la LFCE para tales efectos. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.
M-3B/ inciso iii)	Se ordena a ASA que, una vez concretada la implementación de la **M-3B/ inciso i)**, presente semestralmente durante 2 (dos) años el reporte que se refiere la **M-3B/ inciso iii)**. Dicho reporte deberá presentarse durante los primeros 30 (treinta) días de cada semestre.	La COMISIÓN considerará los reportes presentados por ASA para dar seguimiento y considerar o evaluar, en su caso, el desempeño del mercado, la existencia de las condiciones de competencia efectiva de los mercados en los que participa en el mediano plazo, así como la permanencia o no de las barreras identificadas previamente. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

4. Barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO (Barrera B-4)

La barrera identificada corresponde a la existencia de cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos.

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se explican los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para determinar preliminarmente que la existencia de dichas

exclusividades constituye una barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.1.Descripción de la B-4

A partir de la entrada en vigor de la LEY DE AEROPUERTOS, el marco jurídico del sector aeroportuario permitió que los particulares, a través de concesiones, pudieran construir, operar y administrar aeropuertos en territorio nacional.[826]

No obstante, se estableció que ASA continuaría administrando los aeropuertos del país, en términos de su Decreto de Creación[827] hasta en tanto la SICT otorgara concesiones respecto de los aeropuertos administrados por ASA.[828]

En línea con lo anterior, el artículo Noveno Transitorio del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS estableció, en su momento, un derecho de exclusividad en favor de ASA, el cual señaló lo siguiente:

> "**NOVENO.-** [ASA] continuará prestando, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios de **almacenamiento, distribución y suministro de combustible** a los transportistas y operadores aéreos. Consecuentemente, **ni los concesionarios, permisionarios o algún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento,** distribución y **suministro de combustible**; hasta en tanto la Secretaría [SICT] determine lo contrario (…).
> [ASA] deberá adecuar sus programas al crecimiento de los aeródromos de servicio al público y será responsable de cualquier daño que ocasione por la prestación del servicio de combustible, **para tales efectos celebrará con los concesionarios** y permisionarios un convenio en el que se determinen los términos y condiciones necesarios para que dichos servicios se presten de forma segura y eficiente, **precisando la contraprestación y forma de pago correspondiente para los concesionarios y permisionarios por el acceso y el uso de sus instalaciones para la prestación del servicio de suministro de combustible en cada aeródromo.**". [Énfasis añadido]

En seguimiento a dicha disposición, se estableció, en los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos emitidos por la SICT, una exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO.[829] A manera de ejemplo, se presentan los siguientes extractos de diversos títulos de concesión:[830]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[826] De conformidad con el artículo 10 de la LEY DE AEROPUERTOS.
[827] "*DECRETO que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares*", publicado en el DOF el doce de junio de mil novecientos sesenta y cinco.
[828] De conformidad con el artículo Tercero Transitorio de la LEY DE AEROPUERTOS.
[829] Se reitera que, de conformidad con el artículo 56, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, el SUMINISTRO comprende: "(…) *almacenamiento, distribución por red de hidrantes o autotanque, abastecimiento y succión*".
[830] Para consultar el resto de los Títulos de Concesión que obran en el EXPEDIENTE véase el folio 9185, información visible en la carpeta electrónica denominada "*90. Concesiones Aeroportuarias*".

- Título de Concesión para la operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

> "2.4.2. Servicios Relativos a Combustible. [ASA], prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, los **servicios consistentes** en el **almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento** de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. **Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento**, distribución, **suministro** y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría [SICT] determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría [SICT] licitará la prestación de los mismos.".[831] [Énfasis añadido]

- Título de Concesión para la operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Cancún.

> "**2.4.2. Servicios Relativos a Combustible.** [ASA] prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, **los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro y abastecimiento de combustible** a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente, **el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento,** distribución, **suministro** y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría [SICT] determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría [SICT] licitará la prestación de los mismos.".[832] [Énfasis añadido]

- Título de Concesión para la operación del Aeropuerto de Guadalajara.

> "**2.4.2. Servicios Relativos a Combustible.** [ASA] prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, **los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible** a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. **Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento,** distribución, **suministro** y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría [SICT] determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría [SICT]licitará la prestación de los mismos.".[833] [Énfasis añadido]

De lo anterior se observa que, pese a que el artículo 48, fracción II, de la LEY DE AEROPUERTOS, establece que los servicios complementarios, entre los que se encuentra el ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, podrán ser prestados por el concesionario aeroportuario, el permisionario

---

[831] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Título de Concesión AICM*".
[832] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Título de Concesión. Aeropuerto Cancún*".
[833] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Título de concesión AGDL*".

del servicio de transporte aéreo o un tercero, la exclusividad en favor de ASA, establecida (originalmente) en el REGLAMENTO DE AEROPUERTOS y en los Títulos de Concesión para la operación de los aeropuertos, restringe que algún otro AGENTE ECONÓMICO preste dichos servicios.

Lo anterior, no obstante que el artículo Tercero Transitorio de la LH señaló que "[s]*e derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente ley*", con lo que se derogó materialmente la exclusividad en favor de ASA para la prestación del ALMACENAMIENTO INTERNO y del EXPENDIO. Esto, fue posteriormente reconocido por la SICT, con la emisión del siguiente aviso:

> "(…) La Dirección General de Aeronáutica Civil de la [SICT], informa que con motivo de la entrada en vigor de la [LH] publicada en el [DOF] el 11 de agosto de 2014, se materializó la derogación del artículo Noveno transitorio del [REGLAMENTO DE AEROPUERTOS], publicado el 17 de febrero de 2000 en el [DOF], al oponerse sus contenidos y provisiones a las dispuestas en la [LH]".[834]

El aviso anterior fue publicado en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho. No obstante, los Títulos de Concesión a la fecha no se han modificado.

En relación con su exclusividad, ASA manifestó que "(…) *se debe considerar que los Títulos de Concesión de las empresas aeroportuarias tienen una condición que establece que ASA prestará en el aeropuerto el servicio de suministro de combustible y que ni el concesionario ni ningún tercero podrá prestar este servicio.*"[835]

4.2.Efectos de la B-4

En la presente sección se exponen los efectos anticompetitivos de la **B-4** generados en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.2.1. Imposibilidad jurídica para prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO

Como se señaló en la descripción de la B-4, las cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los Títulos de Concesión de los operadores aeroportuarios, constituyen una barrera en sí misma para que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, dentro de los aeropuertos en los que participa ASA. Lo anterior fue reconocido por ASA, tal y como se señaló en la descripción de la **B-4**.

En efecto, la **B-4** ha imposibilitado que otros AGENTES ECONÓMICOS presten el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO en los aeropuertos en los que ASA concurre. Así, se observa que ASA mantiene el 100% (cien por ciento) de la participación en los MERCADOS RELEVANTES DE

---

[834] De conformidad con el punto "*Único*" del Aviso General Relacionado Con El Artículo Noveno Transitorio Del Reglamento de La Ley De Aeropuertos, publicado en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.
[835] Folio 1255 del EXPEDIENTE.

ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, sin que otro AGENTE ECONÓMICO haya podido prestar dichos servicios (véase los apartados "***4.1.2.1.1. Participaciones de mercado***" y "***4.2.2.1.1. Participaciones de mercado***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR). Ello impide que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tengan la posibilidad de adquirir turbosina de terceros en mejores condiciones, en términos de precio, oportunidad en el suministro, calidad en el servicio, entre otros.

Adicionalmente, es necesario señalar que la **B-4** favorece la existencia de la **B-3**, pues el hecho de que ASA sea el único AGENTE ECONÓMICO que pueda ofrecer los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO en los aeropuertos, los cuales son necesarios para las actividades aeroportuarias, favorece la integración de ASA de dichos servicios.

4.3.Conclusión de la B4

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la existencia de cláusulas de exclusividad en favor de ASA, contenidas en los Títulos de Concesión para la operación y administración de aeropuertos, generan una barrera a la competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, impidiendo que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan concurrir con ASA en la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

4.4.Opinión técnica no vinculatoria

De acuerdo con la facultad establecida en el artículo 94, fracción III, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, solicitó opinión técnica no vinculatoria a la SICT, en su carácter de dependencia coordinadoras del sector, en relación con las posibles medidas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados afectados.

Lo anterior, a fin de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerara su opinión, de manera no vinculatoria, para la propuesta de medidas correctivas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

En atención a la solicitud, la SICT presentó su opinión técnica y señaló entre otros puntos, que no le pasa desapercibido que los Títulos de Concesión de empresas aeroportuarias aún establecen que es ASA quien prestará los servicios de SUMINISTRO y concluyó que

> "(...) **será necesario modificar los Títulos de Concesión de las empresas aeroportuarias para eliminar la condición que establece que [ASA] prestará en el aeropuerto el servicio de suministro de combustible** y que ni el concesionario ni ningún tercero podrán prestar ese servicio, con lo que garantizaría que el servicio complementario de suministro de combustible pueda ser prestado por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuario o por terceros que aquéllos designen, conforme a los lineamientos establecidos en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento".[836] [Énfasis añadido]

[836] Folio 9278 del EXPEDIENTE.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró en su análisis dichas manifestaciones, así como el contenido íntegro de la opinión técnica no vinculatoria presentada por la SICT para la propuesta de las medidas que se refieren en el apartado siguiente.

4.5.Medidas para eliminar la B-4 (Medida M-4)

Derivado de lo expuesto anteriormente en la presente sección se propone lo siguiente:

Recomendación a la SICT para que:

i) Modifique los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos, y cualquier otra disposición o acto administrativo que haya emitido, en el que se otorgue exclusividad en favor de ASA para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, eliminado dicha exclusividad; y,

ii) No establezca en los Títulos de Concesión para la operación y administración de los aeropuertos o en cualquier otra disposición o acto administrativo que otorgue con posterioridad, derechos de exclusividad en favor de ASA, ni de ningún otro AGENTE ECONÓMICO, para la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

4.6.Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-4

4.6.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-4: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

Las recomendaciones a la SICT constituyen la medida correctiva propuesta por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Esta tiene por objetivo la eliminación de las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, que derivan de los Títulos de Concesión otorgados por la SICT a los operadores aeroportuarios.

Al respecto, al tratarse de recomendaciones que tienen por objeto eliminar cláusulas de exclusividad en favor de ASA o cualquier otro AGENTE ECONÓMICO, cuya derogación material se concretó desde la entrada en vigor de la LH, situación que fue reconocida por la SICT, mediante aviso de veintiuno de junio de dos mil dieciocho,[837] se considera que atienden al principio de proporcionalidad.

Por ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las medidas propuestas serían eficaces al considerarse como soluciones integrales para resolver los efectos anticompetitivos detectados y que permitirán a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considerar la existencia de condiciones de competencia efectiva de los mercados referidos en el mediano plazo. Por tal motivo, la **M-4** se

---

[837] De conformidad con el punto "*Único*" del Aviso General Relacionado Con El Artículo Noveno Transitorio Del Reglamento de La Ley De Aeropuertos, publicado en el DOF el veintiuno de junio de dos mil dieciocho.

dirige a la SICT con el propósito de que, en el ámbito de su competencia, modifique los Títulos de Concesión en el sentido propuesto, a fin de que sean congruentes con el marco jurídico aplicable del sector energético, así como aeroportuario.

Así, las medidas correctivas propuestas a modo de recomendaciones a la SICT conforman la alternativa idónea, pues eliminan de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas como B-4.

4.6.2. Mínima Restricción de la M-4: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Como se mencionó, las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consisten en recomendaciones dirigidas a la SICT y no son órdenes[838] (en sentido impositivo) a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no es aplicable exactamente el requisito de mínima restricción.

No obstante, el hecho de eliminar las cláusulas de exclusividad en favor de ASA de los Títulos de Concesión no genera restricciones a los concesionarios aeroportuarios, pues dichas cláusulas no inciden en su esfera jurídica. En cuanto a ASA, el hecho de eliminar las cláusulas de exclusividad no supone su salida de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO, pues sus contratos para prestar los servicios en comento se mantendrían. No obstante, el eliminar las cláusulas de exclusividad permitirá que nuevos AGENTES ECONÓMICOS puedan concurrir con ASA en dichos mercados.

Asimismo, la eliminación de dichas cláusulas de exclusividad o de cualquier otro acto administrativo que confiera algún tipo de exclusividad a ASA permitirá la armonización y congruencia del marco jurídico vigente relacionado con la LH y las actividades de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la M-4 es la medida menos restrictiva para la SICT y permitirá eliminar los efectos generados por la **B-4** en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.6.3. Eficiencia de la M-4: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO

La **M-4** tiene por objeto eliminar los efectos generados por la **B-4**, los cuales se presentan en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO. Al eliminar dichos efectos, los AGENTES ECONÓMICOS que deseen prestar los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO no se verán impedidos jurídicamente para hacerlo, lo

[838] En términos del inciso b) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

que incidirá favorablemente en un aumento en la oferta, en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO INTERNO y los MERCADOS RELEVANTES DE EXPENDIO.

4.6.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-4

De conformidad con las consideraciones expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la implementación de la **M-4** alcanza sus fines al fomentar la eliminación los efectos generados por la **B-4**, es eficiente al fomentar mayor competencia en la prestación de los servicios de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO e implican medidas de mínima restricción a las AUTORIDADES PÚBLICAS.

4.7.Cronograma de Implementación de la M-4

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO de esta COMISIÓN, el siguiente cronograma para la implementación de la **M-4** propuesta, así como de su seguimiento:

Tabla 43. Cronograma para la implementación de la M-4

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-4	Se recomienda a la SICT que implemente la **M-4** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la SICT, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la SICT deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La SICT deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de 6 (seis) meses citado, o de su prórroga, un informe que descripción de la medida implementada y el soporte documental correspondiente. **B)** En caso de que la SICT considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-4** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle para su opinión un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la SICT no implemente la **M-4** en el plazo establecido ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar a la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, en un plazo de 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
		implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

5. Barrera a la competencia que consiste en la ausencia de regulación de participación máxima en la reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO (Barrera B-5)

La barrera identificada consiste en que PEMEX TRI (quien es prácticamente el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO en México) tiene contratada o reservada la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país y la CRE no ha establecido límites a la participación máxima que puede tener ese AGENTE ECONÓMICO en la reserva de capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Esta barrera dificulta la viabilidad económica y el acceso de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible para atender sus demandas, así como las opciones para cumplir con los requisitos de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Esta barrera cobra mayor relevancia actualmente, ya que es incierta la permanencia en el mercado de los únicos dos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, distintos de PEMEX TRI, que tienen esa capacidad reservada. En caso de que, en efecto, salgan del mercado, es posible que esta capacidad que tienen contratada quede disponible y pueda ser asignada mediante una Temporada Abierta. A la fecha de conclusión de la investigación, como se explica más adelante, PEMEX TRI es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO, distinto de VALERO y TRAFIGURA, que estaría en condiciones de hacer uso de esa capacidad. En efecto, es el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que tiene producción de turbosina en México y es materialmente el único que importa ese combustible. Así, en caso de que este AGENTE ECONÓMICO reserve para sí la capacidad que pueda quedar disponible, se privaría a potenciales competidores de opciones para entrar y convertirse en alternativas viables en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

El artículo 83 de la LH faculta a la CRE para establecer límites máximos a la participación que pueden tener los AGENTES ECONÓMICOS en la COMERCIALIZACIÓN y, en su caso, en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO. En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se explican los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para concluir que la falta de límites a la reserva de capacidad en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que puede tener PEMEX TRI es una barrera a la competencia que contribuye a dificultar la entrada de nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

El establecimiento de una regulación de este tipo contribuiría a logar un uso más eficiente y competido de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO que existe en el país, de manera que genere un ambiente de mayor competencia y mejores tarifas en los mercados de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

5.1.Descripción de la B-5

Para satisfacer las necesidades de sus clientes, los COMERCIALIZADORES requieren contratar o gestionar el servicio de ALMACENAMIENTO, de conformidad con el artículo 19, fracción II, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

Ahora bien, para tener acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, un COMERCIALIZADOR puede optar por la construcción de esta o el acceso a la infraestructura ya disponible en el país. Como se señaló previamente en este DICTAMEN PRELIMINAR, es más probable y eficiente que un COMERCIALIZADOR potencial utilice la segunda opción, como se explica a continuación.

La construcción de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO propia es una opción poco viable para un COMERCIALIZADOR, ya que existen barreras a la entrada de tipo económico y de tipo normativo, como se analizó en el apartado "***2.2.2. Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Las barreras a la entrada de tipo económico se relacionan con el acceso al financiamiento; el monto, plazo e indivisibilidad de las inversiones,[839] así como el tiempo requerido para iniciar operaciones, los plazos de recuperación de las inversiones y los pocos usos alternativos de la infraestructura, que improbablemente se podría utilizar para almacenar otros PETROLÍFEROS oportunamente sin incurrir en costos. Por su parte, las barreras a la entrada de tipo normativo están relacionadas con la necesidad de permisos para prestar el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, así como la obtención de la Evaluación de Impacto Social.

Por su parte, el acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en el país sería una opción que le permitiría al COMERCIALIZADOR no enfrentar las barreras a la entrada señaladas en el párrafo anterior y permitiría un uso más eficiente de la infraestructura disponible. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el acceso a la infraestructura disponible sería más eficaz y rápido, ya que, como se señaló en el párrafo anterior, la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO requiere altas inversiones para su desarrollo, por lo que es ineficiente mantener capacidad ociosa en esta. En este sentido, el mayor uso de la capacidad existente por

---

[839] La inversión para la construcción de una terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO similar a las de PEMEX LOG en territorio nacional se encuentra entre 126.90 (ciento veintiséis punto noventa) y 1,987.48 (mil novecientos ochenta y siete punto cuarenta y ocho) millones de pesos. Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 20 Permisos de almacenamiento*" y "*Anexo 21 Prestación del servicio de almacenamiento en Terminales de Almacenamiento para Combustibles*".

parte de los COMERCIALIZADORES permite que los costos se distribuyan entre más turbosina almacenada y, en ese sentido, potencia la eficiencia económica.

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se muestra que: i) el acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO es una necesidad para posibilitar la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES; ii) PEMEX TRI, el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO, tiene contratada o reservada la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO disponible en el país; y, iii) esta contratación o reserva de capacidad impide el acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO a otros COMERCIALIZADORES sin que sea claro que se esté usando al máximo de la capacidad operativa. A continuación, se explican los elementos que consideró esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para llegar a dicha conclusión preliminar.

5.1.1. El acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO posibilita la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES

Desde el punto de vista económico, el acceso a ALMACENAMIENTO EXTERNO posibilita la viabilidad de los COMERCIALIZADORES.

Respecto del desarrollo de canales de distribución eficientes, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por parte del COMERCIALIZADOR PRIMARIO le permite desarrollar canales logísticos eficientes para la distribución de turbosina en el país, lo que, a su vez, les permitiría ofrecer precios competitivos en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.[840] Al respecto, como fue observado en el apartado "***1.2.2.1.1. Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS ya establecidos tienen ventajas, ya que tienen acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para la importación.

Por lo anterior, el acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO es una condición necesaria para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS para ser una opción viable para atender la demanda de sus clientes y posteriormente expandir su presencia.

En específico, el acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO es fundamental para que haya una mayor expansión de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS en México. Por ejemplo, como se explicó en el apartado "***1. MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, TRAFIGURA comenzó a comercializar

---

[840] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*". El COMERCIALIZADOR PRIMARIO que señaló esta eficiencia manifestó que "(...) *para poder competir en el mercado es necesario contar con terminales de almacenamiento donde sea posible recibir, almacenar y entregar la turbosina. Lo idóneo es poder tener un volumen suficiente que permita operar con economías de escala para poder disminuir costos y ofrecer precios competitivos.*"

turbosina en el aeropuerto de [redacted] *,[841] [redacted] *,[842] [redacted] *.[843] Así, el acceso a infraestructura resulta fundamental para que los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS logren tener una mayor presencia en el territorio nacional.

Con base en los elementos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que el acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO posibilita la viabilidad económica de los COMERCIALIZADORES, principalmente los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, pues permite el desarrollo de canales de distribución eficientes de la turbosina, su expansión hacia diferentes aeropuertos y les permite acceder a permisos con estabilidad en el mediano plazo, como se explica a continuación. Asimismo, el acceso a ALMACENAMIENTO EXTERNO permite una mayor eficiencia en el cumplimiento de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

Más aún, el acceso a este tipo de infraestructura es requerido desde un punto de vista normativo. Como se analizó en el apartado "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR, en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se establece, como requisito para los permisos con vigencia de 5 (cinco) años, que los solicitantes demuestren que cuentan con acceso a infraestructura de ALMACENAMIENTO y/o transporte, o que la están desarrollando. Un requisito similar a este se encuentra en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, para el caso de los permisos de 20 (veinte) años.[844]

Además, la SENER estableció, dentro de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, dos obligaciones para los AGENTES ECONÓMICOS, entre las que se encuentra la de almacenar, en territorio nacional, un volumen de inventario mínimo aplicable a todos los permisionarios que comercialicen gasolina, diésel y turbosina y que realicen ventas a USUARIOS FINALES o estaciones de servicio.[845] De lo anterior se desprende que los sujetos obligados para cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, dentro del MERCADO INVESTIGADO, son los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, pues son estos quienes realizan las ventas de dicho combustible a los USUARIOS FINALES, es decir, a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de transporte regular de pasajeros y carga. Así,

---

[841] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Con base en la información disponible en el archivo denominado "*Anexo R-45.xslx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*". Se consideraron únicamente los registros de ventas correspondientes a "[redacted] *.".

[842] Folio 3106. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-33*", contenido en la carpeta electrónica "*Anexo 33*".

[843] Folio 4391 del EXPEDIENTE. Con base en la información disponible en el archivo denominado "*Anexo R-45.xslx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*VIII. Información Adicional numeral 45*".

[844] Estos requisitos se analizan con mayor detalle en este DICTAMEN PRELIMINAR.

[845] De conformidad con la disposición "*5.1. Política de Inventarios Mínimos*", numeral 2), de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

deben contar con un inventario mínimo de turbosina dentro del territorio nacional.

Para la turbosina, los días de obligación comprenden 1.5 (uno punto cinco) días de turbosina en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y 1.5 (uno punto cinco) días de turbosina en terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO.[846] Al respecto, los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS pueden acreditar la obligación de inventario mínimo a través de sus propios inventarios de turbosina almacenados o bien a través de la adquisición de *tickets*, los cuales son derechos financieros sobre inventarios de otros COMERCIALIZADORES.[847]

De este modo, si no tienen acceso a terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, la única forma con la que cuentan los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, por lo que hace a los 1.5 (uno punto cinco) días de inventario en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, es mediante la compra de *tickets*. Al respecto, la SENER ha señalado que las contraprestaciones por la venta de *tickets* no tienen un límite máximo ni reglas establecidas para cuantificar su precio, pues "(...) *actualmente la compraventa de tickets se rige bajo las condiciones de mercado.*"[848]

A pesar de que existe la posibilidad de acceder a tickets, un COMERCIALIZADOR señaló que:[849]

"* [redacted] ." [énfasis añadido]

En adición a lo anterior, un TRANSPORTISTA AÉREO señaló que:[850]

* [redacted]

(...)

---

[846] De conformidad con el "*Cuadro 9. Obligación de inventario mínimo nacional Número de días*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[847] Estos derechos financieros comprenden la obligación de vender el inventario al poseedor del *ticket* en el caso contingente de una emergencia en el abasto. De esta manera, el poseedor del *ticket* tendría la posibilidad de cumplir con su obligación de liberar producto al mercado ante una situación de emergencia en el abasto. De conformidad con la disposición "*5.3.8 Uso de Tickets*" de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

[848] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*69. Preguntas sobre la Política de Almacenamiento.pdf*", página seis.

[849] Folio 2294 del EXPEDIENTE.

[850] Folios 5302 y 5303 del EXPEDIENTE.

- [redacted]
- [redacted]
  - [redacted]

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO es fundamental para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.

5.1.2. PEMEX TRI tiene contratada o reservada la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO

En este apartado se observa que el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO tiene contratada la mayor parte de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, lo que dificulta a sus competidores ser una opción viable en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y limita la flexibilidad y las opciones de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS para cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Como fue analizado en el apartado "***1.2.1.1. Participaciones de mercado***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA únicamente participaron, entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte, 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS: HIPERGAS, PEMEX TRI y TRAFIGURA. [redacted][851].

Además, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, uno de los participantes salió del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, pues manifestó que dejó de comercializar turbosina, debido a que, luego de interrupciones derivadas de la terminación de la vigencia de su permiso de

---

[851] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106 del EXPEDIENTE, información visible en las carpetas electrónicas denominadas "*Anexo 16*" y "*Anexo 27*"; y 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica "*Numeral 45*", conforme al análisis que se presenta el apartado "***3.2. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***Anexo 5. de Cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

importación,[852] agotó el volumen autorizado a importar.[853] Por otro lado, al veintidós de octubre de dos mil veintiuno, el permiso de importación de otro de los participantes se encuentra con estatus de suspendido derivado de un proceso de revocación por parte de la SENER.[854]

Asimismo, se observa que, a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, el competidor potencial cuenta con un permiso de importación.[855] Sin embargo, su inicio de operaciones se ha visto retrasado por temas relacionados con la * de su permiso de importación,[856] trámites y autorizaciones ante diversas AUTORIDADES PÚBLICAS[857] * [858] (véase el apartado "***1. Barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA (Barrera B-1)***" de la sección "***VII. Barreras a la competencia y libre concurrencia***" del DICTAMEN PRELIMINAR). En este sentido, su presencia en el mercado es incierta.

---

[852] Folios 5589 y 5590 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR señaló que "(…) *mi representada presentó el 17 de octubre de 2020 ante la Secretaría de Energía la solicitud de renovación del permiso de importación de turbosina, sin embargo al 13 de diciembre de 2020 que finalizó la vigencia del permiso de importación de turbosina con el que mi representada contaba, la Secretaría de Energía no había resuelto la solicitud de renovación presentada el 17 de octubre de 2020, lo que derivó en que mi representada NO OBTUVIERA INGRESOS por la venta de turbosina desde el 14 de diciembre de 2020 y hasta la última semana de febrero de 2021.*"

[853] Folio 5590 del EXPEDIENTE. Este COMERCIALIZADOR manifestó que "[e]*l 18 de febrero de 2021 la Secretaría de Energía resolvió la solicitud de renovación de permiso de importación de turbosina que se había presentado el 17 de octubre de 2020, sin embargo, tal resolución aun y cuando fue a favor de mi representada y por una vigencia anual, el volumen autorizado representaba aproximadamente la venta de un mes y medio. Siendo en el 31 de marzo de 2021 cuando mi representada tuvo la última oportunidad de importar turbosina para su venta en territorio nacional (se agotó el volumen autorizado).*"

[854] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

[855] Ídem.

[856] Folio 8005 del EXPEDIENTE. El competidor potencial manifestó que "(…)* ".

[857] Folio 8007 del EXPEDIENTE. El competidor potencial señaló que *.

[858] Folios 8007 y 8008 del EXPEDIENTE. El competidor potencial señaló que * .

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Por otro lado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX TRI es el principal competidor de cualquier COMERCIALIZADOR PRIMARIO actual o potencial en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Más aún, este competidor tiene contratada o reservada una gran proporción de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el país.

Con respecto a la contratación o reserva de capacidad de PEMEX TRI, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en el país, existe un número reducido de ALMACENISTAS, pues únicamente participan PEMEX LOG, HIDROSUR, GRUPO IENOVA e INVEX, por lo que hace al ALMACENAMIENTO EXTERNO. En conjunto, como se señala en la tabla "***Tabla 36. Número de terminales en operación a nivel nacional***", cuentan con 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO operativas, con una capacidad operativa de 260,778,159 (doscientos sesenta millones setecientos setenta y ocho mil ciento cincuenta y nueve) litros. Al respecto, tanto PEMEX LOG como [redacted] tienen contratos que permiten a PEMEX TRI tener comprometida la capacidad total de 13 (trece) de las 16 (dieciséis) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en operación que existen en México,[859] que totalizan el 57.19% (cincuenta y siete punto diecinueve por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO nacional.

Al respecto, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, en las que PEMEX TRI tiene contratada o reservada la capacidad, le permiten ser el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO viable en varios aeropuertos del país, ya que estas representan la totalidad de la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO en 4 (cuatro) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Asimismo, le ofrecen una ventaja comparativa con respecto a cualquiera de sus competidores en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA para atender la demanda hacia otros aeropuertos, pues dicha contratación o reserva representa la mayor parte de la capacidad disponible en otros 2 (dos) MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Al respecto, diversos AGENTES ECONÓMICOS indicaron que en el MERCADO INVESTIGADO la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO es insuficiente y la mayoría se encuentra contratada con PEMEX TRI. Al respecto, un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO manifestó que "(…) *hasta marzo de 2020 no había terminales marítimas privadas con almacenamiento específico de Combustibles Aéreos distintos de los que PEMEX utilizaba para sus propias actividades.*".[860] Asimismo, un COMERCIALIZADOR manifestó que "(…) *existe infraestructura insuficiente en el país y que la mayoría* (…) *es propiedad y operada por Petróleos Mexicanos* (…)".[861]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[859] Folios 1288, información visible en el archivo electrónico denominado "*Contrato Marco PLOG-PTRI.pdf*"; y 6575 del EXPEDIENTE, información visible en los archivos electrónicos denominados "*Apéndice 17.1- HIDROSUR-DICTAMEN DE EVALUACIÓN Y FALLO DE TEMPORADA ABIERTA.pdf*" y "*Apéndice 18.9-HIDROSUR- Contrato Final Firmado 30112018.pdf*".

[860] Folio 2273 del EXPEDIENTE.

[861] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-36.pdf*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 36*".

La contratación de capacidad por parte de PEMEX TRI impide que otros COMERCIALIZADORES accedan a la misma. En efecto, tanto PEMEX LOG como HIDROSUR manifestaron que no existe dicho acceso, debido a este compromiso:

- PEMEX LOG señaló que "(…) *en relación con el Mercado Investigado, no tiene capacidad disponible, ya que PLOG* [PEMEX LOG] *opera con fundamento en el Contrato Marco de Prestación de Servicios Logísticos*"[862] y que "(…) *PTRI* [PEMEX TRI] *como único usuario de los sistemas de almacenamiento no ha llevado a cabo ninguna sesión de capacidad en el mercado secundario*".[863]
- HIDROSUR señaló que "*Hidrosur realizó una temporada abierta para la asignación de capacidad* [y] [redacted] *fue el Usuario al que se le asignó la capacidad disponible*",[864] y que "(…) [redacted] *Usuario del Servicio de Almacenamiento NO ha cedido capacidad en el mercado secundario durante el Periodo*".[865]

Con base en los elementos señalados previamente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que PEMEX TRI es materialmente el único proveedor de turbosina en el país, y que mantiene contratada o reservada para sí el 57.19% (cincuenta y siete punto diecinueve por ciento) de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO total.[866] En consecuencia, en caso de que exista capacidad disponible (que podría ser nueva capacidad o capacidad que haya quedado liberada) y esa capacidad pueda ser contratada por PEMEX TRI, se privaría a competidores potenciales de opciones para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, lo que apuntalaría la presencia de PEMEX TRI como el único o el principal COMERCIALIZADOR PRIMARIO.

Más aún, como se desarrolló previamente en este DICTAMEN PRELIMINAR, la permanencia en el mercado de [redacted] (los únicos COMERCIALIZADORES PRIMARIOS distintos de PEMEX TRI que tienen reservada el resto de la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO en México) es incierta y la capacidad que tienen contratada podría ponerse a disposición de otros COMERCIALIZADORES. PEMEX TRI es prácticamente el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO que opera actualmente en el país y que tiene acceso a turbosina, tanto importada como producida en territorio nacional. Esta situación lo coloca como el único AGENTE ECONÓMICO, en el corto plazo, que tiene acceso a turbosina e incentivos para reservar capacidad, lo que podría privar a competidores potenciales de opciones para entrar al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Ahora bien, el artículo 83 de la LH establece lo siguiente:

---

[862] Folio 1240 del EXPEDIENTE.
[863] Folio 1257 del EXPEDIENTE.
[864] Folio 6545 del EXPEDIENTE.
[865] Folio 6547 del EXPEDIENTE.
[866] Folios 956 del EXPEDIENTE. archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*"; 1236 a 1239; 1740, permiso PL/11103/ALM/2015, visible en la carpeta electrónica "*17. Anexo XVII Información Operativa TADs*"; 6520 a 6522; 8086 y 8067 del EXPEDIENTE.

> "**Artículo 83.-** La Comisión Reguladora de Energía, con la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, establecerá las disposiciones a las que deberán sujetarse los Permisionarios de Transporte, Almacenamiento, Distribución, Expendio al Público y comercialización de Hidrocarburos, Petrolíferos y Petroquímicos, así como los usuarios de dichos productos y servicios, con objeto de promover el desarrollo eficiente de mercados competitivos en estos sectores. Entre otros aspectos, dichas disposiciones podrán establecer la estricta separación legal entre las actividades permisionadas o la separación funcional, operativa y contable de las mismas; la emisión de códigos de conducta, límites a la participación en el capital social, así como la participación máxima que podrán tener los agentes económicos en el mercado de la comercialización y, en su caso, en la reserva de capacidad en los ductos de Transporte e instalaciones de Almacenamiento. (…)" [Énfasis añadido].

A la fecha, no se cuenta con información en el EXPEDIENTE que indique que la CRE haya impuesto algún límite máximo a la participación que puede tener PEMEX TRI en la reserva de capacidad en terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[867] Lo anterior, contribuiría a hacer un uso más eficiente de la infraestructura disponible en el país.

5.1.3. Conclusión sobre la descripción de la barrera B-5

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que existe una barrera a la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA que consiste en la falta de acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO para los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, debido a la contratación o reserva de capacidad de PEMEX TRI sobre la mayor parte de dicha infraestructura en el país y a la ausencia de regulación sobre participación máxima a la reserva de capacidad que podría tener PEMEX TRI.

Lo anterior cobra aún mayor relevancia, en el contexto actual y la posibilidad de que la capacidad que tienen reservada TRAFIGURA y VALERO quede disponible y pretenda ser contratada por PEMEX TRI.

El artículo 83 de la LH faculta a la CRE para establecer límites máximos a la participación que pueden tener los AGENTES ECONÓMICOS en la COMERCIALIZACIÓN y, en su caso, en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Sin embargo, la CRE no ha establecido este tipo de límites, lo cual contribuye a dificultar la entrada de competidores al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, así como a restringir el desarrollo eficiente de mercados competidos en estos sectores.

5.2.Efectos de la B-5 (Efecto 5)

Como se explicó en la descripción de la B-5, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS requieren acceder a capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO para tener viabilidad económica, pues la falta de acceso a la misma les dificulta el desarrollo de canales de distribución eficientes, la expansión de los servicios que ofrecen en el territorio nacional y el acceso a permisos de importación de

[867] Folios 926 a 929 del EXPEDIENTE.

turbosina de mediano plazo. En este sentido, la dificultad para acceder a la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO generada por la contratación o la reserva de capacidad de PEMEX TRI que probablemente no está siendo usada de forma eficiente se relaciona con el número escaso de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y su baja participación en el mercado, que les impide contrarrestar el poder de PEMEX TRI en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Como se analizó en el apartado anterior, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA hay un número escaso de competidores, pues entre noviembre de dos mil quince y enero de dos mil veinte únicamente participaron 3 (tres) AGENTES ECONÓMICOS, de los cuales uno salió del mercado. Asimismo, en dicho mercado hay baja entrada de competidores, pues únicamente 2 (dos) de los AGENTES ECONÓMICOS señalados ingresaron al mercado y existe solo 1 (un) AGENTE ECONÓMICO que es competidor potencial.

Al respecto, para ser competidores viables, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS requieren acceder a infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pues este acceso tiene repercusiones en su viabilidad económica. No obstante, pese a la probable existencia de infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO que no está siendo efectivamente utilizada en el país, esta no es accesible a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS debido a las relaciones contractuales que tiene PEMEX TRI con PEMEX LOG e [redacted]*, aunado al resto de elementos identificados en este DICTAMEN PRELIMINAR como la falta de emisión de BOLETINES ELECTRÓNICOS y la insuficiente regulación de acceso al ALMACENAMIENTO EXTERNO, que rige hasta el momento. Lo anterior cobra especial relevancia al observar que se requiere el acceso a ciertas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para ser un proveedor viable del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA en determinados aeropuertos, pues el alcance geográfico del ALMACENAMIENTO EXTERNO es regional.

En este orden de ideas, esta barrera contribuye a la alta concentración de mercado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, en donde PEMEX TRI concentró más del 98.5% (noventa y ocho punto cinco por ciento) del mercado en dos mil diecinueve y dos mil veinte, así como con la capacidad de fijar precios y restringir el abasto con la que cuenta este AGENTE ECONÓMICO, como fue observado en el apartado "***1.2. Análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

5.3.Medidas para eliminar la B-5 (Medida M-5)

Recomendación a la CRE para que, en términos del artículo 83 de la LH, establezca una regulación que consista en una determinación de la participación máxima que puede tener PEMEX TRI en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO a nivel regional, a fin de promover el uso eficiente de la infraestructura.

5.4.Análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-5

En este apartado del DICTAMEN PRELIMINAR se hace un análisis de la eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-5 propuesta. Se concluye, preliminarmente, que esta medida alcanza sus fines al fomentar la eliminación los efectos generados por la **B-5** y son eficientes al promover mayor competencia y eficiencia en los mercados, particularmente en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Asimismo, se trata de una medida que implica una mínima restricción, ya que se trata de recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS y consisten en la implementación de regulaciones que ya están previstas en la LH.

5.4.1. Eficacia y proporcionalidad de la M-5: la medida propuesta elimina en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

La recomendación a la CRE constituye la medida correctiva propuesta por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA. Tiene por objeto que la CRE ejerza sus facultades de regular para promover mayor competencia,[868] principalmente, en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, a fin de que se eliminen las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, derivadas de la contratación o reserva de la mayor parte la capacidad operativa de ALMACENAMIENTO EXTERNO existente en el país por parte de PEMEX TRI y la falta de regulación específica a ese AGENTE ECONÓMICO para prevenir que el aumento de su reserva de capacidad prive de opciones a potenciales entrantes.

Al respecto, al tratarse del ejercicio de sus facultades de promoción de la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, así como de la regulación y supervisión del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, el fomento de la eficiencia en este, y la protección de los USUARIOS COMERCIALIZADORES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las medidas propuestas atienden al principio de proporcionalidad, todo lo anterior en términos de los artículos 81, 82 y 83 de la LH. En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dicha recomendación contribuiría a eliminar, en las proporciones necesarias, los efectos anticompetitivos derivados de la B-5.

Más aún, en caso de implementarse la M-5, de ninguna manera impediría que PEMEX TRI haga uso de capacidad disponible en caso de necesitarla, ya que podría hacerlo mediante la modalidad de uso común.

Por ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que la recomendación propuesta sería eficaz al considerarse como solución integral para resolver los efectos anticompetitivos detectados. Por tal motivo, se dirigen a la CRE, con el propósito de que, en el ámbito de su competencia y en ejercicio

[868] De conformidad con el artículo 1 del REGLAMENTO CRE.

de su facultad como regulador y supervisor de la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, contemplada en los artículos 81 y 83 de la LH, entre otros, establezca una regulación que consista en una determinación de la participación máxima que puede tener PEMEX TRI en la reserva de capacidad en las instalaciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO a nivel regional, lo que tendría el efecto de promover mayor competencia principalmente en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

Así, la medida correctiva propuesta a modo de recomendación a la CRE conforma la alternativa idónea, pues atiende de forma integral los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas como B-5.

Al respecto esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la medida debe aplicarse de manera integral.

5.4.2. Mínima restricción de la M-5: la medida propuesta alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO al que se le pudieran imponer medidas, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Como se mencionó, la medida correctiva propuesta por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consiste en una recomendación dirigida a la CRE y no es una orden[869] (en sentido impositivo) a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no es aplicable exactamente el requisito de mínima restricción.

No obstante, la **M-5** consiste en una recomendación a la CRE, para que esta AUTORIDAD PÚBLICA, en el ámbito de sus atribuciones, promueva la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. En caso de implementarse la B-5, de ninguna manera impediría que PEMEX TRI haga uso de capacidad disponible en caso de necesitarla, ya que podría hacerlo mediante el esquema de uso común.

En este sentido, al ser una recomendación, la M-5 no implica cargas indebidas o injustificadas o restricciones a algún AGENTE ECONÓMICO:

- Respecto de los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO, no se generan cargas o restricciones, pues la M-5 tiene por objeto fomentar la eficiencia en la prestación de dicho servicio y podrían ofrecer la capacidad disponible a PEMEX TRI mediante el esquema de uso común.
- Respecto de los permisionarios de COMERCIALIZACIÓN, no se generan cargas o restricciones, pues únicamente se busca que la CRE ejerza las facultades que ya tiene de verificación, regulación y promoción de la competencia, y de ninguna manera impedirían que PEMEX TRI haga uso de capacidad disponible mediante el esquema de uso común.

Por lo anterior, la M-5 cumple con su objeto bajo el principio de mínima restricción.

---

[869] En términos del artículo 94, fracción VII, inciso b) de la LFCE.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la M-5 es la medida menos restrictiva y permitirá eliminar los efectos generados por la **B-5** en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

5.4.3. Eficiencia de la M-5: la medida propuesta genera incrementos en la eficiencia del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

La **M-5** tiene por objeto eliminar el **EFECTO 5**, el cual se presenta principalmente en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Al eliminar dicho efecto, los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS tendrán mayores posibilidades de acceder de manera no indebidamente discriminatoria, en términos del artículo 83 de la LH y las DACG DE ACCESO ABIERTO, a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Lo anterior permitirá promover la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, pues posibilitará a los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS satisfacer sus necesidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO para ejercer una mayor presión competitiva.

Actualmente, PEMEX TRI es prácticamente el único COMERCIALIZADOR PRIMARIO de turbosina en el país. El establecimiento de límites a su participación en la reserva contractual permitirá mayor entrada al MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

En este sentido, al considerar las atribuciones de la CRE como órgano regulador coordinado del sector energético, su intervención para promover la competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA permitirá que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan demandar el acceso a la infraestructura de ALMACENAMIENTO EXTERNO, cuando exista capacidad disponible (entendida como aquella que no está siendo efectivamente utilizada), y así satisfacer sus necesidades de ALMACENAMIENTO EXTERNO para participar en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

De igual manera, se considera que no se dañaría la eficiencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, toda vez que PEMEX TRI podría usar esa capacidad disponible bajo la modalidad de uso común.

5.4.4. Conclusión del análisis de eficacia, eficiencia y mínima restricción de la M-5

De conformidad con las consideraciones expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que la implementación de la **M-5** alcanza sus fines al fomentar la eliminación de los efectos generados por la **B-5**, es eficiente al fomentar mayor competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA e implica medidas de mínima restricción a las AUTORIDADES PÚBLICAS y a los AGENTES ECONÓMICOS en caso de implementarse.

5.5.Cronograma de Implementación de la M-5

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO de esta COMISIÓN, el siguiente cronograma para la implementación de la **M-5** propuesta, así como de su seguimiento:

Tabla 44. Cronograma para la implementación de la M-5

Medida Correctiva	Periodo de implementación	Seguimiento de la recomendación
M-5	Se recomienda a la CRE que implemente la **M-5** dentro del plazo de **6 (seis) meses,** contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO. Este plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados por la CRE, hasta por un solo plazo adicional de 6 (seis) meses. En este caso, la CRE deberá informar a la COMISIÓN y acreditar plenamente las razones por las cuales se solicita y se requiere la prórroga.	**A)** La CRE deberá presentar a la COMISIÓN, dentro de los 30 (treinta) días siguientes, contados a partir del vencimiento del plazo otorgado o de su prórroga, un informe que contenga la descripción de las actividades realizadas para implementar la medida. **B)** En caso de que la CRE considere que se encuentra imposibilitada, de hecho o derecho, para la implementación de la **M-5** en el plazo señalado, deberá informar a la COMISIÓN dicha circunstancia y presentarle, para su opinión, un plan de implementación que contenga una propuesta de medidas alternativas y un calendario de aplicación, dentro del plazo de implementación o prórroga. **C)** En caso de que la CRE no implemente la **M-5** en el plazo establecido, ni presente un plan de implementación alternativo, deberá presentar ante la COMISIÓN un escrito en el que justifique sus razones, dentro de los 30 (treinta) días siguientes contados a partir del vencimiento del plazo de implementación o prórroga. La COMISIÓN podrá hacer públicos cualquiera de los documentos relacionados y derivados de la implementación de la presente medida, resguardando, en su caso, la información confidencial y/o reservada, en atención a los artículos 3, fracciones IX y XI, 124 y 125 de la LFCE.

[Espacio intencionalmente en blanco]

VIII. Resolutivos

Por lo anterior, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente, así como en los artículos 26, 27, 28, fracción XI, 94, fracción III, y 95 de la LFCE; 1, 2 y 12, último párrafo, de las DISPOSICIONES; así como 1, 4, fracción III, 17, fracciones XVI, XXIII y LI, del ESTATUTO, se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR. Al respecto,

SE ACUERDA

PRIMERO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que hay elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, así como la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que se proponen medidas correctivas para eliminar las Barreras a la Competencia identificadas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.

SEGUNDO. Notifíquese mediante oficio a la Comisión Reguladora de Energía, a la Secretaría de Economía, a la Secretaría de Energía, a la Secretaría de la Función Pública, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el presente DICTAMEN PRELIMINAR, para hacer de su conocimiento la posible existencia de 5 (cinco) Barreras a la Competencia que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 163, fracción IV y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. Notifíquese por correo electrónico a Aeropuertos y Servicios Auxiliares el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone diversas medidas correctivas para eliminar las posibles 5 (cinco) Barreras a la Competencia, que generan restricciones al funcionamiento eficiente en los MERCADOS RELEVANTES. Lo anterior, en términos de los artículos 94, fracción III, tercer párrafo, de la LFCE; 1, 2, fracción II, 3, 16, 17 y 18 de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

CUARTO. Notifíquese, mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de internet de la COMISIÓN, para que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico en el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, puedan manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes. Lo anterior, de conformidad con los artículos 94, fracciones III, tercer párrafo, y IV de la LFCE; y, 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

[Espacio intencionalmente en blanco]

QUINTO. Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN para que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

José Manuel Haro Zepeda
Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA

IX. Anexos

Anexo 1 Actuaciones realizadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE

1. Requerimientos de información y documentos

Durante la investigación tramitada en el EXPEDIENTE, se emitieron diversos requerimientos de información y documentos a ciertos AGENTES ECONÓMICOS, conforme a lo establecido en los artículos 73 y 94, fracción II, de la LFCE, mismos que se detallan en la presente sección, en los que se requirió presentar a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA información relevante y pertinente que le permitiera analizar la existencia de barreras a la competencia o insumos esenciales en el MERCADO INVESTIGADO.

1.1. ASA

Primer Requerimiento

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2019-148, emitido el dieciocho de diciembre de dos mil diecinueve, la DGMR requirió diversa información y documentos a ASA referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[870]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el catorce de enero, treinta de enero, veintisiete de febrero, trece de julio y diez de agosto, todos de dos mil veinte, ASA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de dieciocho de agosto de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[871]

Segundo Requerimiento

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-041, emitido el veinticuatro de junio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a ASA referente a su participación en las diversas actividades relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO.[872]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el seis de julio, dos de agosto, veintitrés de agosto, nueve de septiembre, todos de dos mil veintiuno, ASA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de trece de septiembre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[873]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[870] Folios 196 a 245 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el diecinueve de diciembre de dos mil diecinueve.

[871] Folios 2373 a 2377 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el veinte de agosto de dos mil veinte.

[872] Folios 6592 a 6611 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por medios electrónicos el veinticinco de junio de dos mil veintiuno.

[873] Folios 8512 a 8515 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por medios electrónicos el doce de agosto de dos mil veintiuno.

1.2. PEMEX LOG

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-004, emitido el quince de enero de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a PEMEX LOG referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[874]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el treinta de enero, diecisiete de febrero, doce de marzo, veintisiete de marzo, veintiuno de julio, veinte de agosto y siete de septiembre, todos de dos mil veinte, PEMEX LOG presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de diez de septiembre de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[875]

1.3. PEMEX TRI

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-007, emitido el veintidós de enero de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a PEMEX TRI referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[876]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el once de febrero, veintisiete de febrero, seis de marzo, dieciséis de julio, y siete de septiembre, todos de dos mil veinte, PEMEX TRI presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de diez de septiembre de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[877]

1.4. WFS

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-025, emitido el dos de marzo de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a WFS referentes a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[878]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veinte de marzo, el diecisiete de agosto, el siete y el veinticinco de septiembre, todos de dos mil veinte, WFS presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[879]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[874] Folios 660 a 733 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el diecisiete de enero de dos mil veinte.
[875] Folios 2824 a 2830 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el diez de septiembre de dos mil veinte.
[876] Folios 763 a 864 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el veinticuatro de enero de dos mil veinte.
[877] Folios 2819 a 2823 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el diez de septiembre de dos mil veinte.
[878] Folios 1441 a 1493 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el cuatro de marzo de dos mil veinte.
[879] Folios 3082 a 3085 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el primero de octubre de dos mil veinte.

1.5. REPSOL

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-056, emitido el dieciséis de julio de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a REPSOL referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y relación con el MERCADO INVESTIGADO.[880]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el catorce de agosto y primero de septiembre, ambos de dos mil veinte, REPSOL presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[881]

1.6. BP

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-057, emitido el dieciséis de julio de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a BP referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[882]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veintiuno de agosto, quince de septiembre y siete de octubre, todos de dos mil veinte, BP presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de dieciséis de octubre de dos mil veinte se tuvo por desahogado el requerimiento.[883]

1.7. VITOL

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-058, emitido el dieciséis de julio de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a VITOL referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[884]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veintidós de julio, veinte de agosto y ocho de septiembre, todos de dos mil veinte, VITOL presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de veintiuno de septiembre de dos mil veinte se tuvo por desahogado el requerimiento.[885]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[880] Folios 1793 a 1832 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el diecisiete de julio de dos mil veinte.
[881] Folios 3078 a 3081 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el primero de octubre de dos mil veinte.
[882] Folios 1833 a 1886 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el veintitrés de julio de dos mil veinte.
[883] Folios 4316 a 4319 del EXPEDIENTE. El acuerdo de desahogo se notificó por lista el diecinueve de octubre de dos mil veinte.
[884] Folios 1887 a 1940 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el diecisiete de julio de dos mil veinte.
[885] Folios 2951 a 2954 del EXPEDIENTE. El acuerdo de desahogo se notificó por lista el veintidós de septiembre de dos mil veinte.

1.8. HIPERGAS

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-072, emitido el diez de agosto de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a HIPERGAS referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[886]

Mediante escrito ingresado en la OFICIALÍA el veintiséis de agosto de dos mil veinte y los escritos ingresados mediante la OPE, el diez de septiembre, ocho de octubre, diez de noviembre, y uno de diciembre, todos de dos mil veinte; diez de marzo, nueve de abril, veintiséis de abril, y veintisiete de abril, todos de dos mil veintiuno, HIPERGAS presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de seis de mayo de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[887]

1.9. TRAFIGURA

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-073, emitido el diez de agosto de dos mil veinte, la DGMR requirió diversa información y documentos a TRAFIGURA referentes a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[888]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veintiocho de agosto, el quince de septiembre, el seis y el veintiséis de octubre, todos de dos mil veinte, TRAFIGURA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de cuatro de noviembre de dos mil veinte, se tuvo por desahogado el requerimiento.[889]

1.10. AEROMAR

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-005, emitido el tres de marzo de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a AEROMAR referentes a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[890]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el cinco, el siete, y el veintidós de abril de dos mil veintiuno, así como mediante escritos ingresados en la OPE el dieciocho de mayo, el dieciséis de junio, el siete y el quince de julio, el veinte de agosto, el primero y el dieciocho de octubre, todos de dos mil veintiuno, AEROMAR presentó diversa información y documentos en atención al

---

[886] Folios 2050 a 2101 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el doce de agosto de dos mil veinte.
[887] Folios 5676 a 5681 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el siete de mayo de dos mil veintiuno.
[888] Folios 2102 a 2152 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el catorce de agosto de dos mil veinte.
[889] Folios 4415 a 4418 del EXPEDIENTE. El acuerdo de desahogo se notificó por lista el cinco de noviembre de dos mil veinte.
[890] Folios 4528a 4545 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el once de marzo de dos mil veinte.

requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de veintiuno de octubre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[891]

1.11. AEROMÉXICO

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-006, emitido el tres de marzo de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a AEROMÉXICO referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[892]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veinticuatro de marzo, dieciséis de abril y cuatro de junio, todos de dos mil veintiuno; así como los escritos ingresados mediante la OPE el doce de agosto de dos mil veintiuno, AEROMÉXICO presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de diez de junio de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el requerimiento.[893]

1.12. VIVA AEROBÚS

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-007, emitido el tres de marzo de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a VIVA AEROBÚS referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[894]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el quince de abril, tres de mayo, diez de junio, y veintitrés de junio, todos de dos mil veintiuno, VIVA AEROBÚS presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de diecisiete de junio de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[895]

1.13. VOLARIS

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-008, emitido el tres de marzo de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a VOLARIS referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[896]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el veintitrés de marzo, quince de abril, seis de mayo y veintiocho de mayo, todos de dos mil veintiuno, VOLARIS presentó diversa información y

---

[891] Folios 9082 a 9088 del EXPEDIENTE. El acuerdo de desahogo se notificó por lista el veintidós de octubre de dos mil veintiuno.

[892] Folios 4546 a 4563 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el nueve de marzo de dos mil veintiuno.

[893] Folios 6412 a 6416 del EXPEDIENTE. El acuerdo de desahogo se notificó por lista el diez de junio de dos mil veintiuno.

[894] Folios 4564 a 4581 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el diez de marzo de dos mil veintiuno.

[895] Folios 6463 a 6467 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó personalmente el dieciocho de junio de dos mil veintiuno.

[896] Folios 4582 a 4599 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el nueve de marzo de dos mil veintiuno.

documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de dos de junio de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[897]

1.14. INVEX

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-015, emitido el veintiuno de abril de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a INVEX referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[898]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el treinta de junio, once de agosto, siete de septiembre y ocho de septiembre, todos de dos mil veintiuno, INVEX presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de quince de septiembre de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el requerimiento.[899]

1.15. HIDROSUR

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-017, emitido el trece de mayo de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a HIDROSUR referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[900]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el cuatro de junio, veintidós de junio, trece de julio y dieciséis de agosto, todos de dos mil veintiuno, HIDROSUR presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de diecinueve de agosto de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[901]

1.16. VALERO

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-045, emitido el treinta de junio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a VALERO referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[902]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el once de agosto, uno de septiembre, treinta de septiembre y trece de octubre, todos de dos mil veintiuno, VALERO presentó diversa información y

---

[897] Folios 6093 a 6097 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el ocho de junio de dos mil veintiuno.
[898] Folios 5481 a 5544 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el veintisiete de abril de dos mil veintiuno.
[899] Folios 8534 a 8539 del EXPEDIENTE. La notificación del acuerdo se realizó a través de medios electrónicos y surtió efectos el veintitrés de septiembre de dos mil veintiuno.
[900] Folios 5767 a 5811 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el veintiuno de mayo de dos mil veintiuno.
[901] Folios 7711 a 7715 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó personalmente el veinticinco de agosto de dos mil veintiuno.
[902] Folios 6677 a 6700 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el catorce de julio de dos mil veintiuno.

documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de veintiuno de octubre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[903]

1.17. IENOVA

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-046, emitido el treinta de junio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a IENOVA, referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[904]

Mediante escritos ingresados el uno y veintinueve de septiembre de dos mil veintiuno, IENOVA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de siete de octubre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[905]

1.18. ACROSS FUEL

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-047, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a ACROSS FUEL referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[906]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el trece de agosto y veintisiete de agosto, ambos de dos mil veintiuno; así como los escritos ingresados por OPE el veintitrés de septiembre y cinco de octubre, ambos de dos mil veintiuno, ACROSS FUEL presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de doce de octubre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[907]

1.19. TURBOMEX

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-048, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a TURBOMEX referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[908]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[903] Folios 9089 a 9095 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por medios electrónicos el veintiuno de octubre de dos mil veintiuno.

[904] Folios 6701 a 6730 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el catorce de julio de dos mil veintiuno.

[905] Folios 8886 a 8893 del EXPEDIENTE. La notificación del acuerdo se realizó a través de medios electrónicos y surtió efectos el once de octubre de dos mil veintiuno.

[906] Folios 6731 a 6765 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el quince de julio de dos mil veintiuno.

[907] Folios 8956 a 8975 del EXPEDIENTE. La notificación del acuerdo se realizó a través de medios electrónicos y surtió efectos el quince de octubre de dos mil veintiuno.

[908] Folios 6766 a 6787 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el dieciséis de julio de dos mil veintiuno.

Mediante escrito ingresado en la OFICIALÍA el dieciséis de agosto de dos mil veintiuno, TURBOMEX presentó manifestaciones en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de nueve de septiembre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[909]

1.20. SEA

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-049, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a SEA referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[910]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el diecisiete de agosto, siete de septiembre, treinta de septiembre, y diecinueve de octubre, todos de dos mil veintiuno, SEA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de veintiséis de octubre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[911]

1.21. KCSM

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-050, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a KCSM, referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[912]

Mediante escritos ingresados el treinta de agosto y veintiuno de septiembre, de dos mil veintiuno, KCSM presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil veintiuno,[913] se tuvo por desahogado el requerimiento.

1.22. SERVITUX

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-051, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a SERVITUX referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[914]

Mediante escritos ingresados en la OFICIALÍA el trece de agosto y uno de septiembre, ambos de dos mil veintiuno, SERVITUX presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento

---

[909] Folios 8473 a 8475 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por lista el diez de septiembre de dos mil veintiuno.
[910] Folios 6788 a 6822 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó por instructivo el siete de julio de dos mil veintiuno.
[911] Folios 9112 a 9121 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó personalmente el veintiocho de octubre de dos mil veintiuno.
[912] Folios 6823 a 6846 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el dieciséis de julio de dos mil veintiuno.
[913] Folios 8812 a 8818 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó personalmente el cuatro de octubre de dos mil veintiuno.
[914] Folios 6847 a 6870 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el quince de julio de dos mil veinte.

que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de nueve de septiembre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[915]

1.23. UNIDOS TUSA

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2021-053, emitido el uno de julio de dos mil veintiuno, la DGMR requirió diversa información y documentos a UNIDOS TUSA, referente a sus datos generales de constitución, representación, capital accionario y organización interna, así como de su actividad comercial y participación en el MERCADO INVESTIGADO.[916]

Mediante escritos ingresados el tres y veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno, UNIDOS TUSA presentó diversa información y documentos en atención al requerimiento que le fue formulado, por lo que, mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil veintiuno, se tuvo por desahogado el requerimiento.[917]

2. Solicitudes de Información y documentos

Asimismo, durante la investigación tramitada en el EXPEDIENTE, se emitieron solicitudes de información y documentos a diversas AUTORIDADES PÚBLICAS conforme a lo establecido en los artículos 73 y 74 de la LFCE, los cuales se detallan en la presente sección.

2.1. SENER

Mediante oficio número COFECE-AI-DGMR-2019-127, emitido el siete de noviembre de dos mil diecinueve, la DGMR solicitó diversa información y documentos a la SENER referente a la regulación, y sus facultades como AUTORIDAD PÚBLICA y su ejercicio en el MERCADO INVESTIGADO.[918]

Mediante oficios ingresados en la OFICIALÍA el trece de diciembre de dos mil diecinueve y veintitrés de enero de dos mil veinte, la SENER presentó diversa información y documentos en atención a la solicitud de información que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil veinte, se tuvo por desahogada la solicitud.[919]

2.2. CRE

Mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2019-143, emitido el nueve de diciembre de dos mil diecinueve, la DGMR solicitó diversa información y documentos a la CRE, relativos a la regulación del MERCADO INVESTIGADO, así como de sus facultades como AUTORIDAD PÚBLICA.[920]

---

[915] Folios 8476 a 8479 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó personalmente el catorce de septiembre de dos mil veintiuno.
[916] Folios 6871 a 6892 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó personalmente el doce de julio de dos mil veintiuno.
[917] Folios 8823 a 8828 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por instructivo el cinco de octubre de dos mil veintiuno.
[918] Folios 103 a 121 del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el catorce de noviembre de dos mil diecinueve.
[919] Folios 1062 a 1064 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por oficio el cuatro de febrero de dos mil veinte.
[920] Folios 259 a 288 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó el trece de diciembre de dos mil diecinueve.

Mediante oficios ingresados en la OFICIALÍA el veintinueve de enero y veintiocho de febrero de dos mil veinte, así como el cinco de julio de dos mil veintiuno, la CRE presentó diversa información y documentos en atención a la solicitud que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de ocho de julio de dos mil veintiuno se tuvo por desahogada la solicitud.[921]

2.3. SAT

Mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-081, emitido el veinticuatro de septiembre de dos mil veinte, la DGMR solicitó diversa información y documentos a la AGA del SAT referente a la regulación, sus facultades como AUTORIDAD PÚBLICA y su ejercicio en el MERCADO INVESTIGADO.[922]

Mediante el oficio ingresado en la OFICIALÍA el trece de octubre de dos mil veinte, el SAT presentó diversa información y documentos en atención a la solicitud de información que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de veintiuno de octubre de dos mil veinte se tuvo por desahogada la solicitud.[923]

2.4. SHCP

Mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2020-082, emitido el veinticuatro de septiembre de dos mil veinte, la DGMR solicitó diversa información y documentos a la SHCP, relativos a la regulación del MERCADO INVESTIGADO, así como de sus facultades como AUTORIDAD PÚBLICA.[924]

Mediante correo electrónico enviado el veintisiete de octubre de dos mil veinte, la SHCP presentó diversa información y documentos en atención a la solicitud que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de cinco de noviembre de dos mil veinte[925] se tuvo por desahogada la solicitud.

3. Solicitudes de opinión no vinculatoria

De conformidad con el artículo 94, fracción III, segundo párrafo, de la LFCE, para proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA podrá solicitar opiniones técnicas no vinculatorias a la dependencia coordinadora del sector o a la AUTORIDAD PÚBICA que corresponda.

Al respecto, el artículo 106 de las DISPOSICIONES señala que las opiniones deberán entregarse dentro de los 20 (veinte) días contados a partir de que surta efectos la notificación de la solicitud respectiva. Dicho plazo puede prorrogarse por una ocasión hasta por 10 (diez) días adicionales. Finalmente, el artículo referido establece que las opiniones que se entreguen fuera del plazo

---

[921] Folios 6952 a 6956 del EXPEDIENTE. El acuerdo fue notificado por oficio el trece de julio de dos mil veintiuno.
[922] Folios 2969 a 2980 del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el veintiocho de septiembre de dos mil veinte.
[923] Folios 4328 a 9088 del EXPEDIENTE. El acuerdo se notificó por oficio el veintiséis de octubre de dos mil veinte.
[924] Folios 2981 a 2987 del EXPEDIENTE. El oficio se notificó el veintiocho de septiembre de dos mil veinte.
[925] Folios 4425 a 4427 del EXPEDIENTE. El acuerdo fue notificado por medios electrónicos el cinco de noviembre de dos mil veinte.

correspondiente se tendrán por no presentadas, sin que tal situación afecte la continuidad del procedimiento y debe asentarse en el DICTAMEN PRELIMINAR para constancia.

De acuerdo con lo anterior, se emitieron las siguientes solicitudes de opinión técnica no vinculatoria:

3.1. CRE

Mediante oficio número COFECE-AI-2021-163, emitido el ocho de diciembre de dos mil veintiuno, la AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó su opinión técnica no vinculatoria a la CRE.[926]

Mediante oficio ingresado en la OFICIALÍA el cuatro de marzo de dos mil veintidós, la CRE presentó su opinión técnica no vinculatoria, en atención a la solicitud que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de once de marzo de dos mil veintidós, se tuvo por presentada.[927]

3.2. SE

Mediante oficio número COFECE-AI-2021-165, emitido el ocho de diciembre de dos mil veintiuno, la AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó su opinión técnica no vinculatoria a la SE.[928]

En vista de que transcurrió el plazo señalado en el artículo 106 de las DISPOSICIONES sin que la SE presentara la opinión técnica no vinculatoria solicitada, mediante acuerdo de once de marzo de dos mil veintidós se tuvo por no presentada dicha opinión sin que se afecte la continuidad del procedimiento y para los efectos a que hubiere lugar.[929]

3.3. SENER

Mediante oficio número COFECE-AI-2021-164, emitido el ocho de diciembre de dos mil veintiuno, la AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó su opinión técnica no vinculatoria a la SENER.[930]

En vista de que transcurrió el plazo señalado en el artículo 106 de las DISPOSICIONES sin que la SENER presentara la opinión técnica no vinculatoria solicitada, mediante acuerdo de once de marzo de dos mil veintidós se tuvo por no presentada dicha opinión sin que se afecte la continuidad del procedimiento y para los efectos a que hubiere lugar.[931]

3.4. SICT

Mediante oficio número COFECE-AI-2021-167, emitido el ocho de diciembre de dos mil veintiuno, la AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó su opinión técnica no vinculatoria a la SICT.[932]

---

[926] Folios 9189 a 9201 del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el diez de diciembre de dos mil veintiuno.
[927] Folios 9302 y 9303 del EXPEDIENTE.
[928] Folios 9216 a 9228 del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el diez de diciembre de dos mil veintiuno.
[929] Folios 9300 y 9301 del EXPEDIENTE.
[930] Folios 9202 a 9215del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el diez de diciembre de dos mil veintiuno.
[931] Folios 9298 y 9299 del EXPEDIENTE.
[932] Folios 9229 a 9241 del EXPEDIENTE. La solicitud se notificó por oficio el diez de diciembre de dos mil veintiuno.

Mediante oficio ingresado en la OFICIALÍA el diecisiete de febrero de dos mil veintidós, la SICT presentó su opinión técnica no vinculatoria, en atención a la solicitud que le fue formulada, por lo que, mediante acuerdo de veinticinco de febrero de dos mil veintidós, se tuvo por presentada.[933]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[933] Folios 9281 y 9282 del EXPEDIENTE. El acuerdo de presentación se notificó por oficio el primero de marzo de dos mil veintidós.

Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO.

De conformidad con el artículo 4 de la LFCE, están sujetos a esta todos los AGENTES ECONÓMICOS. Asimismo, de acuerdo con el artículo 3, fracción I, de la LFCE, es un AGENTE ECONÓMICO:

> "[t]oda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica".

La Primera Sala de la SCJN ha interpretado que el rasgo definitorio de un AGENTE ECONÓMICO es que su actividad incida en la vida económica del país.[934] En atención a este concepto y derivado de la información que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recabó durante la sustanciación de la investigación, se identificó que algunos de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO forman parte de diversos GIE.

En el sistema jurídico mexicano, la SCJN ha abordado el tema de los grupos económicos y ha establecido lo siguiente:

> "(…) Es factible hablar de un grupo económico cuando un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, entre otras, tienen intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr el objetivo común, o bien, se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses comerciales y financieros comunes.
>
> En estos casos, es necesario analizar el comportamiento colectivo de las empresas o personas que conforman ese grupo, pues el simple hecho de que estén organizados como tal, no implica que necesariamente todos sus componentes se encuentran vinculados a un grado tal que no puedan actuar de manera aislada e independiente entre sí, o bien, sin el conocimiento de algunas actividades que no les sean propias a sus funciones y que sólo correspondan a dos o más componentes dentro del grupo económico.
>
> (…) Para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, ya sea de iure o de facto.
>
> El control de *iure* puede darse de diversas formas, entre otras cuando:
>
> a) Una persona adquiere la mayoría de las acciones de una empresa;

---

[934] Así lo estableció el PJF en la tesis de jurisprudencia de rubro: **"COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3°. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO 'AGENTES ECONÓMICOS'"**. Tesis: 1a./J. 70/2008, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXVIII, septiembre de dos mil ocho, página 155.

> b) Existe la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de un contrato, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando una parte importante de los ingresos de una empresa dependan de la venta de los productos de otra;
> c) Se tiene la capacidad o derecho de designar la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra;
> d) Existe la capacidad o el derecho de designar director, gerente o factor principal de la otra; o
> e) Tenga vínculos por parentesco consanguíneo o afinidad en una o diversas personas morales.
> Por otro lado, el análisis del control de facto debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que un socio minoritario pueda obtener mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero (…)".[935]

De esta manera, al considerar los conceptos de AGENTE ECONÓMICO y el relativo a grupo de interés económico, se concluye que un GIE es un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de estas, con intereses económicos afines, que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses económicos comunes, y que a pesar de la personalidad jurídica independiente de cada una de las sociedades que lo componen, participan en la actividad económica del país como un solo ente, con independencia de la forma en que el grupo esté configurado. Por consiguiente, para efectos de lo establecido en el artículo 3, fracción I, de la LFCE, los grupos de interés económico son considerados como un solo AGENTE ECONÓMICO y, por ende, se encuentran sujetos a lo dispuesto por la LFCE, por lo que pueden ser investigados y, en su caso, sancionados por esta COMISIÓN.

De esta forma:

- Un GIE es una forma de participación en la actividad económica caracterizada por ser un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines y que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de satisfacer dichos intereses comerciales y financieros comunes.[936]

---

[935] Estas consideraciones fueron establecidas en la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007, y se exponen en el presente para efecto de explicar lo que debe de entenderse por el término grupo de interés económico.

[936] Lo anterior, de conformidad con el siguiente criterio emitido por el PJF: "***GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.*** *En materia de competencia económica se está ante un grupo de interés económico cuando un conjunto de personas físicas o morales tienen intereses comerciales y financieros afines, y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común. Así, aunado a los elementos de interés -comercial y financiero- y de coordinación de actividades, concurren otros como son el control, la autonomía y la unidad de comportamiento en el mercado. En esa tesitura, el control puede ser real si se refiere a la conducción efectiva de una empresa controladora hacia sus subsidiarias, o*

- Es necesario acreditar un elemento de control entre los miembros del grupo para hablar de la existencia de un GIE; es decir, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, ejerce o puede ejercer influencia sobre el actuar de otro de los miembros o del grupo entero y realizar funciones de coordinación.
- Un GIE es considerado como AGENTE ECONÓMICO, por tratarse de una forma de participación conjunta en la actividad económica del país[937] y, por ende, puede ser investigado y, en su caso, sancionado por esta COMISIÓN.

En el MERCADO INVESTIGADO se identificó la existencia de, por un lado, diversas AUTORIDADES PÚBLICAS y, por el otro, ciertos AGENTES ECONÓMICOS -algunos de los cuales pertenecen a GIE-, que tienen participación y/o relación con el MERCADO INVESTIGADO, mismos que se refieren a continuación.

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

bien, latente cuando sea potencial la posibilidad de efectuarlo por medio de medidas persuasivas que pueden darse entre las empresas aun cuando no exista vínculo jurídico centralizado y jerarquizado, pero sí un poder real. Bajo esta modalidad -poder latente- es que la autonomía jurídica de las sociedades carece de contenido material, imponiéndose los intereses del grupo o de la entidad económica, entendida como organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado acorde a los intereses de las sociedades integrantes, es decir, a pesar de la personalidad jurídica propia de cada una de las empresas, éstas se comportan funcionalmente como una sola en el mercado, lo que implica la pérdida de la libertad individual de actuación. Por lo tanto, para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico, para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, en los términos anotados, sin que sea necesario que se den de manera concomitante" [Énfasis Añadido]. Tesis: I.4o.A. J/66, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXVIII, noviembre de dos mil ocho, página 1244.

[937] Sirve de apoyo el siguiente criterio emitido por el PJF: "***INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES. PUEDE DECLARAR PREPONDERANTE TANTO A UN AGENTE ECONÓMICO, COMO A UN GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO***". Tesis: I.1o.A.E.57 A, Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, t III, junio de dos mil quince, página 2245.

1. AUTORIDADES PÚBLICAS

1.1. SENER

La SENER es una dependencia de la Administración Pública centralizada a la cual corresponde establecer, conducir y coordinar la política energética del país, así como supervisar su cumplimiento;[938] otorgar y revocar asignaciones a que se refiere el artículo 27 de la CONSTITUCIÓN;[939] requerir la información necesaria para el desarrollo de sus funciones a órganos desconcentrados, órganos reguladores coordinados, entidades paraestatales y empresas productivas del Estado y en general, a toda persona física o moral que realice cualquiera de las actividades a que se refieren, entre otras, la LH[940]; y, realizar visitas de inspección y verificación a las instalaciones en las que se realicen las actividades referidas en la LH.[941]

De conformidad con la LH, la SENER cuenta con facultades para expedir,[942] revocar[943] y suspender[944] los permisos para la importación de PETROLÍFEROS y establecer sanciones, en el ámbito de sus competencias, a los AGENTES ECONÓMICOS que cometan infracciones en términos de la LH.[945]

Asimismo, corresponde a la SENER determinar la política pública aplicable a los niveles de almacenamiento y a la garantía de suministro de PETROLÍFEROS e instruir, por sí misma o a propuesta de la CRE o de la COMISIÓN a las EPE, que realicen las acciones necesarias para garantizar que sus actividades y operaciones no obstaculicen la competencia y el desarrollo eficiente de los mercados.[946]

1.2. SE

La SE es una dependencia de la Administración Pública Federal a la que le corresponde formular y conducir políticas generales, entre ellas, de comercio exterior.[947] De conformidad con la LEY DE COMERCIO, el Ejecutivo Federal tiene la facultad de establecer medidas para regular o restringir la exportación o importación de mercancías a través de acuerdos expedidos por la SE.[948] A partir de dicha facultad, la SE, junto con la SENER, emitieron el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y, posteriormente, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. Asimismo, de conformidad con la

[938] De conformidad con el artículo 33, fracción I, de la LOAPF.
[939] De conformidad con el artículo 33, fracción VII, de la LOAPF.
[940] De conformidad con el artículo 33, fracción XXI, de la LOAPF.
[941] De conformidad con el artículo 33, fracción XXII, de la LOAPF.
[942] De conformidad con el artículo 48, fracción I, de la LH.
[943] De conformidad con el artículo 56 de la LH.
[944] De conformidad con el artículo 59 bis de la LH.
[945] De conformidad con el artículo 86, fracción I, de la LH.
[946] De conformidad con el artículo 80, fracciones II y III, de la LH.
[947] De conformidad con el artículo 34, fracción I, de la LOAPF.
[948] De conformidad con el artículo 4, fracción III, de la LEY DE COMERCIO.

LH, corresponde a la SE apoyar a la SENER en su facultad de regular, supervisar, así como otorgar, modificar y revocar los permisos para la importación de PETROLÍFEROS.[949]

1.3. CRE

La CRE es una dependencia de la Administración Pública Federal centralizada, con carácter de órgano regulador coordinado en materia energética y está dotada de autonomía técnica, operativa y de gestión. Cuenta con personalidad jurídica propia y tiene a su cargo el ejercicio de las atribuciones y el despacho de los asuntos que le encomiendan, entre otras, la LEY DE LOS ÓRGANOS REGULADORES y la LH, a fin de fomentar el desarrollo eficiente, promover la competencia en el sector, proteger los intereses de los usuarios y atender a la confiabilidad, estabilidad y seguridad en la prestación de los servicios.[950]

Dentro del MERCADO INVESTIGADO, la CRE es la AUTORIDAD PÚBLICA competente para regular y supervisar las actividades de transporte, ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN y EXPENDIO de PETROLÍFEROS.[951] Por lo anterior, dentro del MERCADO INVESTIGADO la CRE tiene entre otras facultades, las de otorgar, modificar y revocar los permisos para las actividades referidas;[952] interpretar y aplicar, para efectos administrativos, en el ámbito de sus competencias, la LH y el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO;[953] expedir disposiciones de aplicación general para la prestación de los servicios referidos,[954] así como establecer su regulación de contraprestaciones, precios y tarifas;[955] y, establecer sanciones, en el ámbito de sus competencias, a los AGENTES ECONÓMICOS que cometan infracciones en términos de la LH.[956]

1.4. SHCP

La SHCP es la autoridad responsable de establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las bases para fijarlos.[957] A través de la Unidad de Política de Ingresos no Tributarios fija los precios y tarifas de los bienes y servicios de la Administración Pública Federal.[958]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[949] De conformidad con el artículo 80, fracción I, inciso c), de la LH.
[950] De conformidad con el artículo 1 del REGLAMENTO CRE.
[951] De conformidad con el artículo 81 de la LH.
[952] De conformidad con los artículos 48, fracción II, de la LH y 5 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[953] De conformidad con los artículos 131 de la LH y 3 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[954] De conformidad con el artículo 82, primer párrafo, de la LH.
[955] De conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH.
[956] De conformidad con el artículo 86, fracción II, de la LH.
[957] De conformidad con el artículo 31, fracción X, de la LOAPF.
[958] De conformidad con el artículo 38, fracción VI, del REGLAMENTO SHCP.

En relación con el MERCADO INVESTIGADO, antes de la entrada en vigor de la REFORMA ENERGÉTICA, la SHCP "(...) [autorizaba] *los mecanismos mediante los cuales se calculaban los precios de la turbosina (de lista o al público y los de contrato), así como los precios del gasavión (al público y en aeropuerto), que comercializaba Petróleos Mexicanos (Pemex)*".[959]

A partir de la entrada en vigor de la REFORMA ENERGÉTICA, la SHCP dentro del MERCADO INVESTIGADO, únicamente aprueba las tarifas con las que ASA presta el servicio de EXPENDIO, lo anterior dada la naturaleza jurídica de dicho agente económico como órgano descentralizado.[960]

1.5. SICT

La SICT es la AUTORIDAD PÚBLICA competente para conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte aéreo, así como para regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales.[961] Asimismo, la SICT es competente para autorizar los contratos que celebren los concesionarios o permisionarios de aeródromos civiles, con los prestadores de servicios complementarios, entre los que se incluye el servicio de SUMINISTRO.[962] Así, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la SICT, regula, coordina, vigila y controla, entre otros, la prestación de los servicios complementarios, sus instalaciones y equipos.[963]

Adicionalmente, el titular de la SICT ostenta la presidencia del Consejo de Administración, órgano supremo de ASA.[964] Dicho consejo tiene entre otras facultades, las de establecer en congruencia con el programa del sector Comunicaciones y Transportes, las políticas generales y definir las prioridades a las que deberá sujetarse el organismo, relativas a la realización de las acciones de administración, finanzas y comercialización, de los aeropuertos a su cargo y de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.[965]

1.6. SAT

El SAT es un órgano desconcentrado de la SHCP, con el carácter de autoridad fiscal, que tiene, entre otras, la responsabilidad de aplicar la legislación fiscal y aduanera con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público y fiscalizar a los contribuyentes para que cumplan con las disposiciones tributarias y aduaneras.[966] El SAT, hasta antes de la entrada en vigor del DECRETO ANAM, contó con la AGA como unidad

---

[959] Folio 4394 del EXPEDIENTE. De conformidad con el artículo 2 del "*Acuerdo mediante el cual se determinan los bienes y servicios de la Administración Pública Federal, cuyos precios y tarifas, o bien, las bases para fijarlos se establezcan por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*", publicado en el DOF el dieciocho de mayo de dos mil doce.

[960] Folio 4395 del EXPEDIENTE.

[961] De conformidad con el artículo 36, fracciones I y V, de la LOAPF.

[962] De conformidad con el artículo 56, segundo párrafo, de la LEY DE AEROPUERTOS.

[963] De conformidad con el artículo 21 del REGLAMENTO SICT

[964] De conformidad con los artículos 10 y 11 del ESTATUTO ASA.

[965] De conformidad con el artículo 14, fracción I, del ESTATUTO ASA.

[966] De conformidad con los artículos 1 y 2 de la LEY DEL SAT.

administrativa central[967] el cual era el órgano competente para determinar los impuestos al comercio exterior, derechos por servicios aduaneros, así como otras contribuciones que se causen por la entrada y salida de mercancías;[968] integrar la información estadística sobre el comercio exterior;[969] dar a conocer la información contenida en los pedimentos de conformidad con las disposiciones legales aduaneras;[970] y, autorizar el despacho de mercancías por las aduanas nacionales.[971]

Finalmente, durante el PERIODO y hasta antes de la entrada en vigor del DECRETO ANAM, la AGA administró el SISTEMA ADUANERO en el que obran los datos de los permisos de importación y exportación y sus modificaciones que son enviados a efecto de que los titulares de estos puedan realizar las operaciones correspondientes en cualquiera de las aduanas del país.[972] Actualmente dichas atribuciones corresponden a la ANAM.[973]

2. AGENTES ECONÓMICOS

En la presente sección se identifican a los AGENTES ECONÓMICOS y su principal actividad relacionada con el MERCADO INVESTIGADO; no obstante, algunos de ellos podrían realizar distintas actividades y, por tanto, pertenecer a más de una de las categorías que se presentan.

2.1. COMERCIALIZADORES PRIMARIOS

2.1.1. GRUPO HIPERGAS

GRUPO HIPERGAS es un GIE conformado por las sociedades: **i)** HIPERGAS y **ii)** HIPERGAS ENERGY. Estas sociedades mantienen relación a través de sus accionistas y comparten interés comercial dentro del MERCADO INVESTIGADO. Al respecto, HIPERGAS reconoció la calidad de GIE dentro del EXPEDIENTE,[974] por lo que se procede a describir a cada una de las sociedades que conforman el GRUPO HIPERGAS:

Tabla 1. Descripción de sociedades parte del GRUPO HIPERGAS[975]

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
HIPERGAS		
Sociedad mercantil constituida el seis de junio de dos mil	"La compra, venta, importación, exportación, almacenamiento, suministro, distribución,	Ha prestado las actividades de importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina, dentro del territorio

[967] De conformidad con el artículo 2, inciso B, fracción II, del REGLAMENTO SAT.
[968] De conformidad con el artículo 19, fracción LXII, del REGLAMENTO SAT.
[969] Ídem.
[970] De conformidad con el artículo 19, fracción LXXVII, del REGLAMENTO SAT.
[971] De conformidad con el artículo 19, fracción XCI, del REGLAMENTO SAT.
[972] Conforme al numeral 17 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[973] De conformidad con el artículo Segundo Transitorio del DECRETO ANAM.
[974] Folio 2847 del EXPEDIENTE.
[975] Elaboración propia con la información proporcionada por HIPERGAS.

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
siete, como una sociedad anónima de capital variable[976]	comercialización, y transportación de gas L.P. (gas licuado de petróleo), gas natural líquido, gas licuado, gas natural comprimido, turbosina, gasolinas, diésel, lubricantes, así como todos los productos líquidos y gaseosos derivados del petróleo, previa la obtención de las autorizaciones, permisos, y concesiones correspondientes (…)."[977]	nacional,[978] al amparo de los siguientes permisos: - Para la importación, 1701C119000269, con validez del trece de diciembre de dos mil diecinueve, al trece de diciembre de dos mil veinte y el permiso 1701C121000013 vigente del dieciocho de febrero de dos mil veintiuno a la misma fecha de dos mil veintidós. - Para la COMERCIALIZACIÓN, H/20277/COM/2017, con una vigencia de treinta años, hasta el treinta y uno de agosto de dos mil cuarenta y siete.[979]
HIPERGAS ENERGY		
Sociedad mercantil constituida el veintitrés de febrero de dos mil dieciocho, como una sociedad anónima de capital variable.[980]	"La compra, venta, importación, exportación, almacenamiento, suministro, distribución, comercialización, y transportación de gas L.P. (gas licuado de petróleo), gas natural líquido, gas licuado, gas natural comprimido, turbosina, gasolinas, Diesel, lubricantes así como todos los productos	Ha prestado la actividad de COMERCIALIZACIÓN de turbosina, dentro del territorio nacional,[982] bajo el amparo del permiso H/22970/COM/2019, con una vigencia de hasta treinta años, hasta el treinta y uno de agosto de dos mil cuarenta y siete.[983]

[976] Mediante escritura pública número 6,757 (seis mil setecientos cincuenta y siete), de seis de junio de dos mil siete, pasada ante la fe de la licenciada Josefina Sosa Ramírez, titular de la notaría número treinta y dos del Distrito Bravos, en Ciudad Juárez, Chihuahua. Información visible en el folio 2617 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*01- Escritura pública 6, 757.pdf*".

[977] Folio 2617 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*06- Escritura pública 17,267.pdf*".

[978] Folios 2847 y 2868 del EXPEDIENTE.

[979] Dicho permiso "*H/20277/COM/2017*", fue actualizado por la CRE, mediante oficio número "*UH-250/77636/2020*", a fin de que, en adición al diésel, gasolinas y turbosina, se incluyera como producto autorizado el gasavión. Folio 2617 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*1.1 – Permiso de comercialización de petrolíferos.pdf*" y "*1.2 – Actualización de permiso.pdf*".

[980] Mediante escritura pública número 75,845 (setenta y cinco mil ochocientos cuarenta y cinco), de veintitrés de febrero de dos mil dieciocho, pasada ante la fe del licenciado Oscar Cayetano Becerra Tucker, titular de la notaría número veintiocho del Distrito Bravos, en Ciudad Juárez, Chihuahua. Folio 2864 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 6 - HGE - Acta Constituitiva y Poder Notarial.pdf*", página cinco.

[982] Folio 2847 del EXPEDIENTE.

[983] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*27. Título de permiso H.22970.COM.019.pdf*".

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
	líquidos y gaseosos derivados del petróleo, previa la obtención de las autorizaciones, permisos, y concesiones correspondientes (…)."[981]	

2.1.2. PEMEX TRI

PEMEX TRI es una EPS de PEMEX, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto principal, entre otras las actividades de refinación, transformación, procesamiento, importación, exportación, COMERCIALIZACIÓN, expendio al público, elaboración y venta de PETROLÍFEROS.[984]

En seguimiento a su objeto, PEMEX TRI participa en el MERCADO INVESTIGADO realizando la actividad de refinación, así como la importación y COMERCIALIZACIÓN de turbosina.[985]

Para la refinación de petróleo, PEMEX TRI es titular de 7 (siete) permisos, que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que componen el Sistema Nacional de Refinación, las cuales son: Miguel Hidalgo, Antonio M. Amor, General Lázaro Cárdenas, Francisco I. Madero, Ing. Antonio Dovalí Jaime, Ing. Héctor R. Lara Sosa y Dos Bocas.[986] A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, de las 6 (seis) refinerías que operan en 5 (cinco) se produce turbosina, en el caso de la refinería Dos Bocas, que se encuentra en desarrollo, se tiene planeado producir turbosina.[987]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

[981] Folio 2864 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Numeral 6 - HGE - Acta Constitutiva y Poder Notarial.pdf*", páginas cinco y seis.

[984] De conformidad con el artículo 3 del ESTATUTO PEMEX TRI.

[985] Al respecto, no obstante que PEMEX TRI puede realizar ventas de primera mano, este AGENTE ECONÓMICO señaló que es una actividad que no ha realizado por lo que hace al MERCADO INVESTIGADO. Folio 1945 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. TABLA DE RESPUESTAS.pdf*". Así, para los combustibles aéreos no cuenta con clientes de ventas de primera mano. Folio 1131 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 15.a. CADENAS DE VALOR DE COMBUSTIBLES AÉREOS.pdf*". En este sentido, las ventas de turbosina realizadas por PEMEX TRI que se refieren en el presente DICTAMEN PRELIMINAR se realizan mediante COMERCIALIZACIÓN.

[986] Folios 1131 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. V(18) PERMISO SENER-REF-007-2019*"; y, 1945 del EXPEDIENTE. Permisos número SENER-REF-001-2018, SENER-REF-002-2018, SENER-REF-003-2018, SENER-REF-004-2018, SENER-REF-005-2018, SENER-REF-006-2018 y SENER-REF-007-2019.

[987] Folio 1111, 1112 y 1113 del EXPEDIENTE. Únicamente no se produce turbosina en la refinería General Lázaro Cárdenas.

Asimismo, para la importación de turbosina, PEMEX TRI es titular del permiso número 1701C120000087 emitido por la SENER, el cual tiene una vigencia hasta el veinte de octubre de dos mil cuarenta,[988] y para la COMERCIALIZACIÓN, PEMEX TRI es titular del permiso H/9857/COM/2015, emitido por la CRE el tres de diciembre de dos mil quince.[989]

Para llevar a cabo sus operaciones dentro del MERCADO INVESTIGADO, PEMEX TRI cuenta con un CONTRATO MARCO, celebrado con PEMEX LOG, para la demanda de servicios logísticos, entre los que se incluyen el ALMACENAMIENTO y transporte.[990]

2.1.3. TRAFIGURA

TRAFIGURA es una sociedad mercantil constituida el veintiséis de enero de mil novecientos noventa y ocho, como una sociedad anónima de capital variable, la cual, al momento de su constitución, adoptó la denominación de "Consorcio Minero de México CORMIN MEX, S.A de C.V."[991]

TRAFIGURA tiene por objeto, entre otros, el siguiente:

> "La comercialización, distribución, importación, exportación, consignación, gestión, transporte, mezcla, almacenamiento, procesamiento, transformación, producción, suministro a usuarios finales, en México o en el extranjero, por sí mismo o en representación de terceros, de toda clase de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos sujeto a los términos y requerimientos que establezca la legislación mexicana vigente, así como cualquier otra actividad relacionada o derivada de lo anterior, incluyendo sin limitar, la contratación de servicios con terceros autorizados para llevar a cabo las actividades antes mencionadas y también el desarrollo y construcción de infraestructura, maquinaria, equipo e instalaciones de cualquier tipo."[992]

Durante el PERIODO, TRAFIGURA realizó la importación de turbosina, amparado bajo la titularidad de 5 (cinco) permisos emitidos por la SENER.[993] A la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación el permiso de importación de TRAFIGURA estaba suspendido, en procedimiento de revocación.[994]

---

[988] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*94. Permiso 3928-1701C120000087.pdf*"

[989] Folio 1394 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO 78a. PERMISO DE COMERCIALIZACIÓN.pdf*".

[990] Folios 1196, 1197 y 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Contrato Marco PLOG-PTRI.pdf*".

[991] Folio 2887 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*EP 101,659.pdf*", página uno.

[992] Folio 2887 del EXPEDIENTE. Información visible en el anexo electrónico denominado "*EP 15,512.pdf*", páginas ocho y nueve.

[993] Permisos número: "*1000C11 6004877*", "*1701C117006655*", "*1701C117006658*", "*1701C118000443*", y "*1701C118001269*". Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo R-17.pdf*", página seis.

[994] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*14. Permisos vigentes de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos.pdf*".

Asimismo, durante el PERIODO TRAFIGURA ha prestado el servicio de COMERCIALIZACIÓN, amparado bajo la titularidad del permiso H/18984/COM/2016, el cual fue emitido por la CRE.[995]

2.2. ALMACENISTAS EXTERNOS

2.2.1. GRUPO IENOVA

GRUPO IENOVA es un GIE conformado por las sociedades: **i)** IENOVA; **ii)** ESJ RENOVABLE; **iii)** GASODUCTOS SC: **iv)** IENOVA GAS; **v)** TP TERMINALS; y, **vi)** IENOVA PETROLÍFEROS, las cuales mantienen una relación accionaria entre sí y comparten como interés comercial dentro del MERCADO INVESTIGADO, el de la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO. Al respecto, IENOVA reconoció su calidad de GIE dentro del EXPEDIENTE,[996] por lo que se procede a describir a cada una de las sociedades que conforman el GRUPO IENOVA:

2.2.2. IENOVA

IENOVA es una sociedad mercantil constituida el dos de abril de mil novecientos noventa y seis, la cual, al momento de su constitución, adoptó la denominación "*Enova de México, sociedad anónima de capital variable*".[997] IENOVA tiene por objeto social, entre otros, el de "(…) *Adquirir acciones o partes sociales en otras sociedades mercantiles o civiles, ya sea formando parte de su constitución o adquiriendo acciones o participaciones en las ya constituidas* (…)."[998]

Así, IENOVA, en seguimiento a su objeto social, es tenedora de las acciones de las sociedades que componen el GRUPO IENOVA,[999] y que son las siguientes:

Tabla 2. Descripción de sociedades parte del GRUPO IENOVA[1000]

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
ESJ RENOVABLE		
Sociedad mercantil de responsabilidad limitada de capital variable, constituida el	"(…) *La prestación del servicio de almacenamiento de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, así como de productos industriales y*	ESJ RENOVABLE se encuentra en aptitud para prestar el ALMACENAMIENTO,[1003] así como los servicios portuarios de carga,

[995] Folio 3106 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso.pdf*".
[996] Folios 8058 a 8062 del EXPEDIENTE.
[997] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-6.1. IEN - Esc. 1,352 (Constitutiva Enova de México, S.A. de C.V.) (con insc.).pdf*", página uno.
[998] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-6.2. IEN - Esc. 72,815 (Compulsa Estatos Sociales IEN).pdf*", página siete.
[999] Folios 8058 a 8061 del EXPEDIENTE.
[1000] Elaboración propia con la información proporcionada por IENOVA.
[1003] Amparado bajo el permiso PL/21135/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1. Permiso PL-21135-ALM-2018.pdf*".

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
cuatro de febrero de dos mil dieciséis.[1001]	*comerciales, de origen nacional e importado, así como las actividades inherentes para la consecución de tal objeto* (…).”[1002]	almacenaje y descargada, de turbosina, en la TRV.[1004]
GASODUCTOS SC		
Sociedad mercantil de responsabilidad limitada de capital variable, constituida el veintiocho de mayo de dos mil catorce.[1005]	“(…) La prestación del servicio de almacenamiento, transporte y distribución de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos (…).”[1006]	GASODUCTOS SC se encuentra aptitud para prestar el ALMACENAMIENTO[1007] en la Terminal Terrestre de Refinados Valle de México.[1008]
IENOVA GAS		
Sociedad de responsabilidad limitada de capital variable, constituida el nueve de marzo de dos mil dieciséis.[1009]	“(…) La prestación del servicio de almacenamiento de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, así como de productos industriales y comerciales, de origen nacional e importado, así como las actividades inherentes para la consecución de tal objeto.”[1010]	IENOVA GAS pretende prestar el ALMACENAMIENTO[1011] [redacted].[1012]
TP TERMINALS		

[1001] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*R-8.1.1. ESJR III - Esc. 28,941 (Constitutiva) (4-02-2016).pdf*”, página uno.
[1002] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*R-8.1.3. ESJR III - Esc. 29,341 (Cambio de Objeto Social) (15-06-2021).pdf*”, página tres.
[1004] Folio 8058 del EXPEDIENTE.
[1005] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*R-8.2.1. GSC - Esc. 171,695 (Constitutiva) (28-05-2014).pdf*”, página uno.
[1006] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*R-8.2.4. GSC - Esc. 169,799 (Cambio de Objeto Social) (16-06-2021).pdf*”, página cinco.
[1007] Amparado bajo el permiso PL/21461/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*1. Permiso_PL-21461-ALM-2018_20180816-31.pdf*”.
[1008] Folios 8058 y 8059 del EXPEDIENTE.
[1009] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*R-8.3.1. IGas - Esc. 21,885 (Constitutiva Gasoducto Marino del Este) (9-03-2016).pdf*”, página uno.
[1010] Información visible en el folio 8220 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico denominado “*R-8.3.2 IGas - Esc 29,538 (Compulsa Estatutos Vigentes) (03-08-2021).pdf*”, página cuatro.
[1011] Amparado bajo el permiso PL/21462/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado “*1. Permiso_PL-21462-ALM-2018.pdf*”.
[1012] Folio 8059 del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Naturaleza	Objeto social	Participación en el MERCADO INVESTIGADO
Sociedad de responsabilidad limitada de capital variable constituida el diez de noviembre de dos mil catorce, que, al momento de su constitución, adoptó la denominación de "Trafigura Pacific Terminals, Sociedad Anónima de Capital Variable".[1013]	"(…) La prestación del servicio de almacenamiento, transporte y distribución de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos (…)."[1014]	Dentro del MERCADO INVESTIGADO, TP TERMINAL pretende prestar el ALMACENAMIENTO[1015] * [redacted] [1016]
IENOVA PETROLÍFEROS		
Sociedad de responsabilidad limitada de capital variable, constituida el tres de octubre de dos mil diecisiete.[1017]	"(…) La prestación del servicio de almacenamiento de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, así como de productos industriales y comerciales, de origen nacional e importado, así como las actividades inherentes para la consecución de tal objeto."[1018]	IENOVA PETROLÍFEROS pretende prestar el ALMACENAMIENTO[1019] * [redacted] [1020] * [redacted] [1021]

[1013] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-8.4.1. TPT - Esc. 13,890 (Constitutiva Trafigura Pacific Terminals, S.A. de C.V.) (10-11-2014).pdf*", página uno.
[1014] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-8.4.5. TPT - Esc. 169,888 (Cambio de Objeto Social) (17-06-2021).pdf*", página cinco.
[1015] Amparado bajo el permiso PL/21358/ALM/2018. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*1. PL-21358-ALM-2018 Permiso CRE TRM.pdf*".
[1016] Folio 8060 del EXPEDIENTE.
[1017] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*R-8.5.1. IP III - Esc. 23,965 (Constitutiva) (3-10-2017).pdf*", página uno.
[1018] Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo archivo electrónico denominado "*R-8.5.2. IP III - Esc. 169,790 (Cambio Objeto Social)(14-06-2021).pdf*", página siete.
[1019] Amparado bajo el permiso PL/22490/ALM/2019. Folio 8220 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado"*1. Permiso PL-22490-ALM-2019.pdf*".
[1020] Folio 8061 del EXPEDIENTE.
[1021] Ídem.

2.2.3. HIDROSUR

Es una sociedad anónima de capital variable constituida en mil novecientos noventa y nueve,[1022] que tiene por objeto social, entre otros:

> "a) El establecimiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de instalaciones especializadas en la recepción, carga y descarga, almacenamiento y manejo de fluidos.
> b) Manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior relacionados en instalaciones de fluidos.
> c) Uso y explotación de concesiones otorgadas por el Gobierno Federal relativo a instalaciones de fluidos. (...)".[1023]

En relación con el MERCADO INVESTIGADO, HIDROSUR cuenta con la Terminal de Almacenamiento ubicada en el viaducto al Muelle Fiscal km.7, Progreso de Castro, Yucatán, en virtud de un Contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones celebrado con la Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V.,[1024] que opera al amparo del permiso de ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS número PL/21359/ALM/2018, de fecha veintiocho de junio de dos mil dieciocho. Dicho permiso fue otorgado por la CRE con vigencia de 30 (treinta) años.[1025] [redacted] usuario de HIDROSUR para el ALMACENAMIENTO es [redacted].[1026]

2.2.4. INVEX

Es una sociedad anónima promotora de inversión de capital variable constituida en dos mil once.[1027] Mediante la actualización de sus estatutos sociales en dos mil dieciocho[1028] se estableció como objeto social, entre otros:

> "(...) f) Realizar, supervisar y contratar por cuenta propia o de terceros toda clase de proyectos, construcciones, edificaciones, instalaciones, estructuras y obras de cualquier naturaleza.

[1022] Como consta en la escritura pública número 185 (ciento ochenta y cinco) de fecha veintisiete de julio de mil novecientos noventa y nueve, pasada ante la fe del licenciado Javier Acevedo Menéndez, notario público número nueve de la ciudad de Mérida, Yucatán. Folio 6355 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Apéndice 6.1 Constitutiva Hidrosur.pdf*".

[1023] Folio 6355 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Apéndice 6.2 Estatutos Sociales.pdf*", página dos.

[1024] Folios 6520 y 6527 del EXPEDIENTE.

[1025] Folio 6575 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Apéndice 18.3*".

[1026] Folios 6121 y 6356 del EXPEDIENTE.

[1027] Como consta en la escritura pública número 24,893 (veinticuatro mil ochocientos noventa y tres) de fecha diez de noviembre de dos mil once, pasada ante la fe del licenciado Fernando Dávila Rebollar, notario público número doscientos treinta y cinco del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Apéndice 5.pdf*", página uno.

[1028] Mediante escritura pública número 43,845 (cuarenta y tres mil ochocientos cuarenta y cinco) de fecha cuatro de abril de dos mil dieciocho, pasada ante la fe del licenciado Fernando Dávila Rebollar, notario público número doscientos treinta y cinco del Distrito Federal, hoy Ciudad de México. Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*INI4 – 43,845 – RES – RPPC – 04.04.18.pdf*", página cuatro.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

(…) o) La operación, mantenimiento, administración, ingeniería y construcción de sistemas apropiados para almacenar, adquirir, recibir, transportar, conducir, distribuir y comercializar petrolíferos y petroquímicos por medio de ductos, autotransporte, y marítimo.
p) La operación, mantenimiento, administración, ingeniería y construcción de plantas, terminales, almacenes, bodegas o depósitos relacionados con este objeto.
q) El suministro de petrolíferos y petroquímicos para usos domésticos, comerciales e industriales.
(…)".[1029]

En relación con su objeto social, INVEX cuenta con la Terminal de Almacenamiento y suministro de PETROLÍFEROS ubicada en el municipio de Tuxpan, Veracruz, misma que opera al amparo del permiso PL/20464/ALM/2017, de fecha veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete. Dicho permiso fue otorgado por la CRE con vigencia de 30 (treinta) años.[1030]

[redacted] presta los servicios portuarios a los USUARIOS de INVEX, los cuales [redacted].[1031] [redacted].[1032]

Finalmente, INVEX cuenta con un permiso de transporte por ducto de PETROLÍFEROS número PL/21495/TRA/DUC/2018 de fecha treinta y uno de agosto de dos mil dieciocho emitido por la CRE con una vigencia de 30 (treinta) años. No obstante, INVEX señaló que no ha prestado el servicio de transporte toda vez que no ha iniciado la construcción del poliducto con origen en la Terminal de Almacenamiento de Tuxpan, Veracruz, amparado con el permiso de almacenamiento de PETROLÍFEROS PL/20464/ALM/2017 del cual es titular INVEX, y con destino en la terminal de almacenamiento de Tula, Hidalgo, amparado con el permiso de almacenamiento de PETROLÍFEROS PL/21136/ALM/2018 del cual es igualmente titular INVEX.[1033]

2.2.5. PEMEX LOG

PEMEX LOG es una EPS de PEMEX, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto, entre otros, el prestar el servicio de transporte y ALMACENAMIENTO de hidrocarburos,

---

[1029] Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*INI4 – 43,845 – RES – RPPC – 04.04.18.pdf*", páginas cinco y seis.
[1030] Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Apéndice 15*". Cabe señalar que el permiso de almacenamiento tuvo una modificación en cuanto a la estructura accionaria de INVEX, aprobada mediante la RES/1784/2018. Folio 9158 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*67. Resolución Núm. RES_1784_2018.pdf*".
[1031] Folio 6651 del EXPEDIENTE.
[1032] Folio 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*CTT – APITUX – 3CM – Contrato de Cesión Parcial de Derechos – 19.12.17 (1).pdf*", página cuatro.
[1033] Folios 6651, 6652, 6654 y 6676 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Apéndice 13*". Así como el Anexo 1 del Título de Permiso PL/21495/TRA/DUC/2018, visible en folio 6676 del EXPEDIENTE, carpeta electrónica denominada "*Apéndice 13*".

PETROLÍFEROS y petroquímicos y otros servicios relacionados, a PEMEX, EPS, empresas filiales y terceros, mediante estrategias de movimiento por ducto y por medios marítimos y terrestres, así como la venta de capacidad para su guarda y manejo.[1034] En seguimiento a su objeto, PEMEX LOG participa en el MERCADO INVESTIGADO prestando los servicios de ALMACENAMIENTO y transporte de turbosina.

Para el ALMACENAMIENTO EXTERNO, PEMEX LOG es titular de 12 (doce) permisos emitidos por la CRE que corresponden a las TERMINALES DE ALMACENAMIENTO: 18 de Marzo, Irapuato, Acapulco, Lázaro Cárdenas, Rosarito, La Paz, Guaymas, Progreso, Pajaritos, Madero y dos en Salina Cruz.[1035] Asimismo, para el servicio de TRANSPORTE, PEMEX LOG, cuenta con:[1036] 1 (un) permiso para el TRANSPORTE por ducto,[1037] 3 (tres) para el transporte por autotanque[1038] y 13 (trece) para el transporte por Buque-tanque.[1039]

2.3. TRANSPORTISTAS

2.3.1. KCSM

KCSM es una sociedad constituida el veintidós de noviembre de mil novecientos noventa y seis, que al momento de su constitución adoptó la denominación "Ferrocarril del Noreste, Sociedad Anónima de Capital Variable".[1040] KCSM tiene por objeto social, entre otros, el siguiente:

> "(…) La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, incluyendo de forma enunciativa más no limitativa, el servicio de arrastre de carros y locomotoras de terceros y las instalaciones en las que se realice la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de todo tipo de bienes (…) Para efectos de la normatividad energética, comprende cualquier hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos y bioenergéticos, tales como (…) turbosina y gasavión (…)"[1041]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1034] De conformidad con los artículos 2 y 3 del ESTATUTO PEMEX LOG.

[1035] Permisos PL/11749/ALM/2015, PL/11750/ALM/2015, PL/11103/ALM72015 PL/11102/ALM/2015, PL/11105/ALM/2015, PL/11109/ALM/2015, PL/11112/ALM/2015, PL/11049/ALM/2015, PL/11059/ALM/2015, PL/11073/ALM/2015 y PL/11108/ALM/2015. Folio 1740 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*16. Anexo XVI Lista de terminales de almacenamiento de combustibles aéreos.xlsx*".

[1036] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 10 Permisos de transporte*".

[1037] Permiso PL/11033/TRA/DUC/2015.

[1038] Permisos PL/10514/TRA/OM, PL/10515/TRA/OM y PL/10537/TRA/OM.

[1039] Permisos PL/12142/TRA/TM/2015, PL/12144/TRA/TM/2015, PL/12145/TRA/TM/2015, PL/12146/TRA/TM/2015, PL/12147/TRA/TM/2015, PL/12148/TRA/TM/2015, PL/12149/TRA/TM/2015, PL/12150/TRA/TM/2015, PL/12152/TRA/TM/2015, PL/12153/TRA/TM/2015, PL/12154/TRA/TM/2015, PL/12156/TRA/TM/2015 y PL/12157/TRA/TM/2015.

[1040] Folio 7977 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6. Acta Constitutiva KCSM.pdf*", página uno.

[1041] Folio 7977 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6.2. Modificación objeto social.pdf*", página cuatro.

KCSM * [1042] en la modalidad de carrotanques, amparado bajo el permiso PL/12952/TRA/OM/2015 emitido por la CRE, el treinta y uno de diciembre de dos mil quince.[1043]

2.3.2. GRUPO UNIDOS

GRUPO UNIDOS es un GIE conformado por las sociedades: **i)** UNIDOS TUSA; **ii)** *; **iii)** *; **iv)** *; **v)** *; **vi)** * ; **vii)** *; y, **viii)** *, las cuales mantienen una relación accionaria entre sí y comparten como interés comercial dentro del MERCADO INVESTIGADO el de la prestación del servicio de transporte. Al respecto, UNIDOS TUSA reconoció la calidad de GIE dentro del EXPEDIENTE,[1044] por lo que se describen a continuación cada una de las sociedades que conforman el GRUPO UNIDOS:

2.3.3. *

* es una sociedad mercantil anónima de capital variable, constituida el veintitrés de septiembre de mil novecientos noventa y siete, que tiene por objeto social, entre otros, el de "(…) *La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales y de cualquier título-valor permitido por la Ley, con excepción de las actividades reservadas para intermediarios financieros.*" [1045] *, en seguimiento a su objeto social, es tenedora de las acciones del resto de las sociedades que componen el GRUPO UNIDOS.

2.3.4. *

* es una sociedad mercantil anónima de capital variable, constituida el veintidós de mayo de dos mil siete, que tiene por objeto social, entre otros, el de "(…) *La adquisición o participación en el capital o patrimonio de otras sociedades mercantiles, civiles, de servicios comerciales o industriales, formando parte en su constitución o adquiriendo acciones o participaciones en las ya constituidas, así como enajenar o traspasar tales acciones o participaciones* (…)".[1046] *, en seguimiento a su objeto social, es tenedora de las acciones de *, y sus socios guardan relación accionaria con el resto de sociedades que componen el GRUPO UNIDOS.

A continuación, se describen el resto de las sociedades que componen el GRUPO UNIDOS y que participan de forma directa en el MERCADO INVESTIGADO:

[1042] Folio 7862 del EXPEDIENTE.

[1043] Folio 7977 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 12.6. Permiso PL-12952-TRA-OM-2015 – KCSM.pdf*".

[1044] Folio 7366 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 7.-Organigrama.DOCX*".

[1045] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.-Constitutiva 1997 (Esc. 5,083).pdf*", página tres.

[1046] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva CCI 2007 (Esc.599).pdf*", página dos.

Tabla 3. Descripción de sociedades parte del GRUPO UNIDOS[1047]

Naturaleza	Objeto social	Participación en el Mercado Investigado
UNIDOS TUSA		
Sociedad anónima de capital variable, constituida el treinta de enero de mil novecientos noventa y dos.[1048]	"(…) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1049]	Presta el servicio de transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso PL/11851/TRA/OM/2015 emitido por la CRE, el veintidós de diciembre de dos mil quince.[1050]
AUTOTANQUES FORÁNEOS		
[redacted][1051]	"(…) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno	Presta el servicio de transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso [redacted][1053]

[1047] Elaboración propia con la información proporcionada por UNIDOS TUSA.
[1048] Folio 7366 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6.- Constitutiva Unidos 1992 (Esc. 143,956).pdf*", página uno.
[1049] Folio 7366 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6.- Acuerdo Fusión 2006 (Esc. 16,102).pdf*", página veintidós.
[1050] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE TUSA.pdf*".
[1051] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva AF 1971 (Esc. 3,736).pdf*".
[1053] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE AFSA.pdf*".

Naturaleza	Objeto social	Participación en el Mercado Investigado
	local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1052]	
TRANSPORTADORES		
* [redacted][1054]	"(…) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1055]	Presta el servicio de transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso * [redacted][1056]
TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE		
* [redacted][1057]	"(…) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados	Presta el servicio de Transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso * [redacted][1059]

[1052] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Estatutos AF 1975 (Esc. 47,054).pdf*", páginas cuatro y cinco.
[1054] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva TC 1963 (Esc. 19,430).pdf*".
[1055] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Estatutos TC 2000 (Esc. 101,270).pdf*", página cuatro.
[1056] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE TCSA.pdf*".
[1057] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva TO 1970 (Esc. 32,114).pdf*".
[1059] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE TOSA.pdf*".

Naturaleza	Objeto social	Participación en el Mercado Investigado
	mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1058]	
TRANSPORTADORES DEL SURESTE		
* .[1060]	"(...) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1061]	Presta el servicio de transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso * .[1062]
TRANSPORTES PROMOTORES		
* .[1063]	"(...) El establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga especializada en líquidos en vehículo tipo tanque en las rutas	Presta el servicio de transporte en la modalidad de semi remolque, amparado bajo el permiso *

[1058] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Estatutos TO 2006 (Esc.113,338).pdf*", páginas seis y siete.
[1060] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva TS 1962 (Esc.15,921).pdf*".
[1061] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Estatutos TS 2006 (Esc. 113,340).pdf*", página seis.
[1062] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE TPS.pdf*".
[1063] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Constitutiva TPS 1972 (Esc. 25,276).pdf*".

Naturaleza	Objeto social	Participación en el Mercado Investigado
	o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante los permisos que para el efecto otorgue a las Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno local correspondiente, o en virtud de los permisos que en goce le aportes sus propios socios y que autoricen las autoridades competentes."[1064]	* [redacted].[1065]

2.4. COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS

2.4.1. ASA

Véase la descripción de ASA en el apartado denominado "***2.5. SUMINISTRADORES***" del presente Anexo. De acuerdo con lo señalado en la sección referida, ASA es permisionario de la actividad de COMERCIALIZACIÓN y tiene la calidad de lo que se ha denominado en el presente DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO.

2.4.2. BP

BP es una sociedad mercantil constituida en dos mil dieciséis como una sociedad anónima de capital variable.[1066] Mediante actualización de sus estatutos sociales, BP tiene por objeto social, entre otros, el siguiente:

> "La comercialización, importación, exportación, expendio al público, transporte, almacenamiento, suministro y distribución, en forma directa o indirecta, de todo tipo de combustibles, gasolinas y diésel, incluyendo cualquier otro producto y/o servicio, relacionados con las diferentes áreas de la industria energética, comprendiendo entre otros, hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, ya sea en México o en el Extranjero".[1067]

[1064] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 8.- Prórroga Duración TPS 2020 (Esc. 79,005).pdf*", página catorce.

[1065] Folio 8384 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 14.b- Permiso CRE TSSA.pdf*".

[1066] Como consta en la escritura pública número 119,669 (ciento diecinueve mil seiscientos sesenta y nueve) de fecha tres de mayo de dos mil dieciséis, pasada ante la fe del licenciado Francisco Javier Arce Gargollo, notario público número setenta y cuatro de la Ciudad de México. Folio 2948 del EXPEDIENTE, Información visible en el archivo electrónico denominado "*acta constitutiva.pdf*", página uno.

[1067] Escritura pública número 123,849 (ciento veintitrés mil ochocientos cuarenta y nueve) de fecha veintiséis de febrero de dos mil dieciocho, pasada ante la fe del licenciado Francisco Javier Arce Gargollo, notario público número setenta y cuatro de la Ciudad de México. Folio 2948 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*reforma estatutos sociales.pdf*", página tres.

En relación con lo anterior, BP es titular del permiso de COMERCIALIZACIÓN H/19541/COM/2016, otorgado por la CRE que lo autoriza a realizar la actividad de COMERCIALIZACIÓN de turbosina.[1068]

Adicionalmente, BP es titular de 6 (seis) permisos de importación de combustibles aéreos otorgados por la SENER, 3 (tres) de turbosina y 3 (tres) de gasavión,[1069] los cuales no se encuentran vigentes. Al respecto, BP ha declarado que "(...) [redacted]".[1070]

2.4.3. TRAFIGURA

Véase la descripción de TRAFIGURA en el apartado denominado "***2.1. COMERCIALIZADORES PRIMARIOS***" del presente Anexo. De acuerdo con lo señalado en la sección referida, TRAFIGURA es permisionario de la actividad de COMERCIALIZACIÓN y tiene la calidad de lo que se ha denominado en el presente DICTAMEN PRELIMINAR como COMERCIALIZADOR SECUNDARIO, además de la de COMERCIALIZADOR PRIMARIO.

2.4.4. REPSOL

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que REPSOL es una sociedad mercantil constituida el veintitrés de agosto del año dos mil diecisiete como una sociedad anónima de capital variable, que tiene por objeto, entre otros:[1071]

> "La fabricación, adquisición, importación, exportación, distribución, intermediación y comercialización de cualquier tipo de productos lubricantes y demás productos derivados del petróleo en México o en el extranjero, en el entendido de que la sociedad no suministrará directamente combustibles y lubricantes a embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario de conformidad con lo dispuesto en el artículo siete, fracción III, inciso W de la Ley de Inversión Extranjera. (...)".[1072]

Derivado de lo anterior, REPSOL [redacted],[1073] al amparo del permiso H/20798/COM/2018, con una vigencia de hasta 30 (treinta) años a partir de su otorgamiento[1074], así como en la prestación de

---

[1068] Folio 2948 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*anexo 33.ii.*".

[1069] Los permisos con números 1000C116012772, 1701C117013754 y 1701C118001319 para turbosina; y, 1000C116012770,1701C117013755 1701C118001318 para gasavión. Folio 2899 del EXPEDIENTE.

[1070] Folio 2899 del EXPEDIENTE.

[1071] Como consta en la escritura pública número 51,055 (cincuenta y un mil cincuenta y cinco) de veintitrés de agosto de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado José Luis Villavicencio Castañeda, notario público número 218 (doscientos dieciocho) del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 2250 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6.1.pdf*", página uno.

[1072] Folio 2250 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 6.1.pdf*", página seis.

[1073] Folio 2730 del EXPEDIENTE.

[1074] Folio 2762 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 17.1 OFRI 056.pdf*".

servicios asociados de ALMACENAMIENTO y EXPENDIO de turbosina, [redacted].[1075]

2.4.5. VALERO

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, VALERO es una sociedad anónima de capital variable constituida el veintinueve de abril de dos mil dieciséis[1076] que tiene por objeto, entre otros, el de:

> "Dedicarse en el comercio en general, según lo permitan las leyes de los Estados Unidos Mexicanos o del extranjero, incluyendo sin limitación la importación, exportación, compraventa, almacenamiento, producción, mezcla, empaque, distribución, procesamiento y comercialización de todo tipo de bienes y mercancía, incluyendo sin limitación productos de petróleo refinado, así como prestar todo tipo de servicios necesario o apropiados respecto de los mismos. Para tal efecto, la Sociedad podrá obtener todo tipo de registros, permisos, licencias y autorizaciones de cualquier entidad gubernamental, ya sea federal, estatal o municipal u organismos descentralizados, según sea el caso.".[1077]

VALERO cuenta con 2 (dos) permisos para la importación de turbosina otorgados por la SENER, con los números 1701C118001343 y 1701C120000094[1078] y 1 (un) permiso para la COMERCIALIZACIÓN de turbosina otorgado por la CRE (keroseno, petróleo lampante) número PL/21862/DIS/OM/2018.[1079] Sin embargo, durante el PERIODO, VALERO no ha llevado a cabo ninguna de las actividades para las cuales es permisionario.[1080]

2.4.6. VITOL

VITOL es una sociedad mercantil que se constituyó en dos mil dieciséis como una sociedad de responsabilidad limitada de capital variable[1081] que tiene por objeto social, entre otros, el siguiente:

> "Previa la obtención de los permisos y autorizaciones correspondientes, en caso que se requieran por ley, la compraventa, importación, exportación, expendio a público, y en general la comercialización de toda clase de hidrocarburos, petrolíferos y/o petroquímicos, dentro de los que se mencionan de manera enunciativa y no limitativa: petróleo crudo, gas natural, gas licuado de petróleo, bitumen, asfalto, carbón, etanol, biodiesel y los relacionados al mismo, petrolíferos y petroquímicos. Asimismo, la gestión o negociación de servicios de transporte, almacenamiento y

---

[1075] Folio 2722 del EXPEDIENTE.

[1076] Folio 8025 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Public Deed 47,802 (Initial Incorporation and Bylaws - complete).pdf*", página uno.

[1077] Ídem.

[1078] Folio 8002 y 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "*95. Permisos de importación Valero*".

[1079] Folio 6636 del EXPEDIENTE.

[1080] Folio 8001 del EXPEDIENTE.

[1081] Como consta en la escritura pública número 1,933 (mil novecientos treinta y tres) de fecha dos de agosto de dos mil dieciséis, pasada ante la fe del licenciado Francisco Talavera Autrique, notario público número doscientos veintiuno de la Ciudad de México. Folio 2520 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Esc. No. 60,623 - Constitutiva VMMEX.pdf*".

> distribución de dichos productos y la prestación o intermediación de servicios de valor agregado de actividades relacionada con la industria de los hidrocarburos. (...)".[1082]

En relación con su objeto social, VITOL es titular del permiso de COMERCIALIZACIÓN H/20392/COM/2017 otorgado por la CRE, que autoriza a VITOL a realizar la actividad de COMERCIALIZACIÓN de turbosina.[1083] Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que VITOL fue titular de 1 (un) permiso de importación de turbosina otorgado por la SENER.[1084] Sin embargo, VITOL manifestó que "(...) *desde marzo de 2020, VMMEX* [VITOL] *no ha llevado a cabo las actividades de importación y comercialización de turbosina, ni está dentro de sus planes futuros reactivar dicho negocio*".[1085]

2.4.7. WFS

WFS es una sociedad mercantil constituida el quince de agosto de mil novecientos noventa y cinco, como una sociedad de responsabilidad limitada de capital variable, la cual, al momento de su constitución, adoptó la denominación "*Petro Servicios de México, S.A de C.V.*"[1086] WFS tiene por objeto social, entre otros, el de:

> "La compra, venta, enajenación, producción, fabricación, maquila, renta, distribución, comercialización, representación, importación, exportación, almacenaje y, en general la disposición por cualquier medio legal, de toda clase de productos, artículos, efectos y bienes, para el mercado nacional o extranjero.".[1087]

En relación con su objeto, WFS ha prestado el servicio de COMERCIALIZACIÓN dentro del territorio nacional,[1088] amparado bajo el permiso H/1323/COM/2015 emitido por la CRE.[1089]

Además de lo anterior, WFS, fue titular de 4 (cuatro) permisos para la importación;[1090] sin embargo, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, se observa que WFS no realizó operaciones de importación durante el PERIODO.[1091]

[1082] Folio 2520 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Esc. No. 60,623 - Constitutiva VMMEX.pdf*".
[1083] Folio 2520 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso Petrolíferos H20392COM2017.pdf*".
[1084] Folio 2381 del EXPEDIENTE. Cabe señalar que el referido permiso ya no se encuentra vigente.
[1085] Folio 2381 del EXPEDIENTE.
[1086] Folio 1699 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Acta Constitutiva PSM 42, 662.pdf*", página tres.
[1087] Folio 1699 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Escritura Pública número 50951.pdf*", página cuatro.
[1088] Folio 2265 del EXPEDIENTE.
[1089] Folio 2372 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso H-1323-COM-2015 (Turbosina-AvGas-Bunker).pdf*"
[1090] Permisos número 1701C119000013, 1701C117013753, 1701C117013752 y 1701C119000014. Folio 2372 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 17*". Cabe señalar que los referidos permisos ya no se encuentran vigentes.
[1091] Folio 2273 del EXPEDIENTE.

2.5. SUMINISTRADORES

2.5.1. ASA (permisionario de ALMACENAMIENTO, EXPENDIO y COMERCIALIZACIÓN)

ASA es un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, que cuenta con personalidad jurídica y patrimonios propios. Fue constituido mediante el decreto de diez de junio de mil novecientos sesenta y cinco, publicado en el DOF el doce de junio del mismo año, reformado mediante decreto modificatorio el veinte de agosto de dos mil dos, publicado en el DOF el veintidós del mismo mes y año.[1092]

ASA tiene por objeto realizar la compraventa, prestar los servicios de abastecimiento y succión de combustibles en los aeropuertos.[1093] De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, ASA: "[S]*uministra combustible de aviación en todo el territorio nacional a través de 60 (sesenta) estaciones de combustibles ubicadas en los aeropuertos del país y dos puntos de suministro*".[1094]

Para la prestación del SUMINISTRO, ASA cuenta con los permisos de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO, de combustibles de aviación, turbosina y gasavión. De manera adicional, cuenta con un permiso de COMERCIALIZACIÓN. Con tales permisos, ASA "(...) *opera la cadena de abastecimiento de combustible desde su entrega por el proveedor (actualmente PEMEX), almacenamiento en tanques y hasta el suministro a los clientes*".[1095]

En relación con la COMERCIALIZACIÓN, la CRE otorgó a ASA un permiso provisional de comercialización que fue prorrogado en dos mil dieciocho. Actualmente, ASA cuenta con el permiso H/22259/COM/2019 con una vigencia de 30 (treinta) años.[1096]

Para el ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS, mediante la RES/817/2015 la CRE otorgó a ASA 60 (sesenta) permisos definitivos para dicha actividad (turbosina y gasavión) dentro de aeropuertos.[1097]

Finalmente, para el EXPENDIO de combustible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la CRE otorgó 61 (sesenta y uno) permisos definitivos, con la RES/887/2015 y, posteriormente le otorgó (1) un permiso adicional.[1098] Con ello, ASA cuenta con 62 (sesenta y dos) permisos de EXPENDIO.[1099]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1092] Folio 966 del EXPEDIENTE.
[1093] Folio 967 del EXPEDIENTE.
[1094] Ídem.
[1095] Ídem.
[1096] Folio 1021 del EXPEDIENTE.
[1097] Folio 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en la carpeta electrónica denominada "*21 Permisos de Almacen*", carpeta electrónica denominada "*ii*".
[1098] Para el aeropuerto de Ixtepec, Oaxaca.
[1099] Folios 1006 y 1028 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Listado Permisos Expendio-RES-887-2015.PDF*".

2.5.2. SEA (Permisionario de ALMACENAMIENTO y EXPENDIO)

SEA es un organismo desconcentrado de la administración pública del estado de Coahuila, que tiene por objeto la administración, operación, y conservación de los aeropuertos, pistas, edificios y servicios conexos, que sean entregados por convenio con sus propietarios, o por disposición legal.[1100]

SEA presta servicios de ALMACENAMIENTO de combustible dentro de los aeropuertos internacionales de Plan de Guadalupe y el de Piedras Negras, bajo los permisos PL/19089ALM/AE/2016 y PL/19090/ALM/AE/2016, respectivamente.[1101]

De igual forma, SEA cuenta con los permisos números PL/19092/EXP/AE/201618 y PL/19093/AE/2016 para prestar servicios de EXPENDIO en los aeropuertos referidos en el párrafo anterior.[1102]

2.6. TRANSPORTISTAS AÉREOS

2.6.1. AEROMAR

AEROMAR es una sociedad mercantil constituida el [redacted]* [redacted][1103] cuyo objeto social, entre otros, es el de:

"(…) [redacted]* [redacted] (…)"[1104]

Con relación a su objeto social, AEROMAR ha prestado el servicio público de transporte aéreo regular y no regular,[1105] por lo que ha demandado el SUMINISTRO de turbosina durante el PERIODO, en diversos aeródromos dentro del territorio nacional.[1106]

2.6.2. GRUPO AEROMÉXICO

GRUPO AEROMÉXICO es un GIE conformado por las sociedades: **i)** AEROMÉXICO; **ii)** AEROVÍAS; **iii)** AEROLITORAL; y, **iv)** AEROVÍAS CARGO, las cuales mantienen una relación accionaria entre sí y comparten como interés comercial el servicio de transporte aéreo regular pasajeros y carga. Al respecto, AEROMÉXICO, reconoció la calidad de GIE dentro del EXPEDIENTE, por lo que se procede a describir a cada una de las sociedades que conforman el GRUPO AEROMÉXICO:

[1100] Folio 7124 del EXPEDIENTE.
[1101] Folio 7121 del EXPEDIENTE.
[1102] Ídem.
[1103] Folio 5916 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Acta Constitutiva Aeromar.pdf*", página tres.
[1104] Folio 5916 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Acta Constitutiva Aeromar.pdf*", página seis.
[1105] Folio 7725 del EXPEDIENTE.
[1106] Folios 7721 y 7722 del EXPEDIENTE.

2.6.3. AEROMÉXICO

Es una sociedad mercantil que se constituyó el dos mil dos como una sociedad anónima de capital variable.[1107] Posteriormente, en dos mil once se constituyó como una sociedad anónima bursátil de capital variable.[1108] Mediante la actualización de sus estatutos sociales en dos mil diecisiete tiene como objeto social, entre otros: "(…) *Adquirir, por cualquier título legal, acciones, intereses, participaciones o partes sociales en cualquier tipo de sociedades mercantiles o civiles* (…), *así como vender, transferir, negociar dichas acciones, intereses, participaciones o partes sociales* (…)".[1109]

Así, AEROMÉXICO es tenedora de las acciones de las sociedades del GIE, y que son las siguientes:

Tabla 4. Descripción de sociedades parte del GRUPO AEROMÉXICO[1110]

Naturaleza	Actividad
AEROVÍAS	
Sociedad mercantil que se constituyó en mil novecientos ochenta y ocho como una sociedad anónima de capital variable.[1111]	AEROVÍAS realiza el transporte aéreo regular de pasajeros y de carga en aeronaves con matrícula nacional con rutas y horarios establecidos.[1112]
AEROLITORAL	
Sociedad mercantil que se constituyó en mil novecientos noventa y seis	AEROLITORAL realiza el transporte aéreo regular de pasajeros y de carga en aeronaves con matrícula nacional con rutas y horarios establecidos.[1114]

[1107] Como consta en la escritura pública número 47,754 (cuarenta y siete mil setecientos cincuenta y cuatro) de fecha diecinueve de marzo de dos mil dos, pasada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, notario público número uno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*47,754 CONSTITUTIVA GAM.pdf*", página dos.

[1108] Como consta en la escritura pública número 36,581 (treinta y seis mil quinientos ochenta y uno) de fecha siete de abril de dos mil once, pasada ante la fe del licenciado Guillermo Oliver Bucio, notario público número doscientos cuarenta y seis del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*36,581 Reforma de Estatutos Cambio SAB.pdf*", página dos.

[1109] Mediante escritura pública número 65,493 (sesenta y cinco mil cuatrocientos noventa y tres) de fecha veintitrés de marzo de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado Guillermo Oliver Bucio, notario público número doscientos cuarenta y seis de la Ciudad de México. Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*65,493 Compulsa de Estatutos 23 mzo 17.pdf*", página cuatro.

[1110] Elaboración propia con la información proporcionada por AEROMÉXICO.

[1111] Como consta en la escritura pública número 31,468 (treinta y un mil cuatrocientos sesenta y ocho) de fecha siete de septiembre de mil novecientos ochenta y ocho, pasada ante la fe del licenciado Emiliano Zubira Maqueo, notario público número veinticinco del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Aerovías de México – CONSTITUTIVA Esc. 31,468.pdf*", página dos.

[1112] Folio 5282 del EXPEDIENTE.

[1114] Ídem.

Naturaleza	Actividad
como una sociedad anónima de capital variable.[1113]	
AEROVÍAS CARGO	
Sociedad mercantil que se constituyó en dos mil once como una sociedad anónima de capital variable.[1115]	AEROVÍAS CARGO realiza el transporte aéreo regular de pasajeros y de carga en aeronaves con matrícula nacional en un 70% (setenta por ciento) y extranjera en un 30% (treinta por ciento) con rutas y horarios establecidos.[1116]

De conformidad con las manifestaciones de AEROMÉXICO, con el fin de cumplir con sus actividades, las sociedades descritas "(...) *requiere*[n] *del* [SUMINISTRO] *de combustibles aéreos*".[1117]

2.6.4. VIVA AEROBÚS

VIVA AEROBÚS es una sociedad mercantil constituida el diecisiete de mayo del dos mil seis, como una sociedad anónima de capital variable[1118] que tiene por objeto social, entre otros, el siguiente:

> "a) La obtención de cualesquier concesiones, permisos y autorizaciones para prestar toda clase de servicios aéreos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su reglamento
> b) El establecimiento y la explotación en el territorio de la República Mexicana o al exterior, de los servicios públicos de transporte aéreo, regular y no regular, nacional e internacional, de pasajeros, correspondencia y carga aérea en general, incluyendo el manejo y explotación de transportación de pasajeros en vuelos fletados conocidos como charters, así como otros medios de transporte relacionados con el transporte aéreo, y, en general, la explotación de todas las aplicaciones económicas y científicas de la aviación civil".[1119]

En relación con su objeto social, VIVA AEROBÚS presta el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo.[1120] En este sentido, de la información que obra en el EXPEDIENTE, VIVA AEROBÚS demanda el SUMINISTRO de turbosina[1121] en diversos aeropuertos en territorio nacional.

[1113] Como consta en la escritura pública número 40,167 (cuarenta mil ciento sesenta y siete) de fecha treinta y uno de diciembre de mil novecientos noventa y seis, pasada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, notario público número uno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Aerolitoral – CONSTITUTIVA Esc. 40,167.pdf*", página uno.

[1115] Como consta en la escritura pública número 5,719 (cinco mil setecientos diecinueve) de fecha dieciséis de febrero de dos mil once, pasada ante la fe del licenciado Raúl Rodríguez Piña, notario público número doscientos cuarenta y nueve del Distrito Federal (ahora Ciudad de México). Folio 5340 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Aerovías Empresa de Cargo – CONSTITUTIVA Esc. 5,719.pdf*", página tres.

[1116] Folio 5282 del EXPEDIENTE.

[1117] Ídem.

[1118] Folio 4918 del EXPEDIENTE.

[1119] Ídem. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Esc 194588 RPP, ANA RUA 07122016.pdf*", página ocho.

[1120] Ídem. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ESC 194,589.pdf*", página siete.

[1121] Folio 4908 del EXPEDIENTE.

2.6.5. VOLARIS

Es una sociedad anónima promotora de inversión de capital variable que tiene como objeto social, entre otros:

> "(…) el servicio público de transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular, de pasajeros, carga y de correo en los Estado Unidos Mexicanos y en el extranjero, mediante concesiones y permisos que para tal efecto le otorgue a la Sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o la autoridad local correspondiente."[1122]

VOLARIS presta el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo.[1123] De la información que obra en el EXPEDIENTE, en relación con el MERCADO INVESTIGADO, VOLARIS demanda el SUMINISTRO de turbosina[1124] en diversos aeródromos en territorio nacional.

2.7. Otros AGENTES ECONÓMICOS

2.7.1. ACROSS FUEL

Es una sociedad mercantil anónima de capital variable constituida en dos mil diecisiete,[1125] que tiene por objeto social, entre otros:

> "A).- Comprar, vender, importar, exportar, expender al público, y en general comercializar toda clase de hidrocarburos, petrolíferos y/o petroquímicos, dentro de los que se mencionan de manera enunciativa mas no limitativa: (…) turbosina, gas avión (…). Asimismo, gestionar o negociar servicios de transporte, almacenamiento y distribución de dichos productos y prestar o intermediar servicios de valor agregado de actividades relacionadas con la industria de hidrocarburos. (…)
> D).- Fungir como comercializador de toda clase de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, dentro de los que se mencionan de manera enunciativa mas no limitativa: (…) turbosina, gas avión (…)."[1126]

En relación con el MERCADO INVESTIGADO, ACROSS FUEL es titular del permiso de EXPENDIO de PETROLÍFEROS en aeródromos PL/20899/EXP/AE/2018 de fecha quince de febrero de dos mil dieciocho. Dicho permiso fue otorgado por la CRE con vigencia de 30 (treinta) años.[1127] Al amparo

---

[1122] Folio 5267 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Escritura 50, 874 Compulsa estatutos sociales Concesionaria (marzo 2015).pdf*", página cuatro.
[1123] Folio 4526 del EXPEDIENTE.
[1124] Folio 5231 del EXPEDIENTE.
[1125] Como consta en la escritura pública número 79,027 (setenta y nueve mil veintisiete) de fecha diecisiete de febrero de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, notario público número uno de la Ciudad de México. Folio 7624 del EXPEDIENTE Información visible en el archivo electrónico denominado "*6. Acta Constitutiva.pdf*", página seis.
[1126] Folio 7624 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*6. Acta Constitutiva.pdf*", página siete.
[1127] Folio 7825 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso de Expendio en Aeródromo.pdf*", carpeta electrónica denominada "*Anexo 5 Permiso de Expendio*".

del referido permiso, ACROSS proporciona el EXPENDIO en el Aeropuerto Internacional de Toluca Adolfo López Mateos, mediante cualquiera de los dos sistemas de la aeronave: gravedad o "*single point*", mediante una unidad autotanque.[1128]

Asimismo, ACROSS FUEL cuenta con el permiso de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS H/22949/COM/2019 de fecha veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, otorgado por la CRE por una vigencia de 30 (treinta) años.[1129] No obstante, ACROSS FUEL aclaró que tramitó dicho permiso de COMERCIALIZACIÓN únicamente en virtud de que ASA se lo requirió para el almacenamiento turbosina en las instalaciones de ASA.[1130]

2.7.2. TURBOMEX

TURBOMEX es una sociedad mercantil constituida el cuatro de octubre de dos mil dieciséis, como una sociedad anónima de capital variable, que tiene como objeto social, entre otros:

> "(...) Realizar la compraventa y prestar los servicios de abastecimiento y succión de combustibles en los aeropuertos y aeródromos autorizados, en los términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. El prestar el servicio complementario de suministro de combustible a aeronaves en aeropuertos y aeródromos autorizados ".[1131]

De acuerdo con información pública, TURBOMEX cuenta con un permiso de EXPENDIO de PETROLÍFEROS en aeródromos para el Aeropuerto Internacional de Toluca, Estado de México, con una vigencia de 30 (treinta años). Dicho permiso tiene el número PL/21039/EXP/AE/2018.[1132] No obstante, TURBOMEX manifestó que: "(...) *al día de hoy mi representada no ha tenido operación alguna dentro del mercado nacional de combustibles para aeronaves y por lo tanto no ha ofertado ningún servicio y no cuenta con ningún ingreso o infraestructura al respecto*".[1133]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1128] Folio 7825 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Permiso de Expendio en Aeródromo.pdf*", carpeta electrónica denominada "*Anexo 5 Permiso de Expendio*".
[1129] Folio 6636 del EXPEDIENTE.
[1130] Folio 8675 del EXPEDIENTE.
[1131] Folio 8388 del EXPEDIENTE.
[1132] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*51. Permiso PL_21039_EXP_AE_2018_Turbosina de México.pdf*".
[1133] Folio 7648 del EXPEDIENTE.

Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO INVESTIGADO

El marco jurídico del sector de hidrocarburos[1134], en relación con el MERCADO INVESTIGADO, deriva principalmente de la LH.

Para entrar a la descripción de dicho marco, que está compuesto por diversas disposiciones, se considera relevante mencionar algunos aspectos generales relacionados con la REFORMA ENERGÉTICA, así como algunos elementos principales de la LH y que son aplicables a las diversas actividades contempladas en el título tercero de la LH, tales como el régimen general de permisos a los que están sujetas dichas actividades, disposiciones aplicables al incumplimiento de obligaciones de los permisionarios y una introducción a la regulación asimétrica a la que está sujeto PEMEX y sus EPS.

Posteriormente, se describen algunas reglas especificas aplicables a cada uno de los segmentos que comprenden el MERCADO INVESTIGADO.

1. REFORMA ENERGÉTICA y LH.

El veinte de diciembre de dos mil trece se publicó en el DOF el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, en Materia de Energía. Con este decreto se reformaron los artículos 25, 27 y 28 de la CONSTITUCIÓN y se sentaron las bases de regulación secundaria para hacer efectivos los cambios constitucionales. Con la reforma constitucional, la exploración y extracción de petróleo, se consideraron áreas estratégicas, exclusivas a la explotación del Estado, mientras que las actividades de transporte, almacenamiento y distribución del petróleo, gas natural, PETROLÍFEROS y petroquímicos, permiten la participación de particulares. Así el Estado podrá participar en las actividades del sector de hidrocarburos a través de sus EPE, principalmente PEMEX y sus empresas subsidiarias.

A partir de dicha reforma constitucional se estableció legislación secundaria; ello, a través de la reforma de algunas leyes existentes y la promulgación de otras. Entre las nuevas leyes se encuentra la LH. A toda esta legislación relacionada con la reforma constitucional de dos mil trece se le ha denominado "Reforma Energética".

Así, la LH es reglamentaria de los artículos 25, párrafo cuarto; 27, párrafo séptimo y 28, párrafo cuarto de la CONSTITUCIÓN en materia de hidrocarburos y tiene por objeto regular diversas actividades en el territorio nacional, entre ellas el transporte, el almacenamiento, la distribución, la comercialización y el expendio al público de PETROLÍFEROS.[1135] Entre los PETROLÍFEROS, se encuentran los combustibles aéreos a que se refiere el MERCADO INVESTIGADO.

En relación con el MERCADO INVESTIGADO, la LH define algunos conceptos, establece un régimen de permisos y las autoridades encargadas de otorgarlos, determina el funcionamiento de sistemas integrados, introduce algunas reglas de prestación de servicios bajo el principio de acceso abierto

[1134] Con excepción de las actividades de exploración y extracción de hidrocarburos.
[1135] De conformidad con los artículos 1 y 2 de la LH.

y señala reglas específicas para el EXPENDIO y otras actividades, así como la autoridad encargada de supervisar su aplicación, de acuerdo con la descripción siguiente.

Si bien la LH entró en vigor el día siguiente de su publicación en el DOF, es decir el doce de agosto de dos mil catorce, en ella se estableció un régimen transitorio para la prestación de las actividades que regula.

Como se detalla más adelante, para la realización de las actividades establecidas en el título tercero de la LH, se requiere de un permiso emitido por la SENER o por la CRE -en atención a sus facultades-. A este respecto, y en relación con el MERCADO INVESTIGADO, el artículo Transitorio Décimo Primero de la LH, estableció que las AUTORIDADES PÚBLICAS mencionadas podrían otorgar los permisos correspondientes a partir del primero de enero de dos mil quince.[1136]

De manera específica, para las actividades de transporte, distribución y ALMACENAMIENTO, el régimen transitorio establecido en la LH dispuso lo siguiente:

- La CRE debía emitir los criterios generales de acceso abierto para los servicios de transporte y ALMACENAMIENTO, dentro del año siguiente a la entrada en vigor de la LH.[1137] Para estas dos actividades, efectivamente las DACG DE ACCESO ABIERTO se publicaron en el DOF el doce de enero de dos mil dieciséis, y se establecieron las reglas específicas para cumplir con la obligación de acceso abierto y no indebidamente discriminatorio contemplado en el artículo 70 de la LH.[1138]

  Por otro lado, en el mismo periodo, la CRE debía poner a disposición del público la información correspondiente la capacidad utilizada y disponible en las instalaciones y ductos de los permisionarios.[1139]

- La ASEA debía establecer la regulación para el diseño construcción, operación y mantenimiento de las instalaciones destinadas al expendio al público de petrolíferos y de equipos e infraestructura para realizar las actividades de transporte, ALMACENAMIENTO y distribución de PETROLÍFEROS, a más tardar el treinta y uno de diciembre de dos mil quince.[1140] A este respecto, la ASEA cuenta con diversa normativa en materia de seguridad industrial y operativa en el sector de hidrocarburos que ha sido emitida a partir de su creación en el año dos mil catorce; no obstante, el artículo transitorio Tercero de la LH señaló que en tanto se emitiera la nueva regulación, la normatividad emitida con

---

[1136] No obstante, cabe señalar que, durante los dos años siguientes a la entrada en vigor de la LH, los plazos y términos previstos en ella se ampliarían hasta por un tercio del tiempo previsto. Lo anterior, de conformidad con el artículo Transitorio Vigésimo Segundo de la LH.
[1137] De conformidad con el artículo Transitorio Décimo Quinto de la LH.
[1138] Lo anterior, no obstante que el artículo Transitorio Décimo de la LH señaló que los permisionarios que ya contaban con permiso con anterioridad a la entrada en vigor de dicha ley, debían cumplir con las obligaciones de acceso abierto previstas en esta.
[1139] De conformidad con el artículo Transitorio Décimo Séptimo de la LH.
[1140] De conformidad con el artículo Transitorio Décimo Sexto de la LH.

anterioridad a la entrada en vigor de la LH, serían aplicables las normas aplicables por la SENER la CRE y la Comisión Nacional de Hidrocarburos.

De acuerdo con lo anterior, los AGENTES ECONÓMICOS pudieron prestar las actividades de transporte, distribución y ALMACENAMIENTO, una vez que se obtuviera el permiso correspondiente mismos que podían otorgarse a partir del primero de enero de dos mil quince.[1141]

Por otro lado, en relación con la importación de PETROLÍFEROS, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN -en su versión original-, fue publicado el veintinueve de diciembre de dos mil catorce, por lo que los AGENTES ECONÓMICOS que cumplieran con las reglas para la obtención del permiso de importación de PETROLÍFEROS contempladas en dicho ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, podían obtener el permiso correspondiente para realizar la actividad desde el primero de enero de dos mil quince y realizar la actividad bajo la normatividad aduanera correspondiente.

Finalmente, en relación con el SUMINISTRO, no obstante que los permisos podían otorgarse desde el primero de enero de dos mil quince y si bien el artículo transitorio Noveno del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS que otorgaba a ASA de manera exclusiva la prestación de los servicios incluidos en el SUMINISTRO[1142] había sido derogado materialmente al entrar en vigor la LH, no fue sino hasta el veintiuno de junio de dos mil dieciocho que expresamente se dejó sin efectos dicho artículo.[1143]

1.1. Los combustibles aéreos son PETROLÍFEROS.

La LH señala que los PETROLÍFEROS son todos aquellos productos que se obtienen de la refinación del petróleo o del procesamiento del gas natural y que derivan directamente de los hidrocarburos, tales como gasolinas, diésel, querosenos, entre otros.[1144]

De manera adicional, la CRE interpretó el término "petrolíferos" para efectos administrativos, a fin de establecer de forma inequívoca cuáles productos energéticos se encuentran sujetos a las disposiciones de la LH. En este sentido, la CRE determinó que son actividades reguladas las que se relacionan con los siguientes PETROLÍFEROS: **i)** gas licuado de petróleo; **ii)** gasolinas; **iii)**

[1141] O más tardar el treinta y uno de diciembre de ese año, en caso de que ya realizaran las actividades referidas antes de la entrada en vigor de la LH y no contaran con permiso, de conformidad con el artículo transitorio Décimo Primero.

[1142] Dicho artículo establecía lo siguiente: "*NOVENO.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuará prestando, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible a los transportistas y operadores aéreos. Consecuentemente, ni los concesionarios, permisionarios o algún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible; hasta en tanto la Secretaría determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría podrá licitar la prestación de los mismos. Se exceptúa de lo anterior a las personas que actualmente prestan el servicio de suministro de combustible.* (...)".

[1143] Lo anterior, mediante la publicación en el DOF en la fecha mencionada del Aviso General relacionado con el artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. En este acuerdo se informó que "(...) *con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Hidrocarburos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 2014, se materializó la derogación del artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado el 17 de febrero de 2000 en el Diario Oficial de la Federación, al oponerse sus contenidos y provisiones a las dispuestas en la Ley de Hidrocarburos.*"

[1144] De conformidad con el artículo 4, fracción XXVIII, de la LH.

gasavión; iv) turbosina; v) gasóleo doméstico; vi) diésel; y, vii) combustóleo.[1145] De los productos PETROLÍFEROS señalados anteriormente, la industria aérea en México utiliza turbosina y gasavión como combustibles para aeronaves,[1146] los cuales deben cumplir en todo momento con los estándares de calidad establecidos en la norma oficial mexicana NOM-016,[1147] en cualquiera de las actividades que comprenden el MERCADO INVESTIGADO. De acuerdo con lo señalado en la NOM-016 corresponde a la CRE la vigilancia de esta.[1148]

1.2. AUTORIDADES PÚBLICAS competentes

La LH establece las competencias de dos autoridades reguladoras. Por un lado, la SENER es la autoridad reguladora y de expedición de permisos para, entre otras, las actividades de importación y exportación de PETROLÍFEROS;[1149] y, por el otro, la CRE, es la autoridad reguladora y de expedición de permisos de las actividades, entre otras, de transporte, almacenamiento, distribución, comercialización y expendio, así como de la gestión de sistemas integrados.[1150] Lo anterior, de acuerdo con lo descrito en el "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***".

La aplicación e interpretación de la LH para efectos administrativos corresponde a dichas autoridades, en el ámbito de sus competencias.

1.3. Régimen general de permisos

Como se señaló previamente la LH establece un régimen de permisos aplicable a las actividades contempladas en el Título Tercero de la LH. El REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO tiene por objeto regular dichos permisos. Lo anterior, conforme a lo descrito en la presente sección.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1145] De conformidad con el Considerando Décimo del Acuerdo A/053/2015, emitido por la CRE el veintidós de octubre de dos mil quince y publicado en el DOF como ACUERDO por el que la Comisión Reguladora de Energía interpreta, para efectos administrativos, la LH, a fin de definir el alcance de la regulación en materia de petrolíferos y petroquímicos el veinticuatro de noviembre de dos mil quince. El acuerdo referido se emitió en adición al Acuerdo A/023/2015, en virtud de que la CRE consideró necesario delimitar el alcance de la regulación de los productos petrolíferos y petroquímicos conforme a lo establecido en la LH. El Acuerdo A/023/2015 se publicó en el DOF como ACUERDO por el cual la Comisión Reguladora de Energía interpreta las definiciones de petroquímicos y petrolíferos, comprendidas en el artículo 4, fracciones XXVIII y XXIX, de la LH el nueve de junio de dos mil quince.

[1146] Folio 039 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico "7. *COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN, CONTROL DE CALIDAD DE ASA.pdf*".

[1147] La NOM-016 tiene por objeto el establecer las especificaciones de calidad que deben cumplir los PETROLÍFEROS en cada etapa de la cadena de producción, importación y suministro en territorio nacional. Dichas especificaciones, refieren a ciertas propiedades fisicoquímicas, sus unidades y métodos de prueba con valores límite. En específico para la turbosina, JET A1 y JET A, algunas de las propiedades definidas en la NOM-016 son su densidad, gravedad, apariencia, temperaturas de destilación, final de ebullición, de inflamación, de congelación, acidez, viscosidad, estabilidad térmica, corrosión, contenido de goma y calificación por microseparómetro.

[1148] De conformidad con el numeral 10.1. de la NOM-016.

[1149] De conformidad con los artículos 48 y 80 de la LH.

[1150] Ídem.

1.3.1. Obtención de permisos

Para que una EPE o un particular[1151] pueda prestar alguna de las actividades reguladas por la LH, es necesario que obtenga un permiso emitido por la autoridad reguladora que corresponda, de conformidad con el artículo 48 de la LH.

Para obtener un permiso para alguna de las actividades referidas, es necesario presentar una solicitud ante la autoridad reguladora competente, la cual deberá contener lo siguiente: **i)** nombre y domicilio del solicitante; **ii)** la actividad que se desea realizar; **iii)** especificaciones técnicas del proyecto; **iv)** documento en el que se exprese el compromiso de contar con las garantías y los seguros que le sean requeridos por la autoridad competente; y, **v)** la demás información que se establezca en la regulación respectiva.[1152]

En todo caso, el otorgamiento de los permisos está sujeto a que el solicitante, demuestre que cuenta con lo siguiente: **i)** un diseño de instalaciones o equipos acordes con la normativa aplicable y las mejores prácticas; **ii)** las condiciones apropiadas para garantizar la adecuada continuidad de la actividad objeto del permiso; y, **iii)** la capacidad de almacenamiento que determine la SENER conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.[1153]

Al respecto, cabe señalar que el requisito señalado como numeral **iii)**, es decir, el demostrar la capacidad de almacenamiento que determine la SENER, fue recientemente adicionado al artículo 56 mediante la REFORMA LH.[1154]

Además de los requisitos mencionados, salvo para el caso de permisos de importación y exportación de Hidrocarburos y PETROLÍFEROS, los solicitantes deberán presentar ante la SENER una evaluación de impacto social de conformidad con el artículo 121 de la LH.[1155] Al respecto, para la obtención de la evaluación de impacto social se sujetarán al procedimiento previsto en la "*Sección Primera. De la Evaluación de Impacto Social*" del REGLAMENTO DE LA LH.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1151] Un particular es una persona física o moral, de conformidad con el artículo 4, fracción XXIII, de la LH.

[1152] De conformidad con el artículo 50 de la LH.

[1153] De conformidad con el artículo 51 de la LH.

[1154] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*54. Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona la Ley de Hidrocarburos.pdf*", páginas tres a cinco. Este requisito, de conformidad con la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la LH, publicada en la Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados el veintiséis de marzo de dos mil veintiuno, está relacionado con la modificación a la Política de Almacenamiento Mínimo, cuya finalidad, de acuerdo con el documento referido es el de "*homologar las obligaciones para lograr el efectivo cumplimiento de inventarios mínimos de petrolíferos en territorio nacional, atendiendo a las circunstancias que prevalecen en el mercado y fomentar el desarrollo eficiente de infraestructura de almacenamiento que contribuya a la seguridad energética*". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Iniciativa de Reforma.pdf.*", págs. III a V.

[1155] De conformidad con el artículo 44 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

Con excepción de los permisos de importación, que se otorgarán con base en la LEY DE COMERCIO, el procedimiento para la obtención de los permisos, una vez acreditados los requisitos anteriores, *grosso modo*, es el siguiente:[1156]

1 Una vez presentada la solicitud, su admisión se resolverá en los 10 (diez) días siguientes a su recepción. Si transcurrido dicho plazo no media requerimiento, la solicitud se entenderá admitida. Si media requerimiento de la autoridad por la omisión de algún requisito, el solicitante deberá presentar la información dentro de los 10 (diez) días siguientes a la notificación del requerimiento. Si el solicitante no desahoga el requerimiento, se tendrá por no admitida la solicitud.

2 Una vez admitida la solicitud, la SENER o la CRE, según corresponda, la analizará dentro del plazo de 90 (noventa) días.

3 Durante los primeros 30 (treinta) días del plazo referido en el numeral anterior, podrán prevenir al solicitante para que en el plazo de 30 (treinta) días, subsane cualquier omisión o deficiencia de información. En este caso, el plazo para la emisión de la resolución se suspenderá y se reanudará al día siguiente hábil de que se desahogue la prevención. Si dicha prevención no se desahoga, se desechará la solicitud.

4 Una vez efectuada la evaluación, la SENER o la CRE, según corresponda, otorgará o negará el permiso. En caso de negar el permiso, quedarán a salvo los derechos del interesado para presentar una nueva solicitud.

Para su análisis, la autoridad correspondiente puede requerir al solicitante información complementaria, realizar investigaciones, recabar información de otras fuentes, efectuar consultas a otras autoridades, celebrar audiencias y cualquier acción que considere necesaria para su mejor proveer.

Además de los requisitos mencionados, salvo para el caso de permisos de importación y exportación de Hidrocarburos y PETROLÍFEROS, los solicitantes deberán presentar ante la SENER una evaluación de impacto social de conformidad con el artículo 121 de la LH.[1157] Al respecto, para la obtención de la evaluación de impacto social se sujetarán al procedimiento previsto en la "*Sección Primera. De la Evaluación de Impacto Social*" del REGLAMENTO DE LA LH.

1.3.2. Contenido de los permisos y obligaciones de los permisionarios

Si bien las autoridades competentes, en sus respectivas competencias, expedirán las disposiciones administrativas de carácter general para los modelos de títulos de cada una de las actividades, los permisos deben contener: **i)** nombre o razón social y domicilio del permisionario; **ii)** objeto del permiso; **iii)** fecha de otorgamiento y vigencia; **iv)** descripción del proyecto y monto de inversión; **v)** obligaciones y condiciones del permiso; **vi)** términos y condiciones para la prestación de los

[1156] De conformidad con el artículo 45 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1157] De conformidad con el artículo 44 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

servicios; **vii)** seguros que deba contratar el permisionario; **viii)** la estructura del capital social del permisionario; y, **ix)** cualquier otra que la autoridad considere relevante.[1158]

Entre las principales obligaciones de los permisionarios se encuentra la de presentar la información relativa a sus actividades para fines de regulación.

1.3.3. Modificación, terminación y revocación de permisos

Los permisos podrán modificarse de oficio cuando, entre otros, los términos y condiciones para la prestación del servicio ya no correspondan a las necesidades del servicio o afecten la seguridad, eficiencia, homogeneidad, regularidad, calidad y continuidad de este, o a solicitud de parte.[1159]

Los permisos pueden terminar por cualquiera de las siguientes consideraciones: **i)** vencimiento de la vigencia o de su prórroga; **ii)** renuncia del permisionario; **iii)** caducidad; **iv)** revocación; **v)** desaparición del objeto o finalidad del permiso; **vi)** disolución, liquidación o quiebra del permisionario; **vii)** resolución judicial; y, **viii)** aquellas causales que se señalen en los permisos.[1160]

Respecto de la vigencia de los permisos, de acuerdo con el artículo 11 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, los permisos tendrán una vigencia de hasta 30 (treinta) años, contada a partir de la fecha de su otorgamiento, salvo los permisos de importación y exportación. El plazo de vigencia podrá ser prorrogado a solicitud del permisionario por una vez y hasta por la mitad de la vigencia original.

En relación con la causal de caducidad, la LH señala que los permisos caducan si, por un lado, los permisionarios no ejercen los derechos conferidos en el permiso en el plazo que para tal efecto se establezca o, a falta de plazo, por un período consecutivo de 365 (trescientos sesenta y cinco) días naturales; o, por otro lado, los permisionarios se ubican en alguno de los supuestos de caducidad que prevea el permiso.[1161]

Por otro lado, en relación con la causal de revocación, se establece en la LH que las autoridades competentes -SENER o CRE, según corresponda- podrán revocar los permisos que hayan expedido cuando cualquiera de las siguientes ocurra:[1162] **i)** incumplir sin causa y sin autorización del objeto, obligaciones o condiciones del permiso; **ii)** realizar prácticas indebidamente discriminatorias en perjuicio de los usuarios; **iii)** no se respete la regulación en materia de precios y tarifas; **iv)** ceder o gravar los permisos sin autorización[1163]; **v)** no se otorguen o respeten las garantías o seguros

---

[1158] De conformidad con el artículo 51 del Reglamento del TÍTULO TERCERO.

[1159] De conformidad con los artículos 47 y 48 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[1160] De conformidad con el artículo 54 de la LH.

[1161] De conformidad con el artículo 55 de la LH. De acuerdo con lo señalado en el artículo 121 de la LH, la evaluación debe contener la identificación, caracterización, predicción y valoración de los impactos sociales que podrían derivarse de las actividades, así como las medidas de mitigación y planes de gestión correspondientes, en los términos que señale el REGLAMENTO DE LA LH.

[1162] De conformidad con el artículo 56 de la LH.

[1163] La cesión de permisos está contemplada en el artículo 53 de la LH; y, 49 y 50 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

correspondientes; **vi)** incumplir con las normas oficiales mexicanas aplicables; **vii)** incumplir con el pago de contribuciones y aprovechamientos por más de un ejercicio fiscal; **viii)** interrumpir, sin causa justificada, por un período de al menos 30 (treinta) días naturales las actividad objeto del permiso; **ix)** no acatar las resoluciones de la COMISIÓN; **x)** no acatar las resoluciones que expida la ASEA; **xi)** realizar las actividades con PETROLÍFEROS que se compruebe que se adquirieron de forma ilícita por contrabando; **xii)** reincidir en el incumplimiento de las disposiciones aplicables a la cantidad, calidad y medición de PETROLÍFEROS o en la modificación de las condiciones técnicas de instalaciones o equipo sin autorización;[1164] y, **xiii)** las que se prevean en el permiso respectivo.

1.3.4. Ocupación, intervención y suspensión de permisos

Todos los permisos a los que se refiere la LH podrán estar sujetos a la ocupación temporal, a la intervención o la suspensión, a fin de garantizar los intereses de la nación. En el caso, para asegurar la continuidad de las actividades que ampara el permiso respectivo, la autoridad podrá contratar a las EPE para el manejo y control de las instalaciones ocupadas, intervenidas o cuyo permiso se haya suspendido.[1165]

La disposición antes referida fue igualmente modificada mediante la REFORMA LH. En contraste la disposición vigente antes de la entrada en vigor de la REFORMA LH, no contemplaba la figura de la suspensión para garantizar los intereses de la nación y en el caso de ocupación o intervención, además de considerar a las EPE para garantizar el control de la actividad, se consideraba también a terceros.[1166]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1164] Los incisos **xi)** y **xii)** fueron adicionados mediante la REFORMA LH. Lo anterior, "*surgió del incremento de la desviación de barriles y combustibles de manera ilícita, que se tradujeron en pérdidas millonarias que no solo afectaban las finanzas de* [PEMEX], *sino de todos aquellos programas, acciones y metas que la Administración Pública Federal se había fijado en beneficio de la colectividad* (…)". Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Iniciativa de Reforma.pdf*", página VI.

[1165] De conformidad con el artículo 57 de la LH.

[1166] Lo anterior, por los siguientes motivos, de acuerdo con la iniciativa de la REFORMA LH: "(…) *en México existe una falta de mecanismos para garantizar el acceso a la energía en casos excepcionales, no atribuibles a los permisionarios. En ese contexto, es importante que las* [EPE] *jueguen un papel más activo en el tratamiento y refinación del petróleo, procesamiento de gas natural, y* [las ACTIVIDADES], *toda vez que se considera inadecuado dejar la protección de dichas actividades en manos del sector privado ante riesgos inminentes a la seguridad nacional, la seguridad energética o para la economía nacional.* (…) *la Administración Pública Federal* (…) *tiene como objetivo reducir las debilidades estructurales del sistema energético nacional para que éste pueda responder de mejor forma a los impactos del entorno energético internacional y al riesgo de desabasto en el suministro de combustibles. Para este propósito, es necesario impulsar una política energética que permita a la Federación actuar eficazmente ante los riesgos mencionados, mediante la suspensión de los permisos* (…), *y de este modo mantener la suficiencia energética en el corto, mediano y largo plazos.*"

En relación con la figura de la suspensión, integrada recientemente a la LH a través de la REFORMA LH, se establece que es procedente cuando se prevea un peligro inminente para la seguridad nacional, la seguridad energética o para la economía nacional. El procedimiento para que la suspensión opere, está explícito en el artículo 59 bis de la LH. El plazo de suspensión tendrá la duración que la autoridad determine.[1167]

La ocupación temporal procederá en los supuestos previstos en la Ley de Expropiación,[1168] cuando el permisionario incumpla sus obligaciones por causas no imputables a este, tales como guerra, desastre natural, grave alteración del orden público o cuando se prevea un peligro inminente para la seguridad nacional, la seguridad energética o para la economía nacional. La ocupación puede durar hasta 36 (treinta y seis) meses.[1169]

Ahora bien, cuando el permisionario incumpla sus obligaciones por causas imputables a este y se ponga en peligro grave el suministro de los PETROLÍFEROS relacionados con el objeto del permiso, la autoridad podrá intervenir en la realización de la actividad. De igual forma, la intervención puede durar hasta 36 (treinta y seis) meses.[1170]

El procedimiento para la ocupación y la intervención referidos, se encuentran brevemente contemplados en los artículos 58 y 59 de la LH, respectivamente.[1171]

En relación con la figura de la suspensión, integrada recientemente a la LH a través de la REFORMA LH, se establece que es procedente cuando se prevea un peligro inminente para la seguridad nacional, la seguridad energética o para la economía nacional.

Finalmente, en relación con el Régimen de permisos antes descrito, la LH, el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, así como diversas disposiciones jurídicas, establecen consideraciones específicas para cada una de las actividades contempladas en el Título Tercero de la LH, con relación a las solicitudes para el otorgamiento de los permisos, así como las obligaciones que los permisionarios deben observar. Dichas particularidades se abordarán en la descripción del marco jurídico de cada una de las actividades.

1.4. Incumplimiento de obligaciones

El artículo 86, fracción II, de la LH señala que la CRE sancionará, entre otros, los siguientes: **i)** el incumplimiento de las disposiciones aplicables a la cantidad, calidad y medición de petrolífero; **ii)** la prestación de las actividades cuya adquisición lícita no se compruebe al momento de una verificación; **iii)** el incumplimiento de los términos y condiciones de los permisos; **iv)** el incumplimiento de la obligación de acceso abierto; **v)** la suspensión sin la autorización

---

[1167] De conformidad con el artículo 59 de la LH.

[1168] Publicada en el DOF el veinticinco de noviembre de mil novecientos treinta y seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintisiete de enero de dos mil doce.

[1169] De conformidad con el artículo 58 de la LH.

[1170] De conformidad con el artículo 59 de la LH.

[1171] De manera adicional, para los casos de ALMACENAMIENTO y TRANSPORTE por ducto, las DACG DE ACCESO ABIERTO, detallan el procedimiento de intervención. Ver disposiciones 49.2 y ss. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

correspondiente de los servicios amparados por un permiso; **vi)** la cesión, enajenación, traspaso o gravamen total o parcial, de los derechos u obligaciones derivados de un permiso que haya otorgado, sin la autorización correspondiente; **vii)** el incumplimiento de la regulación sobre precios o tarifas máximas; **viii)** la modificación de las condiciones técnicas de sistemas, ductos, instalaciones o equipos; y, **ix)** la realización de actividades sin permiso vigente o autorización.

1.5. Regulación Asimétrica

Dentro de los mecanismos establecidos en la REFORMA ENERGÉTICA, para llevar a cabo una transición hacia mercados competidos en el sector de hidrocarburos, se sujetó a PEMEX y a sus EPS, a través del artículo Décimo Tercero Transitorio de la LH,[1172] a un esquema de regulación asimétrica. Dicha medida tiene por objeto limitar el poder dominante de PEMEX y de sus EPS, hasta el momento en que se logre una mayor participación de agentes económicos, que propicien el desarrollo eficiente y competitivo en los mercados.

En dicho artículo transitorio se distingue que la venta de primera mano se entiende como la primera enajenación, en territorio nacional, que realice PEMEX y sus EPS, por cuenta y orden del Estado, a un tercero o entre ellos. Dicha venta se realiza a la salida de las plantas de procesamiento, las refinerías, puntos de inyección del producto importado, ductos de internación o en los puntos de inyección del producto que provenga de manera directa de campos de producción. Por su cuenta, la comercialización es la venta que realiza PEMEX o sus EPS en puntos distintos a aquellos en que se realiza la venta de primera mano.

De igual forma, en el artículo transitorio referido se establecen principios de regulación para las ventas de primera mano y la comercialización que realicen por PEMEX y sus EPS.

Respecto de las ventas de primera mano, la regulación incluye la aprobación y expedición de los términos y condiciones generales, así como la expedición de la metodología para el cálculo de sus precios.

Por lo que hace la comercialización, se señala que PEMEX y sus EPS podrán comercializar hidrocarburos, PETROLÍFEROS o petroquímicos siempre que se desagreguen los distintos servicios que preste y el precio de venta de primera mano del producto de que se trate y que la prestación del servicio se realice en cualquier punto de entrega en el que PEMEX pueda ofertarlos.

Así la CRE a través de diversos actos y disposiciones administrativas, emitió el marco de regulación asimétrica al que se sujeta a PEMEX y a sus EPS, en términos del artículo Décimo Tercero Transitorio de la LH. Dentro de dicho marco regulatorio se destacan las siguientes disposiciones administrativas, al tener injerencia dentro del MERCADO INVESTIGADO:

- *DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA*. El cuatro de febrero de dos mil dieciséis, la CRE emitió la resolución RES/071/2016,[1173] por la que se establecieron las DACG DE REGULACIÓN

[1172] En su texto original, antes de la reforma a la LH publicada en el DOF el diecinueve de mayo de dos mil veintiuno.
[1173] Publicada en el DOF el veintitrés de marzo de dos mil dieciséis.

ASIMÉTRICA. Dichas disposiciones administrativas, establecieron las reglas a las que se sujetan PEMEX y sus EPS en el desarrollo de las actividades de ventas de primera mano y comercialización de PETROLÍFEROS, entre los que se incluye la turbosina. A través de las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA, se establecieron normas específicas relacionadas con, entre otras términos contractuales, publicación de información y facturación de servicios.

- *Modelos de contratos*. En línea con las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA, la CRE autorizó mediante la resolución RES/1440/2017,[1174] los modelos de contratos para la COMERCIALIZACIÓN de turbosina y gasavión, por los que PEMEX y sus EPS, podrán prestar por separado dichas actividades en el mercado. Dichos modelos de contratos son públicos y observan diversos principios, entre los que destacan los de no existencia de cláusulas de exclusividad.[1175]

- *Obligación de publicidad*. En seguimiento a las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA, el dieciocho de diciembre de dos mil diecisiete, la CRE emitió el acuerdo A/075/2017, a través del cual, se establecen los criterios que deben observar PEMEX y sus EPS en la publicación de información relacionada con su actividad comercial, descuentos y precios convencionales de la turbosina, y otros productos energéticos. Al respecto, se estableció la obligación para PEMEX y sus EPS, de publicar y mantener actualizado en su portal electrónico, para acceso a cualquier persona que cuente con internet, los descuentos o precios convencionales que ofrezcan a sus usuarios actuales o potenciales, así como los criterios y requisitos para acceder a ellos, en cada punto de venta o entrega. Lo anterior, para las actividades de ventas de primera mano y comercialización de diversos productos energéticos, entre los que se encuentran la turbosina.[1176]

Los actos y disposiciones administrativas emitidos por la CRE, que componen la regulación asimétrica, continuaron vigentes de manera ininterrumpida desde su emisión hasta la publicación en el DOF, el diecinueve de mayo de dos mil veintiuno, del "*Decreto por el que se reforma el Artículo Décimo Tercero Transitorio de la Ley de Hidrocarburos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 2014*". Este decreto reformó el artículo Décimo Transitorio de la LH para quedar como sigue:

> "**Décimo Tercero.** Al haberse logrado una mayor participación de agentes económicos que propicien el desarrollo eficiente y competitivo de los mercados, se deja sin efectos la facultad otorgada a la Comisión Reguladora de Energía para sujetar a principios de regulación asimétrica las ventas de primera mano de Hidrocarburos, Petrolíferos o Petroquímicos, así como la comercialización que realicen personas controladas por Petróleos Mexicanos o sus organismos subsidiarios.

[1174] Mediante resolución RES/2552/2017 la CRE ajustó a PEMEX TRI los modelos de contrato de combustóleo, turbosina y gasavión y gasóleo e IFO 180 aprobados mediante la resolución RES/1440/2017.
[1175] De conformidad con el numeral CUARTO de la RES/1440/2017 de la CRE.
[1176] De conformidad con el numeral PRIMERO del acuerdo A/075/2017 de la CRE.

> La enajenación que realicen Petróleos Mexicanos, sus empresas productivas subsidiarias, o una Persona Moral, por cuenta y orden del Estado, será considerada como comercialización en términos de lo establecido por la presente Ley y sus Reglamentos, por lo que se deberán observar los principios de generalidad y no indebida discriminación previstos en la misma."

Derivado de lo anterior, el veinte de mayo de dos mil veintiuno, la CRE emitió el acuerdo A/015/2021,[1177] mediante el cual dejó sin efectos los actos y disposiciones administrativas que componen la regulación asimétrica a la que está sujeto PEMEX y sus EPS.

No obstante, el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO, a través del juicio de amparo indirecto radicado en el expediente judicial 1855/2021, otorgó la suspensión definitiva del acuerdo A/015/2021, por lo que, en cumplimiento a dicha resolución, la CRE publicó en el DOF el veintiuno de junio de dos mil veintiuno el oficio SE-300/29161/2021 por el que se da aviso al público en general que, en tanto siga vigente la medida cautelar impuesta por el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO, el acuerdo A/015/2021 queda sin efectos y en consecuencia, se restablece provisionalmente el artículo Décimo Tercero Transitorio de la LH, así como los actos y disposiciones administrativas que componen la regulación asimétrica a la que están sujetos PEMEX y sus EPS.

2. Producción e importación de PETROLÍFEROS

En la presente sección se describen las principales normas específicas aplicables a las actividades de producción e importación de PETROLÍFEROS.

2.1. Producción

Derivado de la propia definición de PETROLÍFEROS que otorga la LH, que señala que estos son los productos obtenidos de la refinación del petróleo o del procesamiento del gas natural, la actividad de producción comprende la refinación de petróleo.[1178] En ese mismo sentido, de acuerdo con el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, la refinación comprende "(…) *el conjunto de procesos físicos y químicos a los cuales se somete el Petróleo para convertirlo en Petrolíferos y Petroquímicos,* (…), *para su empleo como insumo en procesos industriales, o para su consumo final*".[1179] De acuerdo con lo anterior, para efectos del MERCADO INVESTIGADO, en la presente, la producción, se refiere a la refinación para la obtención de combustibles aéreos.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1177] Publicado el veintiuno de mayo de dos mil veintiuno en el DOF mediante el ACUERDO número A/015/2021 por el que la Comisión Reguladora de Energía da cumplimiento al Transitorio Tercero del Decreto por el que se reforma el Artículo Décimo Tercero Transitorio de la LH publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 2014, publicado en el mismo medio de difusión oficial el 19 de mayo de 2021.

[1178] Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo I investigación Turbosina y gasavión mod. Ppam.pdf*", página uno. Cabe señalar que el tratamiento comprende los procesos industriales previos a la refinación a los cuales se somete el petróleo para llevar a cabo la separación de agua, sedimentos u otros compuestos con los que se encuentre mezclado.

[1179] De conformidad con el artículo 15, fracción II, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

La SENER es la encargada de regular y supervisar la actividad de refinación, así como emitir, modificar o revocar los permisos necesarios para realizar dicha actividad.[1180] Estos permisos están sujetos al régimen descrito en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" y se otorgarán para una instalación o conjunto de instalaciones específicos y una capacidad de producción determinada, que será propuesta por el solicitante.[1181]

Actualmente, para la refinación de petróleo, PEMEX TRI es titular de 7 (siete) permisos, que corresponden a cada una de las 7 (siete) refinerías que componen el Sistema Nacional de Refinación, las cuales son: Miguel Hidalgo, Antonio M. Amor, General Lázaro Cárdenas, Francisco I. Madero, Ing. Antonio Dovalí Jaime, Ing. Héctor R. Lara Sosa y Dos Bocas.[1182]

2.2. Importación

La importación de PETROLÍFEROS, dentro de los que se incluye la turbosina, comprende la entrada al territorio nacional de las mercancías reguladas en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN y el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN para permanecer en él, ya sea en forma temporal o definitiva.[1183] Dichas mercancías reguladas son hidrocarburos y PETROLÍFEROS.

De conformidad con lo señalado en el "***Anexo 2. Descripción de AUTORIDADES PÚBLICAS y AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO***", la SENER es la autoridad encargada de regular y supervisar la actividad de importación, así como emitir, modificar o revocar los permisos necesarios para realizar dicha actividad, en términos de la LEY DE COMERCIO y con apoyo de la SE.[1184]

2.2.1. LEY DE COMERCIO

La LEY DE COMERCIO señala que el Ejecutivo tiene la facultad de establecer medidas para regular o restringir la exportación o importación de mercancías a través de acuerdos expedidos por la SE.[1185]

En relación con el otorgamiento de permisos para la actividad de importación -denominados en la LEY DE COMERCIO como permisos previos-, el formato de solicitudes, requerimientos y procedimientos de trámite deben ser publicados en el DOF y su expedición debe ser resuelta en

---

[1180] De conformidad con los artículos 48, fracción I, y 80, fracción I, inciso a), de la LH y 4, fracción I, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[1181] De conformidad con el artículo 17 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[1182] Folios 1131 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*ANEXO. V(18) PERMISO SENER-REF-007-2019*"; y, 1945 del EXPEDIENTE. Permisos número SENER-REF-001-2018, SENER-REF-002-2018, SENER-REF-003-2018, SENER-REF-004-2018, SENER-REF-005-2018, SENER-REF-006-2018 y SENER-REF-007-2019.

[1183] Información visible en el archivo electrónico denominado De conformidad con el Punto 3, fracción IV, del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN. Folio 470 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo I investigación Turbosina y gasavión mod. Ppam.pdf*", página dos.

[1184] De conformidad con los artículos 48, fracción I, y 80, fracción I, inciso c), de la LH; 4, fracción III, y 13 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[1185] De conformidad con el artículo 4, fracción III, de la LEY DE COMERCIO.

máximo 15 (quince) días. En cada uno de los permisos se debe indicar las modalidades, condiciones y vigencia, así como el valor y cantidad, o volumen a importar.[1186]

2.2.2. ACUERDO DE CLASIFICACIÓN

En la presente sección y en la sección siguiente denominada "***2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN***" se describen los dos acuerdos que regularon, entre otros, el régimen de permisos de importación durante el PERÍODO y hasta la emisión del presente DICTAMEN PRELIMINAR. En específico, en la sección "***2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN***" se refiere la vigencia y aplicabilidad de ambos acuerdos, en relación con la emisión del ACUERDO DE EFECTOS y del ACUERDO DE ABROGACIÓN.

El ACUERDO DE CLASIFICACIÓN tiene por objeto regular la importación y exportación de hidrocarburos y PETROLÍFEROS. En caso de que se trate de la importación de mercancías señaladas en el "Anexo I"[1187] del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, entre ellas la turbosina, se sujetará a permiso previo por parte de la SENER.[1188]

Así, mediante el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, se da a conocer el procedimiento y requisitos que deberán seguir los interesados para solicitar permiso de importación.

En primer lugar, la autorización para llevar a cabo la importación puede ser agotada en un año o veinte años.[1189] Para el otorgamiento de los permisos de importación, así como sus prórrogas y modificaciones, se requiere opinión de la Unidad de Política de Ingresos Tributarios de la SHCP y de la Dirección General de Industrias Ligeras de la SE.[1190] Al respecto, como se verá más adelante, el no obtener opinión favorable, es una de las causales para que no se otorgue el permiso correspondiente.

El "Anexo III" del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN establece los requisitos que deben contener las solicitudes de permisos previos -tanto de un año como de veinte años-. En el "Anexo III", se requieren: **i)** datos generales del interesado;[1191] **ii)** datos de la solicitud;[1192] y, **iii)** partidas de la

---

[1186] De conformidad con el artículo 21 de la LEY DE COMERCIO.

[1187] De acuerdo con el Anexo I del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, la turbosina (keroseno, petróleo lampante) y sus mezclas, con la fracción arancelaria 2710-19.08, está sujeta al requisito de permiso de importación.

[1188] Punto 5 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[1189] De conformidad con el punto 3, fracción VI, del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[1190] De conformidad con el punto 9 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[1191] En específico: 1. Denominación o razón social; 2. Actividad económica preponderante; 3. Registro Federal de Contribuyentes; 4. Clave Única de Registro de Población (en caso de persona física); 5. Correo electrónico; y, 6. Domicilio fiscal del solicitante.

[1192] Los datos de la solicitud requeridos son: 1. indicar si es solicitud inicial, modificación o prórroga; 2. el régimen solicitado (temporal o definitivo) y clasificación de régimen y la vigencia para el cual se solicita el permiso; 3. la descripción de la mercancía, su fracción arancelaria; 4. la unidad de medida, la cantidad solicitada, la unidad de medida y el valor factura solicitado; 6. país(es) de origen a importar; 7. descripción del uso que se le pretende dar a la mercancía y justificación o beneficio que se obtiene al importar y otras observaciones; y, 8. la entidad federativa desde la que se ingresa la solicitud la representación federal: Secretaría de Energía, Oficina Central.

mercancía, en caso de que el interesado requiera ingresar productos con diferentes características o presentaciones que se clasifiquen en la misma fracción arancelaria.[1193]

De manera adicional, los interesados deben cumplir con algunos requisitos adicionales, dependiendo de la vigencia por la que se solicita el permiso, de acuerdo con lo siguiente:[1194]

Tabla 5. Requisitos para la obtención de permisos, de acuerdo con su vigencia[1195]

Permisos con vigencia de 1 (un) año	Permisos con vigencia de 20 (veinte) años
- Señalar los medios por los que se van a transportar las mercancías y la ubicación de las instalaciones o equipos de almacenamiento – incluyendo para usos propios-, distribución o de expendio en donde se recibirán. - Identificar con razón social y RFC a los permisionarios que recibirán la mercancía y acreditar la relación comercial con tales permisionarios mediante contrato y el permiso correspondiente. Para el caso de usos propios, la razón social y RFC del propietario de las instalaciones. - Presentar el contrato celebrado con laboratorio acreditado por la CRE para la verificación del cumplimiento de la NOM-016. - En el caso de proveedores extranjeros, la relación que contenga su nombre, domicilio, e ID fiscal y el documento con el que se acredite la relación (contrato de SUMINISTRO o factura) y el volumen que se planea adquirir durante el ejercicio fiscal. - Identificar al menos dos de los clientes principales con denominación social y RFC y acreditar la relación comercial mediante contrato que incluya el volumen que se planea vender durante el ejercicio fiscal.	- Demostrar que cuenta con infraestructura o que se está desarrollando. - Presentar contratos de largo plazo de suministro. - Permiso correspondiente, en términos del artículo 48 de la LH, vinculado a la infraestructura por la que se llevará a cabo la importación. **Los interesados que hayan obtenido el permiso previo con vigencia por 20 años, deberán presentar a la SENER de manera trimestral un reporte que incluya el país de origen, el punto de entrada al país, los volúmenes ingresados por cada punto de entrada, el proveedor y el área geográfica abastecida.[1196]

En caso de que la solicitud no contenga la información necesaria o no cumpla con los requisitos referidos, se prevendrá al interesado por escrito y por una sola vez, dentro de los cinco días siguientes a la recepción de la solicitud, para que subsane las omisiones y, en caso de que transcurrido el plazo que se haya fijado no se desahogue la prevención, se desechará el trámite. Si

---

[1193] En específico: 1. Cantidad de la mercancía solicitada; 2. Fracción arancelaria; 3. Unidad de medida; 4. Descripción de la mercancía solicitada e incluir la descripción del uso que se pretende dar a la mercancía; 5. Precio unitario solicitado en dólares americanos; y, 6. Total solicitado en dólares.

[1194] De conformidad con los puntos 10 y 11 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[1195] Elaboración propia con la información contenida en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

[1196] De conformidad con el punto 23 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

dentro del plazo señalado la SENER no emite requerimiento alguno, se tendrá por admitida la solicitud.[1197]

Las solicitudes de permiso de importación, así como sus prórrogas y modificaciones, deberán resolverse en un plazo de trece días hábiles o quince días hábiles.[1198] Al respecto, una vez transcurrido el plazo y si no obra notificación por parte de la SENER: **i)** para el caso de las solicitudes de importación con vigencia de un año, se entenderá que la autorización ha sido otorgada por lo que, a petición del solicitante, se deberá expedir el permiso respectivo; y, **ii)** para el caso de las solicitudes de importación con vigencia de veinte años, se entenderá que la autorización no ha sido otorgada.[1199]

De conformidad con el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, los permisos otorgados serán prorrogables cuando las circunstancias de hecho o criterios por los que se otorgaron sigan vigentes.[1200]

Para el otorgamiento de los permisos se considera:[1201] **i)** si la autorización genera afectación en las finanzas públicas;[1202] **ii)** la suficiencia de producción nacional;[1203] **iii)** la contravención de disposiciones jurídicas aplicables; **iv)** la acreditación ante la SENER de la participación del interesado en actividades ilícitas; y, **v)** si del análisis del balance energético se concluya que las importaciones representan una amenaza para la continuidad del suministro dentro del país y que merman sus condiciones de seguridad energética.[1204]

Cabe señalar que algunos de los datos de los permisos de importación son de carácter indicativo, es decir, los permisos son válidos y no requieren modificación, aunque: **i)** el país señalado sea distinto del que sea procedente; y, **ii)** el valor y el precio unitario sean distintos del que se declare en aduana.[1205]

Finalmente, los permisos de importación serán revocados por la SENER cuando, entre otros, se acredite un mal uso del permiso, se transgreda el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN o las condiciones establecidas en el permiso, se alteren las condiciones en las que se otorgó el permiso o la autoridad competente acredite que el importador no cuenta con la documentación que ampare la legal introducción de las mercancías.[1206]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1197] De conformidad con el punto 12 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[1198] Si la solicitud se presentó a través de la VUCEM, en el primer caso, o si la solicitud se presentó en la oficina central de la SENER, en el segundo caso.
[1199] De conformidad con el punto 13 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[1200] De conformidad con los puntos 14 y 15 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[1201] De conformidad con el punto 16 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[1202] En opinión de la Unidad de Política de Ingresos Tributarios de la SHCP.
[1203] En opinión de la Dirección General de Industrias Ligeras de la SE.
[1204] El balance energético se determina tomando en cuenta la oferta de la producción nacional y las importaciones, así como la demanda nacional y las exportaciones.
[1205] De conformidad con el punto 17 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.
[1206] De conformidad con el punto 18 del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

2.2.3. ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

En diciembre de dos mil veinte, entró en vigor el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, con el que se abrogó el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.

No obstante, en marzo de dos mil veintiuno se publicó en el DOF el ACUERDO DE EFECTOS, en virtud de que el JUEZ SEGUNDO ESPECIALIZADO, resolvió el incidente de suspensión derivado del juicio de amparo indirecto 16/2021 y concedió la medida cautelar para el efecto de que se suspendan todas las consecuencias derivadas del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

En consecuencia, el ACUERDO DE EFECTOS suspendió todos los efectos y consecuencias derivados del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, en concreto, de los artículos que conforman la regulación aplicable para la materia de importación y exportación de PETROLÍFEROS e hidrocarburos, incluyendo los artículos transitorios. Asimismo, a efecto de no generar un vacío normativo, se determinó que sería aplicable el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN.[1207]

En la suspensión concedida, se aclaró que el trámite de las solicitudes de permisos de importación y exportación de PETROLÍFEROS que hubieran sido presentadas durante la fecha en que entró en vigor y hasta la emisión de la suspensión, debían sustanciarse conforme a las disposiciones contenidas en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, sin que ello implicara que quedara insubsistente el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN. Dicha suspensión estaría vigente hasta que causara ejecutoria la resolución que se dicte en el juicio de amparo referido.[1208]

Sin embargo, el diecisiete de febrero de dos mil veintidós, la SE y la SENER, emitieron el ACUERDO DE ABROGACIÓN por el que se abrogó el ACUERDO DE EFECTOS. En el ACUERDO DE ABROGACIÓN se señaló que la suspensión de la aplicación del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN prevalece únicamente para los quejosos promoventes de juicios de amparo con medida cautelar concedida de manera particular. Este acuerdo entró en vigor al día siguiente de su publicación[1209] y dispuso lo siguiente en sus artículos transitorios:

> "Segundo. A partir de la entrada en vigor de este Acuerdo se reanudará la totalidad de los efectos del *[ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN]*; mismo que será aplicable a todos los interesados en importar y exportar los petrolíferos e hidrocarburos regulados en el mismo, **con excepción de aquellos sujetos que hayan obtenido una medida cautelar con efectos particulares, en contra de su aplicación**.
> Tercero. La *[SENER]*, en el ámbito de sus atribuciones, a efecto de resolver las solicitudes para la obtención de un permiso previo de importación y exportación de petrolíferos e hidrocarburos, que se hayan ingresado a través de la *[VUCEM]* durante el plazo en que se suspendieron las consecuencias derivadas del *[ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN]*, **prevendrá a los interesados a efecto de que tengan oportunidad de ajustar su solicitud al marco normativo**

[1207] De conformidad con el numeral PRIMERO del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[1208] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*102. Incidente de suspensión 16.21.pdf*", páginas, treinta y seis y treinta y siete.

[1209] Es decir, el dieciocho de febrero de dos mil veintidós.

> **aplicable y que reanuda sus efectos a partir del presente Acuerdo**; para lo cual podrá habilitar los plazos que estime conducentes.
> Cuarto. El Permiso Previo de importación o exportación de petrolíferos o hidrocarburos que haya sido otorgado por la *[SENER]* antes de la entrada en vigor del presente Acuerdo, será válido hasta que concluya su vigencia, de igual forma, **los derechos y obligaciones derivados de los mismos se regirán conforme a la normatividad aplicable a la fecha de su emisión.**" [énfasis añadido]

Así, los efectos y consecuencias derivados del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN se suspendieron durante el plazo del tres de marzo de dos mil veintiuno y hasta el dieciocho de febrero de dos mil veintidós, en términos del ACUERDO DE EFECTOS y del ACUERDO DE ABROGACIÓN, por lo que, durante dicho periodo, el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN mantuvo sus efectos.

En ese sentido, los permisos de los AGENTES ECONÓMICOS que los obtuvieron antes de la entrada en vigor del ACUERDO DE CLASIFICACIÓN E IMPORTACIÓN[1210] y durante el periodo mencionado en el párrafo anterior, se rigen con base en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN hasta que concluya su vigencia. Por su parte, a los interesados en obtener un permiso o a los AGENTES ECONÓMICOS cuya solicitud esté en trámite, les será aplicada la regulación contenida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Por lo anterior, se describe el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN acuerdo a continuación.

De manera similar al ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que la importación es la entrada de mercancías a territorio nacional para permanecer en él, ya sea por tiempo limitado o ilimitado.[1211]

El ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN tiene por objeto general el establecer las fracciones arancelarias de las mercancías sujetas a regulación.[1212] En particular, en relación con los permisos para la importación y exportación de hidrocarburos y PETROLÍFEROS, el acuerdo tiene por objeto: **i)** establecer las mercancías sujetas a permiso; **ii)** brindar certeza jurídica respecto de las condiciones y regímenes aduaneros para las operaciones de comercio exterior relacionadas con la importación y exportación de hidrocarburos y PETROLÍFEROS; y, **iii)** determinar las condiciones de cumplimiento que deberán acreditarse ante las autoridades competentes para obtener y mantener vigentes los permisos previos.[1213]

Es de mencionar que el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que, en relación con el otorgamiento y supervisión de los permisos, la SENER se orientará a los objetivos de política púbica en materia energética en los que se incluye la seguridad energética del país, la sustentabilidad, la continuidad en el suministro de combustibles y la diversificación de mercados. En ese sentido, la SENER debe considerar el balance de la oferta correspondiente a la producción

---

[1210] En los términos de los artículos transitorios QUINTO y SEXTO del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1211] De conformidad con el artículo 3, fracción XIX, del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1212] De conformidad con el artículo 1 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1213] De conformidad con el artículo 27 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

nacional y las importaciones, y la demanda nacional y las exportaciones, así como el fortalecimiento de los niveles de almacenamiento de hidrocarburos y PETROLÍFEROS.[1214]

En el marco de lo anterior, los permisos tienen por objeto ser una medida de restricción no arancelaria que regule las importaciones y exportaciones a fin de controlar que las operaciones de comercio exterior no afecten la balanza energética,[1215] se fomente el cumplimiento de obligaciones y se prevengan prácticas de fraude y contrabando.[1216] En este sentido, la SENER podrá allegarse de información de cualquier institución o dependencia para contar con elementos suficientes para determinar que el otorgamiento o vigencia de un permiso contribuye a la seguridad energética y garantía de suministro de combustibles en territorio nacional.[1217]

De acuerdo con el "Anexo II", inciso a), del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, la turbosina, keroseno (petróleo lampante) y sus mezclas, está sujeta al requisito de permiso por parte de la SENER.

Para solicitar el permiso de importación, las solicitudes deberán presentarse mediante la VUCEM, de conformidad con el "Anexo III" del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.[1218]

Dicho anexo establece los requisitos que deben contener las solicitudes de permisos previos -tanto de 1 (un) un año como de 5 (cinco) años-. En el anexo, se requieren: **i)** datos generales del interesado;[1219] **ii)** datos de la solicitud;[1220] y, **iii)** partidas de la mercancía, en caso de que interesado requiera ingresar productos con diferentes características o presentaciones que se clasifiquen en la misma fracción arancelaria.[1221]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1214] De conformidad con el artículo 28 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[1215] De acuerdo con el artículo 3, fracción IV, del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, el balance energético es la relación de la oferta de algún petrolífero o hidrocarburo, compuesta por la producción, las importaciones y los inventarios, con la demanda de este, integrada por las ventas a usuarios finales o autoconsumo.

[1216] De conformidad con el artículo 29 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[1217] De conformidad con el artículo 37 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[1218] De conformidad con el artículo 32 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

[1219] En específico: 1. Denominación o razón social; 2. Actividad económica preponderante; 3. Registro Federal de Contribuyentes; 4. Clave Única de Registro de Población (en caso de persona física); 5. Correo electrónico; y, 6. domicilio fiscal del solicitante.

[1220] Los datos de la solicitud requeridos son: 1. indicar si es solicitud inicial, modificación o prórroga; 2. el régimen solicitado y clasificación de régimen y la vigencia para el cual se solicita el permiso; 3. la descripción de la mercancía, su fracción arancelaria; 4. la unidad de medida, la cantidad solicitada, la unidad de medida y el valor factura solicitado; 6. país(es) de origen a importar; 7. descripción del uso que se le pretende dar a la mercancía y justificación o beneficio que se obtiene al importar y otras observaciones; 8. la entidad federativa desde la que se ingresa la solicitud; y, 9. la representación federal: Secretaría de Energía, Oficina Central.

[1221] En específico: 1. Cantidad de la mercancía solicitada; 2. Fracción arancelaria; 3. Unidad de medida; 4. Descripción de la mercancía solicitada e incluir la descripción del uso que se pretende dar a la mercancía; 5. Precio unitario solicitado en dólares americanos; y, 6. Total solicitado en dólares.

De conformidad con el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, únicamente se podrán otorgar permisos con vigencia de 1 (un) año y de 5 (cinco) años. Para obtener dichos permisos, los solicitantes deberán presentar lo siguiente:

Tabla 6. Requisitos para la obtención de permisos, de acuerdo con su vigencia[1222]

Permiso con vigencia de 1 (un) año[1223]	Permiso con vigencia de 5 (cinco) años[1224]
- Acreditar que desarrolla actividades relacionadas con la importación - RFC del solicitante y del representante e identificación del representante - Permiso de comercialización y/o transporte de la mercancía que se pretende importar o si el permisionario es un tercero, acreditar la vigencia del permiso y la relación contractual con este - Señalar los medios por los que se va a importar (desde su recepción hasta la entrega), así como la ubicación de las instalaciones o equipos (incluyendo almacenamiento para usos propios) - Señalar uso y destino final de la mercancía - Escrito en el que se manifieste estar al corriente de obligaciones administrativas, fiscales y aduaneras, con la finalidad de que se pueda hacer buen uso del permiso - Contrato celebrado con los laboratorios acreditados y aprobados y/o registrados para acreditar la calidad del combustible - Identificación de los proveedores de la mercancía a importar y contrato con estos o factura que sustente el volumen solicitado respecto del producto a importar; o en caso de no contar con antecedentes de importación, deberá exhibir documento de intención de compra de los clientes que le permita justificar el volumen solicitado - Identificación de dos de sus clientes, así como acreditar la relación con estos a través de contratos u otros, indicando el volumen del producto que se plantea vender durante la vigencia del permiso - Presentar una proyección mensual del costo de internación y del volumen de mercancía que se pretenda importar	- Cumplir con los requisitos para el permiso cono vigencia de 1 (un) año - Demostrar que sus compromisos contractuales tendrán una duración de al menos 5 (cinco) años - Demostrar que cuenta con infraestructura de almacenamiento y/o de transporte de la mercancía o que la está desarrollando, así como presentar el permiso correspondiente.

[1222] Elaboración propia con la información contenida en el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1223] De conformidad con el artículo 39 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1224] De conformidad con el artículo 40 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Permiso con vigencia de 1 (un) año[1223]	Permiso con vigencia de 5 (cinco) años[1224]
- Si el interesado es permisionario de comercialización y/o distribución de PETROLÍFEROS, acreditar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. ** Cuando el interesado no justifique el volumen solicitado, la SENER podrá ajustar el volumen al que considere acreditado.	

Una vez presentada la solicitud, la SENER integrará un expediente y dentro de los 5 (cinco) días hábiles a partir de la recepción de la solicitud sin que la autoridad haya realizado alguna prevención, la solicitud se entenderá admitida. En caso de que se haya prevenido al solicitante, este tendrá un plazo de 10 (diez) días para desahogarla. Si no se desahoga en el plazo establecido en tiempo y forma, se desechará la solicitud. En caso de prevención, el plazo para la emisión de la resolución se suspenderá y se reanudará al día siguiente de que se desahogue la prevención.[1225]

Para resolver la solicitud se contará con: **i)** la opinión de la Unidad de Política de Ingresos Tributarios de la SHCP, para identificar si el permiso pudiera generar una afectación a las finanzas públicas o a los bienes que solicita importar o un detrimento al Estado; **ii)** la opinión de la Dirección General de Industrias Ligeras de la SE sobre la suficiencia de la producción nacional, y **iii)** las razones y fundamento jurídico para la determinación, para lo que se deberá tomar en consideración el análisis del balance energético que realice la SENER, las condiciones de seguridad energética y garantía de suministro del petrolífero en territorio nacional.[1226]

Los permisos no se otorgarán cuando el solicitante participe en actividades ilícitas, se identifique un incumplimiento en materia energética, aduanera o fiscal y cuando del análisis del balance energético se identifique una afectación a la seguridad energética o a la garantía de suministro en el país.[1227]

La SENER deberá emitir la resolución correspondiente dentro de los 12 (doce) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud. Si transcurrido ese plazo no media notificación de otorgamiento, se entenderá que el permiso ha sido negado.[1228]

Los permisos otorgados son nominativos e intransferibles.[1229] De igual manera que en el ACUERDO DE CLASIFICACIÓN, el país de origen, y el valor y precio unitario contenidos en el permiso son de carácter indicativo.[1230]

[1225] De conformidad con los artículos 44 y 45 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1226] De conformidad con el artículo 46 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1227] Ídem.
[1228] De conformidad con el artículo 47 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1229] De conformidad con el artículo 48 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1230] De conformidad con el artículo 49 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Los permisos son prorrogables una vez agotado su volumen o concluida su vigencia. El permiso de 1 (un) año es prorrogable hasta en dos ocasiones, mientras que el de 5 (cinco) por una ocasión.[1231]

Los permisos terminarán por: **i)** vencimiento de la vigencia; **ii)** renuncia; **iii)** caducidad; **iv)** revocación; **v)** desaparición del objeto o de la finalidad del permiso; **vi)** disolución, liquidación o quiebra del permisionario; y, **vii)** resolución judicial o mandamiento firme de autoridad competente.[1232]

En relación con la caducidad, el ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que los permisos de 1 (un) año caducan si no son utilizados por más de 30 (treinta) días consecutivos y el de 5 (cinco) años a los 365 (trescientos sesenta y cinco) días consecutivos sin ejercer los derechos conferidos en este.[1233]

Respecto de la revocación, los permisos serán revocados cuando, entre otras, se acredite un mal uso del permiso, se transgreda el ACUERDO DE IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN o las condiciones establecidas en el permiso, se alteren las condiciones en las que se otorgó el permiso o la autoridad competente acredite que el importador no cuenta con la documentación que ampare la legal introducción de las mercancías y, en general, por cualquier incumplimiento sin causa justificada a la normatividad aplicable en materia energética que atente contra la seguridad y soberanía energéticas.[1234]

Finalmente, se señala que el Transitorio Sexto del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN señala que los permisos otorgados por la SE antes de su entrada en vigor serán válidos hasta concluir su vigencia.

2.2.4. Ventanilla Digital o VUCEM

La VUCEM se refiere a la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior. La VUCEM se estableció mediante el DECRETO por el que se establece la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior, publicado en el DOF el catorce de enero de dos mil once, con el objeto de permitir a los agentes de comercio exterior realizar, a través de un solo punto de entrada electrónico, todos los trámites de importación, exportación y tránsito de mercancías.[1235] La administración de la VUCEM corresponde al SAT.[1236]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1231] De conformidad con los artículos 50 a 52 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1232] De conformidad con el artículo 55 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1233] De conformidad con los artículos 56 y 57 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1234] De conformidad con el artículo 59 del ACUERDO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.
[1235] De conformidad con el artículo primero del decreto referido.
[1236] De conformidad con el artículo décimo segundo del decreto referido.

La VUCEM opera bajo las Condiciones y Términos de Uso de la Ventanilla Única Digital Mexicana de Comercio Exterior.[1237]

2.2.5. LEY ADUANERA, REGLAMENTO ADUANERO y REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR

2.2.5.1. Control de mercancías

Para el control de mercancías, ya sea para su entrada o salida del territorio nacional, las maniobras de carga y descarga, transbordo y almacenamiento, debe efectuarse por el lugar autorizado, en día y hora hábil,[1238] de conformidad con la LEY ADUANERA. No obstante, el SAT puede autorizar la entrada de mercancías al territorio nacional, cuando por la naturaleza de estas o su volumen no puedan despacharse en el lugar autorizado, o cuando sea procedente por eficiencia o para facilitar el despacho de mercancías.[1239]

Ahora bien, el REGLAMENTO ADUANERO señala que se podrá autorizar la entrada por un lugar distinto al autorizado a las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas que se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y que acrediten la propiedad o la legal posesión de las instalaciones por las que se realizará la entrada al territorio nacional de las mercancías. Dichas instalaciones deberán localizarse dentro o colindante con un aeropuerto internacional, cruce fronterizo autorizado, puerto o terminal ferroviaria que cuente con servicios aduanales.[1240]

La autorización para la entrada de mercancías se podrá otorgar por un plazo de hasta 3 (tres) años o por el que el solicitante acredite la legal posesión de las instalaciones, cuando sea menor. La vigencia de la autorización podrá prorrogarse hasta por un plazo igual.[1241]

[1237] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*55. CondicionesdeusoVUCEM2017.pdf*".

[1238] De acuerdo con el artículo 9 del REGLAMENTO ADUANERO, son lugares autorizados para realizar: **I.** La entrada o salida de mercancías del territorio nacional: las aduanas, secciones aduaneras, aeropuertos internacionales, cruces fronterizos autorizados, puertos y terminales ferroviarias que cuenten con servicios aduanales, y **II.** Maniobras a que se refiere el primer párrafo del artículo 10 de la ley: **a)** En tráfico marítimo y fluvial: los muelles, atracaderos y sitios para la carga y descarga de mercancías de importación o exportación que la autoridad competente señale de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; **b)** En tráfico terrestre: los almacenes, y demás lugares adyacentes a las oficinas e instalaciones complementarias de la aduana de que se trate y que la Autoridad Aduanera señale para ello conforme a su infraestructura; **c)** En tráfico aéreo: los aeropuertos declarados como internacionales por la autoridad competente, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, y **d)** En tráfico ferroviario: las vías férreas y demás lugares adyacentes a las oficinas e instalaciones complementarias de la aduana de que se trate y que la Autoridad Aduanera señale para ello, conforme a su infraestructura en coordinación con otras autoridades competentes. Tratándose de caso fortuito, fuerza mayor o causa debidamente justificada, las Autoridades Aduaneras podrán habilitar, por el tiempo que duren las citadas circunstancias, lugares de entrada, salida o maniobras distintos a los señalados en este artículo, los cuales se harán del conocimiento a las demás autoridades competentes y a los interesados.

[1239] De conformidad con el artículo 10 de la LEY ADUANERA.

[1240] De conformidad con el artículo 11 del REGLAMENTO ADUANERO.

[1241] Ídem.

Las REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR, tienen por objeto dar a conocer, agrupar y facilitar el conocimiento de las disposiciones de carácter general dictadas por las autoridades aduaneras y fiscales, en materia de comercio exterior y aduanal, mediante una publicación anual y que permiten facilitar el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la LEY ADUANERA y demás ordenamientos aplicables.

2.2.5.2. Obligaciones de los importadores

De acuerdo con el artículo 59 de la LEY ADUANERA, quienes introduzcan mercancías al territorio nacional deberán cumplir con lo siguiente: **i)** llevar los sistemas de control de inventarios en forma automatizada, que mantengan en todo momento el registro actualizado de los datos de control de las mercancías de comercio exterior, mismos que deberán estar a disposición de la autoridad aduanera; **ii)** obtener la información, documentación y otros medios de prueba necesarios para comprobar el país de origen y de procedencia de las mercancías, para efectos de preferencias arancelarias, marcado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, cupos y otras medidas que al efecto se establezcan; **iii)** entregar a la agencia aduanal o al agente aduanal que promueva el despacho de las mercancías y proporcionar a las autoridades aduaneras una manifestación con los elementos que permitan determinar el valor en aduana de las mercancías; **iv)** estar inscritos en el padrón de importadores y, en su caso, en el padrón de importadores de sectores específicos o en el padrón de exportadores sectorial que están a cargo del SAT; y, **v)** formar un expediente electrónico de cada uno de los pedimentos, avisos consolidados o documento aduanero de que se trate, , y deberá conservarse como parte de la contabilidad por los plazos establecidos en el Código Fiscal de la Federación.

2.2.5.3.Padrón de importadores de sectores específicos

De acuerdo con lo señalado en el apartado anterior, los importadores deberán estar inscritos en el padrón de importadores de sectores específicos, para lo cual deberán encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, así como acreditar ante las autoridades aduaneras que se encuentran inscritos en el registro federal de contribuyentes y cumplir con los demás requisitos que establezca el REGLAMENTO ADUANERO y los que establezca el SAT mediante reglas.[1242]

Los requisitos para inscribirse se encuentran en el artículo 82 del REGLAMENTO ADUANERO.

De acuerdo con el artículo 84 del REGLAMENTO ADUANERO, es procedente la suspensión del padrón de importadores cuando, entre otras: **i)** el contribuyente presente irregularidades o inconsistencias en el registro federal de contribuyentes, **ii)** el contribuyente no actualice su situación en el padrón; y, **iii)** se determine que el contribuyente cometió ciertas infracciones contempladas en la LEY **Aduanera.**

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1242] De conformidad con el artículo 59 de la LEY ADUANERA.

3. ALMACENAMIENTO y transporte de PETROLÍFEROS

De conformidad con el artículo 4, fracción II, de la LH el ALMACENAMIENTO es el depósito y resguardo de hidrocarburos, PETROLÍFEROS y petroquímicos en depósitos e instalaciones confinados que pueden ubicarse en la superficie, el mar o el subsuelo.

De acuerdo con el artículo 20 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO:

> "El Almacenamiento comprende la actividad de recibir (…) Petrolíferos (…) propiedad de terceros, en los puntos de recepción de su instalación (…), conservarlos en depósito, resguardarlos y devolverlos al depositante o a quien éste designe, en los puntos de entrega determinados en su instalación (…), conforme a lo dispuesto en las disposiciones administrativas de carácter general que emita la [CRE]. Se excluye de lo anterior, el depósito de bienes que, conforme a los criterios que señale la [CRE], se encuentre directamente vinculado al Tratamiento y refinación de Petróleo, (…), y a la Distribución y Expendio al Público de Petrolíferos para la realización de sus procesos y actividades. (…)".

En este sentido, los ALMACENISTAS son responsables de: **i)** la guarda del producto desde su recepción hasta su entrega; **ii)** de conservar la calidad del producto; y, **iii)** de realizar la medición del producto recibido y entregado.[1243]

Para la realización del ALMACENAMIENTO se requiere de un permiso para tales fines expedido por la CRE.[1244] Asimismo, corresponde a la CRE regular y supervisar el ALMACENAMIENTO de turbosina.[1245] El régimen de permisos al que está sujeto esta actividad se encuentra detallado en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" del apartado "***1. REFORMA ENERGÉTICA y LH***" del presente anexo.

De manera adicional a los requisitos de otorgamiento descrito en la sección referida, para el caso de ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS, en la evaluación y, en su caso, otorgamiento de permiso, la CRE podrá analizar su impacto sobre el desarrollo eficiente de la actividad y las necesidades de infraestructura común en la región que corresponda, pudiendo requerir que se modifique la naturaleza y el alcance de las instalaciones, a través de condiciones tales como el acceso abierto, la interconexión con otros sistemas[1246] permisionados y la regulación tarifaria.[1247]

Cada permiso de ALMACENAMIENTO se otorgará para una instalación o conjunto de instalaciones específicas y una capacidad determinada[1248] y el permisionario deberá tener como objeto social

---

[1243] De conformidad con el artículo 22 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1244] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LH.
[1245] De conformidad con el artículo 81, fracción I, inciso a), de la LH.
[1246] De conformidad con el artículo 2, fracción XIX, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO un sistema es el conjunto de elementos para el transporte, almacenamiento, distribución, compresión, descompresión, licuefacción o regasificación, tales como ductos, compresores, bombas, reguladores, medidores, tanques, depósitos, evaporadores y otros equipos e instalaciones.
[1247] De conformidad con el artículo 52 de la LH.
[1248] De conformidad con el artículo 21 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

principal la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO, así como las actividades inherentes a la consecución de tal objeto.[1249]

Por su parte, de conformidad con el artículo 4, fracción, XXXVIII, de la LH, el transporte es la actividad de recibir, entregar y, en su caso, conducir hidrocarburos, PETROLÍFEROS y petroquímicos, incluyendo la turbosina, de un lugar a otro por medio de ductos u otros medios, que no conlleva la enajenación o comercialización de dichos productos por parte de quien la realiza a través de ductos. Se excluye de esta definición la recolección y el desplazamiento de hidrocarburos dentro del perímetro de un área contractual[1250] o de un área de asignación,[1251] así como la distribución.[1252]

Como el resto de las actividades reguladas por la LH, el transporte debe realizarse de manera eficiente, homogénea, regular, segura continua y uniforme, en condiciones no discriminatorias en cuanto a su calidad, oportunidad, cantidad y precio.[1253]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1249] De conformidad con la disposición 5.2. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1250] De conformidad con el artículo 4, fracción III, de la LH, el área contractual corresponde a "[l]*a superficie y profundidad determinadas por la Secretaría de Energía, así como las formaciones geológicas contenidas en el proyecto vertical de dicha superficie para dicha profundidad, en las que se realiza la Exploración y Extracción de Hidrocarburos a través de la celebración de Contratos para la Exploración y Extracción*".

[1251] De conformidad con el artículo 4, fracción IV, de la LH, el Área de Asignación corresponde a: "[l]*a superficie y profundidad determinadas por la Secretaría de Energía, así como las formalidades geológicas contenidas en la proyección vertical en dicha superficie para dicha profundidad, en las que se realiza la Exploración y Extracción de Hidrocarburos a través de una Asignación*".

[1252] De conformidad con el artículo 4, fracción XI, la distribución es la actividad logística relacionada con la repartición, incluyendo el traslado, de un determinado volumen de gas natural o PETROLÍFEROS desde una ubicación determinada hacia uno o varios destinos previamente asignados, para su expendio al público o consumo final;

[1253] De conformidad con el artículo 7 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

De conformidad con el artículo 30 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el transporte de PETROLÍFEROS, entre ellos la turbosina, se podrá realizar a través de: ductos,[1254] autotanques,[1255] semirremolques,[1256] carrotanques[1257] o buquetanques.[1258] El transporte por medios distintos a ductos se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de comunicaciones y transportes.[1259]

Para la realización del servicio de transporte se requiere de un permiso expedido por la CRE.[1260] Asimismo, corresponde a la CRE regular y supervisar el transporte de combustibles aéreos.[1261] Respecto al procedimiento para la obtención del permiso, las obligaciones generales, así como las causales de modificación, terminación y revocación se encuentran detalladas en la sección "***1.3 Régimen general de permisos***" del presente anexo.

Para obtener un permiso, los solicitantes deberán tener como objeto social principal la prestación de dicho servicio, así como las actividades relacionadas para la consecución de tal objeto.[1262]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1254] De conformidad con el artículo 2, fracción VIII del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, los ductos son "[l]*as tuberías e instalaciones para el Transporte de Hidrocarburos, Petrolíferos o Petroquímicos, así como para la Distribución de Petrolíferos y Gas Natural*".

[1255] De conformidad con el artículo 2, fracción II del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el autotanque es "[e]*l vehículo automotor que en su chasis tiene instalado en forma permanente uno o más Recipientes No Desmontables para el Transporte o Distribución de Hidrocarburos y Petrolíferos en función del tipo de permiso otorgado*".

[1256] De conformidad con el artículo 2, fracción XVIII del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el Semirremolque es "[l]*a estructura móvil no autopropulsada que mantiene en forma fija y permanente un recipiente para contener Hidrocarburos como el Gas Natural licuado o comprimido, así como Petrolíferos, que permite el Transporte y la realización de maniobras de carga y descarga de los mismos*".

[1257] De conformidad con el artículo 2, fracción V, del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, el carrotanque es "[e]*l vehículo con uno o varios Recipientes No Desmontables que se utiliza para el Transporte por vía férrea de Hidrocarburos y Petrolíferos*".

[1258] De conformidad con el artículo 2, fracción IV, del REGLAMENTO, el buque-tanque es "[l]*a embarcación con uno o varios Recipientes No Desmontables que se utiliza para el Transporte marítimo o fluvial de Hidrocarburos y Petrolíferos*".

[1259] De conformidad con el artículo 30 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO. Así, por ejemplo, el permiso definitivo de transporte por medios distintos a ducto en carro-tanques para PETROLÍFEROS otorgado a KCSM, con número PL/12952/TRA/OM/2015, señala que "*La actividad autorizada se sujetará a lo previsto en la LORCME, la LH, el Reglamento de la Ley, la Ley de la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y Protección al Medio Ambiente del Sector de Hidrocarburos y su Reglamento, a las disposiciones que emanen de dichos ordenamientos, así como a las demás normas que por su propia naturaleza sean aplicables*". Folio 7977 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 12.6. Permiso PL-12952-TRA-OM-2015- KCSM.pdf*".

[1260] De conformidad con el artículo 48, fracción II de la LH.

[1261] De conformidad con el artículo 81, fracción I, inciso a), de la LH.

[1262] De conformidad con el artículo 32 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

Los transportistas son responsables por el producto que reciban hasta su entrega al USUARIO. Asimismo, los transportistas serán responsables de conservar la calidad y realizar la medición del producto recibido y entregado en sus sistema o equipos, de conformidad con las normas oficiales mexicanas.[1263]

Cabe precisar que el permiso de transporte por ducto se otorga para un trayecto específico y una capacidad determinada -que quedarán registrados en el permiso- y el transporte por medios distintos a ductos se otorga para cualquier destino del territorio nacional, conforme a las disposiciones administrativas de carácter general que al efecto emita la CRE.[1264]

Respecto del transporte por ducto, en la evaluación y, en su caso, otorgamiento de un permiso de transporte por ductos la CRE podrá analizar su impacto sobre el desarrollo eficiente de dicha actividad y las necesidades de infraestructura común en la región que corresponda, pudiendo requerir que se modifique la naturaleza y el alcance de las instalaciones, a través de condiciones tales como el acceso abierto, la interconexión con otros sistemas permisionados y la regulación tarifaria.[1265]

Por otro lado, de acuerdo con el artículo 70 de la LH, los transportistas que presten a terceros el transporte por ducto de PETROLÍFEROS, incluyendo la turbosina, tienen la obligación de dar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, sujetos a disponibilidad de capacidad de sus sistemas, así como la obligación de publicar mediante BOLETÍN ELECTRÓNICO la capacidad disponible en sus sistemas. En ese sentido, los permisionarios de transporte por ducto deberán cumplir con las DACG DE ACCESO ABIERTO.

3.1. ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte por ducto

En el presente DICTAMEN PRELIMINAR se ha identificado al ALMACENAMIENTO EXTERNO como el ALMACENAMIENTO de turbosina que se realiza fuera de aeropuertos y como ALMACENAMIENTO INTERNO a aquel que se realiza dentro de aeropuertos.

En la presente sección se describen las principales normas específicas aplicables a las actividades de ALMACENAMIENTO EXTERNO y transporte por ducto de PETROLÍFEROS.

Debido a obligación común de acceso abierto a la que están sujetos los permisionarios de ambas actividades, se hace una referencia a ello, así como a las DACG DE ACCESO ABIERTO comunes. Posteriormente, se describen las disposiciones aplicables a cada una de las actividades por separado.

En relación con el ALMACENAMIENTO dentro de aeropuertos -o ALMACENAMIENTO INTERNO, como se ha denominado en este dictamen-, las DACG DE ACCESO ABIERTO cuentan con el apartado para su regulación que se trata en la sección: "***4.2.1. DACG DE ACCESO ABIERTO para el servicio de***

[1263] De conformidad con el artículo 31 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1264] De conformidad con el artículo 33 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1265] De conformidad con el artículo 52 de la LH.

ALMACENAMIENTO INTERNO" de la sección "***4. SUMINISTRO: ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO***" del presente Anexo.

3.1.1. Obligación de Acceso Abierto

El artículo 70 de la LH establece que los permisionarios del ALMACENAMIENTO y de transporte por ducto, sujeto a disponibilidad de capacidad de sus sistemas, tendrán la obligación de dar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios.

Se entiende como acceso abierto y no indebidamente discriminatorio la obligación de los permisionarios de prestar el servicio de transporte por ducto y ALMACENAMIENTO de PETROLÍFEROS en condiciones similares a usuarios de características similares; así, cuando nuevos agentes demanden el servicio, el permisionario está obligado a prestarlo siempre que haya capacidad disponible.[1266]

En este sentido, para que terceros aprovechen la capacidad disponible, los permisionarios deberán publicar mediante BOLETÍN ELECTRÓNICO, entre otros, la capacidad que no se encuentre contratada o que estando contratada no sea utilizada.[1267]

Los permisionarios de transporte por ducto y de ALMACENAMIENTO sujetos a la obligación de acceso abierto además están obligados a lo siguiente: **i)** no enajenar o comercializar los PETROLÍFEROS almacenados o transportados en sus sistemas;[1268] **ii)** prestar únicamente el servicio a los usuarios que acrediten la propiedad del producto;[1269] **iii)** almacenar o transportar productos de su propiedad únicamente cuando sea necesario para la operación de sus sistemas;[1270] **iv)** únicamente podrán destinar para el almacenamiento o el transporte de productos propios el porcentaje de capacidad que determine la CRE en el permiso correspondiente;[1271] **v)** permitir la interconexión de USUARIOS a su sistema;[1272] y, **vi)** extender o ampliar sus sistemas, a solicitud de interesado.[1273]

El acceso abierto se llevará a cabo en términos de la regulación emitida por la CRE.[1274] Al respecto, esta autoridad emitió las DACG DE ACCESO ABIERTO que se describen a continuación.

[1266] De conformidad con la disposición 1.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1267] De conformidad con el artículo 70 de la LH.
[1268] Salvo cuando ello sea necesario para resolver una situación de emergencia operativa, caso fortuito o fuerza mayor. De conformidad con el artículo 71 de la LH.
[1269] Ídem.
[1270] Ídem.
[1271] Ídem.
[1272] Cuando exista disponibilidad para prestar el servicio, sea técnica y económicamente viable y las partes celebren un contrato para tales fines y de conformidad con lo establecido en el artículo 75 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1273] Siempre que la extensión o ampliación sea técnica y económicamente viable y en los términos establecidos en el artículo 76 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1274] De conformidad con el artículo 70 de la LH.

3.1.1.1.DACG DE ACCESO ABIERTO

En términos generales, las DACG DE ACCESO ABIERTO contienen los criterios para prestar el transporte por ducto y el ALMACENAMIENTO EXTERNO respecto de la obligación de dar acceso abierto, modalidades de temporadas abiertas y la implementación de los BOLETINES ELECTRÓNICOS; el tipo de contratación de los servicios para el uso de la capacidad de los sistemas y las condiciones bajo las cuales los permisionarios pueden utilizar sus sistemas para el transporte por ducto y el ALMACENAMIENTO de productos de su propiedad.[1275]

Estas disposiciones son aplicables tanto al ALMACENAMIENTO EXTERNO, como al transporte por ducto. Cabe aclarar, no obstante, que la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO está sujeta a un menor grado de regulación en términos de las propias DACG DE ACCESO ABIERTO, sin perjuicio de que determinadas disposiciones sean aplicables a ambos tipos de permisionarios.[1276] Por ello, en las secciones siguientes, se distingue la regulación de las DACG DE ACCESO ABIERTO que es aplicable por un lado a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO y, por otro lado, al transporte por ducto.

En este sentido, la disposición 39.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO establece que, en materia de ALMACENAMIENTO EXTERNO de PETROLÍFEROS, los permisionarios podrán establecer y pactar libremente la prestación de los servicios a terceros, siempre que se apeguen a los principios de acceso abierto no indebidamente discriminatorio. Así, los ALMACENISTAS EXTERNOS no estarán sujetos a obtener la aprobación de la CRE respecto de las condiciones contractuales, las modalidades de servicio, las temporadas abiertas, las condiciones para asignar la capacidad disponible en sus sistemas, los BOLETINES ELECTRÓNICOS, las condiciones para la cesión de capacidad y demás aspectos relacionados con la prestación de los servicios.

No obstante, en algunos supuestos, de conformidad con la disposición 39.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, la CRE puede resolver que determinados ALMACENISTAS estén sujetos a una regulación más estricta dentro de la contenida en las DACG DE ACCESO ABIERTO. Estos supuestos son:[1277]

- El servicio sea prestado de manera predominante por un ALMACENISTA o por un número limitado de permisionarios, y la sustitución del servicio de ALMACENAMIENTO que prestan no sea técnica o económicamente factible dentro de su área de influencia, al menos en el corto plazo;

[1275] De conformidad con el artículo 72 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

[1276] De conformidad con la disposición 1.6 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1277] Para efectos de lo señalado en esta disposición, la CRE evaluará y resolverá, para cada ALMACENISTA que se ubique en alguno de los supuestos señalados, la aplicación de disposiciones aplicables al transporte comprendidas en las DACG DE ACCESO ABIERTO con el fin de que la regulación corresponda con el grado de apertura de los mercados, la naturaleza de la prestación de los servicios prestados en los sistemas de ALMACENAMIENTO, la existencia de alternativas ofrecidas por otros Permisionarios y demás aspectos relacionados con las condiciones de competencia y desarrollo eficiente en cada segmento de la industria en el que el ALMACENAMIENTO tenga impacto.

- La prestación del servicio de ALMACENAMIENTO sea imprescindible para el desarrollo eficiente y competitivo de los mercados de COMERCIALIZACIÓN, distribución o expendio al público de PETROLÍFEROS en el área de influencia del ALMACENISTA; y,
- Exista reclamo de usuarios respecto de la negación del servicio de ALMACENAMIENTO, en contra del principio de acceso abierto efectivo y no indebidamente discriminatorio, en cuyo caso el usuario deberá acreditar ante la CRE las afectaciones derivadas del trato indebido por parte del ALMACENISTA.

En relación con ello, en el artículo Cuarto de las Disposiciones Transitorias, se señaló que:

> "Las actividades de Almacenamiento de Petrolíferos o Petroquímicos que realizan [PEMEX], sus organismos subsidiarios, empresas productivas subsidiarias y empresas filiales a la fecha de entrada en vigor de estas DACG, se ubican en los supuestos a que se refiere la disposición 39.2, fracciones I y II, por lo que dichas actividades realizadas por las citadas empresas se sujetarán a la regulación de las presentes DACG en su totalidad."

En este sentido, a PEMEX y sus EPE les resultan aplicables en su totalidad las DACG DE ACCESO ABIERTO. Esto es, le son aplicables todas las reglas de acceso abierto y, por tanto, a diferencia de resto de permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO, están sujetos a obtener la aprobación de la CRE respecto de las condiciones contractuales, las modalidades de servicio, las temporadas abiertas, las condiciones para asignar la capacidad disponible en sus sistemas, los BOLETINES ELECTRÓNICOS, las condiciones para la cesión de capacidad y demás aspectos relacionados con la prestación de los servicios.

Por lo anterior, la regulación aplicable a PEMEX y sus EPE, específicamente a PEMEX LOG, para la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, deberá atenderse al contenido de la sección "***3.1.1.3. Regulación del transporte por ducto en las DACG DE ACCESO ABIERTO***" del presente anexo.

3.1.1.1.1. Excepción de aplicación de las DACG DE ACCESO ABIERTO: Usos Propios.

De conformidad con los artículos 70, cuarto párrafo, y 71, fracción III, de la LH, la CRE es la encargada de clasificar como de usos propios aquellos sistemas cuyos permisionarios a su vez sean los USUARIOS FINALES y éstos acrediten que emplearán el/los sistemas para su consumo final de manera exclusiva.[1278] En estos casos, el permisionario no se sujetará a las DACG DE ACCESO ABIERTO.[1279] No obstante, cuando las circunstancias cambien, es decir, cuando los productos almacenados o transportados por ducto sean de terceros o se enajenen a terceros, se cambiará la naturaleza de los sistemas y se sujetarán a las DACG DE ACCESO ABIERTO.[1280]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1278] De conformidad con las disposiciones 36.1 y 41.1 de las DACG de ACCESO ABIERTO.
[1279] De conformidad con la disposición 1.1. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1280] De conformidad con las disposiciones 36.2 y 41.2 de las DACG de ACCESO ABIERTO.

3.1.1.1.2. Obligaciones generales de los permisionarios y USUARIOS

Los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO y de transporte por ducto, además de las obligaciones específicas que se contemplan en las DACG DE ACCESO ABIERTO, tienen las siguientes obligaciones:[1281]

- Permitir el acceso abierto efectivo y no discriminatorio al sistema a cualquier USUARIO interesado y responder a toda solicitud de servicio en un plazo único de 30 días hábiles a partir de su recepción;
- Prestar el servicio de forma eficiente conforme a principios de uniformidad, homogeneidad, regularidad, seguridad y continuidad y en los plazos y formas pactados con el USUARIO conforme a los TCPS determinados o aprobados, según corresponda a la actividad;
- Publicar oportunamente y mantener actualizado de manera diaria el BOLETÍN ELECTRÓNICO;
- Cumplir con los TCPS;
- Informar a la CRE sobre los contratos de servicio suscritos dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a su celebración, así como sus términos, incluyendo, en su caso, las condiciones especiales pactadas;
- Llevar a cabo las ampliaciones, extensiones e interconexiones que sean necesarias en sus instalaciones con obligación de acceso abierto;
- Construir y mantener sus sistemas en condiciones adecuadas de operación y mantenimiento, de acuerdo con las normas aplicables;
- Implementar las actividades y procedimientos aplicables a los sistemas de medición para un adecuado control de los volúmenes y calidad de los productos transportados y almacenados;[1282]

[1281] En el entendido de que aquellas que correspondan a la prestación de los servicios, no serán aplicables a los permisionarios de usos propios. Lo anterior, de conformidad con la disposición 43.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1282] Al respecto, en el Apartado 9 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, cuenta con las especificaciones para la medición del volumen y de la calidad que deberán de igual forma cumplir los permisionarios. En términos generales se establece que el permisionario es responsable de instalar los sistemas de medición y de calidad de los PETROLÍFEROS que se almacenan y transportan. Los Permisionarios deberán establecer en sus TCPS los procedimientos de medición, mecanismos de información, trazabilidad de la información relativa a las mediciones y calibración y la solución de controversias frente a los usuarios. De igual forma, se establecen los elementos que deberán contar los sistemas de medición tales como selección, identificación, calibración, mantenimiento y verificación. Todo lo anterior, en términos

- Realizar los cobros por concepto de la prestación de los servicios con apego a las contraprestaciones aprobadas por la CRE o, en su caso, a las contraprestaciones convencionales pactadas;

- Contar con un servicio permanente de recepción y atención de quejas y reportes de emergencia y responsabilizarse de recibir y entregar volúmenes y calidades de los PETROLÍFEROS acordes con las especificaciones determinadas en las normas aplicables; o, en caso contrario compensar al USUARIO de dicho incumplimiento, en los términos que apruebe la CRE;

- Informar oportunamente a la CRE sobre cualquier circunstancia que afecte la prestación del servicio.

Por su parte los USUARIOS tienen, entre otras, las siguientes obligaciones:[1283]

- Cumplir con las obligaciones que deriven de los contratos de servicio que suscriban con los permisionarios;

- Presentar oportunamente la nominación de servicio al permisionario;

- Entregar al permisionario los productos a transportar o almacenar, dentro de las especificaciones de calidad, volumen y tiempo convenidos en el contrato de servicio;

- Comprobar al permisionario la lícita y legítima posesión de los productos entregados al permisionario y abstenerse de entregar productos para su transporte o ALMACENAMIENTO que se encuentren sujetos a cualquier forma de disputa o afectados por algún derecho de retención;

- Mantener vigentes las garantías que se establezcan para el cumplimiento de sus obligaciones de pago de conformidad con los TCPS; y,

- Pagar oportunamente por los servicios recibidos según lo pactado contractualmente.

---

de las normas aplicables. Por otro lado, en relación con la calidad del servicio, las DACG DE ACCESO ABIERTO señalan que los permisionarios pueden negarse a recibir los productos cuando se pueda causar un daño a la calidad de otros productos transportados o almacenados, se pueda afectar la integridad de los sistemas o no se cumpla con las normas aplicables. Ello, deberá estar previsto en los TCPS o, en su caso, en el contrato de servicio. Los Permisionarios tendrán el derecho de mezcla de los productos que reciban en los puntos de inyección de sus sistemas de manera que puedan aceptar productos fuera de los rangos de calidad aplicables, siempre que aseguren que la entrega a los Usuarios en los puntos de extracción satisfaga las especificaciones de calidad. Los Permisionarios serán los únicos responsables frente a los Usuarios de cualquier merma que, como resultado de la mezcla, afecte las especificaciones de calidad aplicables de los productos que entreguen en los puntos de extracción en los sistemas.

[1283] De conformidad con la disposición 44.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Finalmente, tanto permisionarios como USUARIOS deberán sujetarse a las disposiciones que expida la CRE que sean aplicables al marcado y trazado de productos que permita acreditar la procedencia lícita de los PETROLÍFEROS;[1284] así como a las referentes a la solución de controversias.[1285]

3.1.1.2. Regulación del ALMACENAMIENTO EXTERNO en las DACG DE ACCESO ABIERTO y otras disposiciones

De conformidad con las DACG DE ACCESO ABIERTO, la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO está sujeto a lo siguiente:

3.1.1.2.1. Términos y Condiciones para la prestación del servicio o TCPS

En los TCPS se definen las características y alcance de la prestación del servicio, de forma tal que la prestación del servicio se llevará a cabo considerando los TCPS del permisionario, que deberán ser acordes a los principios de acceso abierto y no indebidamente discriminatorios.[1286] Para ello, los ALMACENISTAS deberán presentar a la CRE, para su información, los TCPS.[1287]

Al respecto, el artículo 70 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO establece el contenido mínimo de los TCPS. Así, los TCPS deben contener: **i)** las características y alcances de la prestación del servicio permisionado; **ii)** la forma en que se deberá garantizar el acceso abierto a la prestación de los servicios permisionados, cuando sea aplicable; **iii)** los derechos y obligaciones del permisionario y de los USUARIOS y USUARIOS FINALES, incluyendo las condiciones para la suspensión del servicio; **iv)** el esquema de penalizaciones y bonificaciones ante el incumplimiento de las obligaciones contractuales entre las partes; **v)** las condiciones negociables que, en su caso, podrán pactarse de común acuerdo con USUARIOS y USUARIOS FINALES; y, **vi)** el procedimiento para la atención de quejas, así como el procedimiento arbitral para la solución de controversias derivadas de la prestación de los servicios permisionados.

De manera adicional, las DACG DE ACCESO ABIERTO establecen el contenido de modelo de contrato para el servicio de ALMACENAMIENTO. Ello, en la disposición 31.1. Contenidos Mínimos de los TCPS.[1288]

[1284] De conformidad con la disposición 48.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1285] Establecidas en las disposiciones 50 y ss. de las DACG de ACCESO ABIERTO.
[1286] De conformidad con la disposición 30.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1287] De conformidad con la disposición 30.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1288] La disposición 31.1. de las DACG DE ACCESO ABIERTO, establece que deberán comprender los siguientes contenidos: "*I. Los procedimientos, plazos y formatos para recibir solicitudes de servicio y para la celebración de los contratos, incluyendo los contratos de interconexión; II. Las condiciones especiales que las partes podrán negociar; III. Las condiciones para garantizar el acceso abierto, los procedimientos para celebrar Temporadas Abiertas y los contenidos accesibles a través de los Boletines Electrónicos; IV. La definición y los alcances de cada modalidad de servicio; V. Los criterios de asignación de la capacidad; VI. Las condiciones de prelación para la renovación de contratos por parte de Usuarios preexistentes; VII. La prelación en la prestación de los servicios ante situaciones que limiten temporalmente las condiciones de prestación de los servicios; VIII. Las modalidades para la cesión de*

3.1.1.2.2. Asignación de Capacidad

Los ALMACENISTAS pueden asignar libremente la capacidad disponible de sus sistemas a través de la celebración de contratos con usuarios específicos. Sin embargo, deberán privilegiar el desarrollo de Temporadas Abiertas para dimensionar la capacidad de sus sistemas y la correspondiente a ampliaciones,[1289] así como para asignar capacidad disponible de manera permanente, en cuyo caso se deberá descontar la capacidad asignada mediante contratos.[1290]

Al respecto, se señala que la capacidad disponible es la porción de la capacidad de los sistemas que resulta de la diferencia entre la capacidad operativa, descontando la capacidad reservada por el permisionario para usos propios y la capacidad comprometida mediante contratos de prestación de servicio -esquema denominado reserva contractual-[1291]. Asimismo, es capacidad disponible aquella comprometida bajo reserva contractual, pero que no es utilizada por los usuarios y que puede utilizarse bajo la modalidad de uso común.[1292]

A fin de aclarar lo anterior, las disposiciones señalan que es capacidad operativa los volúmenes máximos que se pueden recibir, almacenar y entregar considerando las características de diseño y construcción del sistema en condiciones normales de operación.[1293]

Asimismo, las DACG DE ACCESO ABIERTO disponen que es uso común la modalidad de servicio bajo la cual los usuarios, previa celebración de contrato, pueden acceder a los servicios sin requerir de compromisos de reserva contractual.[1294]

---

capacidad; IX. Las condiciones para la interconexión, desconexión y reconexión; X. Las reglas y procedimientos de medición del volumen y calidad; XI. Las especificaciones y rangos de calidad, en su caso; XII. Las condiciones, rangos y esquemas de compensación por variaciones en la calidad y cantidad; XIII. Los procedimientos para medir los desbalances y los esquemas de bonificaciones y penalizaciones; XIV. Los procedimientos para la nominación, programación y confirmación de pedidos de servicio; XV. Los mecanismos para el reintegro de ingresos a los Usuarios por el uso de la capacidad reservada no utilizada; XVI. Las condiciones de crédito, facturación y pago; XVII. Las tarifas aplicables; XVIII. Los rangos y costos, monetarios o en especie, aplicables a las Pérdidas Operativas, y combustible para bombeo; XIX. Las condiciones para la suspensión del servicio; XX. Criterios sobre rescisión de los contratos; XXI. Los criterios y procedimientos aplicables en situaciones de Alerta Crítica, caso fortuito y fuerza mayor, incluyendo los procedimientos de prelación en la suspensión del servicio; XXII. Responsabilidad sobre la propiedad del producto; XXIII. Las condiciones y efectos de la terminación anticipada de los contratos; XXIV. Procedimientos para la recepción y atención de reclamaciones, quejas y emergencias, y XXV. Los mecanismos de solución de controversias." Esto es, a su vez, el contenido mínimo que se deben contemplar los TCPS de los permisionarios de transporte por ducto.

[1289] De conformidad con la disposición 2.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, es una ampliación la integración de la infraestructura necesaria para incrementar la capacidad operativa de un sistema.

[1290] De conformidad con la disposición 39.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1291] De conformidad con la disposición 2.13 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1292] De conformidad con la disposición 2.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1293] De conformidad con la disposición 2.5 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Para el caso de transporte por ducto, la capacidad operativa es el volumen máximo de PETROLÍFEROS que se pueden conducir en un sistema de Transporte a la máxima presión de operación permisible.

[1294] De conformidad con la disposición 2.18 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Finalmente, dichas disposiciones señalan que existe capacidad disponible permanente cuando: **i)** se desarrolla un nuevo sistema; **ii)** se amplíe o extienda la capacidad del sistema, ya sea por cambio en las condiciones de operación respecto de la capacidad de inyección o extracción, por mayores inyecciones o por el desarrollo de nuevos ductos o instalaciones; **iii)** la capacidad existente no se encuentre reservada por para usos propios o comprometida a través de un contrato de reserva contractual, o estando contratada no sea utilizada; y, **iv)** algún usuario ceda la capacidad objeto de su reserva contractual de manera permanente o temporal por plazos iguales o superiores a seis meses.[1295]

3.1.1.2.3. Temporadas Abiertas

De acuerdo con lo señalado en el apartado anterior, si bien los ALMACENISTAS pueden asignar libremente la capacidad disponible de sus sistemas a través de contratos específicos, deberán privilegiar el desarrollo de temporadas abiertas para dimensionar la capacidad de sus sistemas y la correspondiente a ampliaciones, así como para asignar capacidad disponible de manera permanente.

Las temporadas abiertas son un procedimiento regulado por la CRE que a efecto de asignar capacidad o determinar las necesidades de ampliación, debe realizarla un permisionario para ponerla a disposición del público, con el propósito de brindar equidad y transparencia en la asignación de capacidad disponible a terceros de un sistema o de un nuevo proyecto o con motivo de una renuncia de capacidad permanente de capacidad reservada.[1296]

De acuerdo con lo señalado en el apartado "***3.1.1.2.5. Obligaciones específicas de los ALMACENISTAS EXTERNOS***", estos deberán presentar a la CRE para su información los procesos de temporada abierta o cualquier otro medio de difusión que empleen para el dimensionamiento de sus sistemas y de ampliaciones a los mismos, así como para la asignación de la capacidad disponible.

3.1.1.2.4. Tarifas

El artículo 77 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO indica que las contraprestaciones, precios o tarifas para el ALMACENAMIENTO requieren aprobación de la CRE, para lo cual deberán seguir el procedimiento previsto en el artículo 83 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

En específico, las DACG DE ACCESO ABIERTO señalan que los ALMACENISTAS EXTERNOS estarán obligados a presentar a la CRE las contraprestaciones aplicables a la prestación del servicio, para lo cual contarán con un plazo de, al menos, 10 días hábiles antes de su aplicación, ya sea tratándose de las tarifas iniciales o sus ajustes. En la información de las contraprestaciones que presenten los ALMACENISTAS EXTERNOS incluirán los criterios para su aplicabilidad. Transcurrido un plazo de

---

[1295] De conformidad con la disposición 16.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Al respecto, cabe señalar que dicha definición contempla los casos tanto de transporte por ducto como de ALMACENAMIENTO.

[1296] De conformidad con la disposición 2.17 de las DACG de ACCESO ABIERTO.

10 días hábiles sin que medie respuesta por parte de la CRE, se entenderá que las tarifas han sido aprobadas.[1297]

Por su parte, el artículo 78 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO indica que las contraprestaciones, precios o tarifas que apruebe la CRE serán máximas, pudiendo los permisionarios pactar acuerdos convencionales o descuentos en términos de los criterios que al efecto determine la CRE mediante disposiciones administrativas de carácter general. En todo caso, la negociación de las tarifas convencionales deberá sujetarse a los principios de generalidad y no indebida discriminación, y para efectos de transparencia y evitar discriminación indebida, los permisionarios deberán registrar ante la CRE los acuerdos convencionales o descuentos.

Cabe precisar que a la fecha de emisión del presente DICTAMEN PRELIMINAR no se observa que la CRE haya emitido disposiciones administrativas de carácter general sobre contraprestaciones, precios o tarifas y/o criterios de descuento de las actividades permisionadas a que se refieren los artículos 82 de la LH, 77 y 82 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

3.1.1.2.5. Obligaciones específicas de los ALMACENISTAS EXTERNOS

De acuerdo con las DACG DE ACCESO ABIERTO los ALMACENISTAS EXTERNOS están obligados a lo siguiente:

1 A recibir y dar respuesta a cualquier solicitud por parte de usuarios para recibir el servicio o interconectarse a su sistema. En caso de negativa, cuando los usuarios no estén conformes pueden acudir a la CRE para que se evalúe si el ALMACENISTA pueda ser sujeto a una regulación más estricta, de acuerdo con lo señalado en el apartado "***3.1.1.1. DACG DE ACCESO ABIERTO***". Además, los ALMACENISTAS deberán llevar un registro de dichas solicitudes.[1298]

2 Presentar a la CRE, para su información:[1299]

- El contenido de su BOLETÍN ELECTRÓNICO y su medio de difusión.
- El modelo de contrato de prestación de sus servicios antes del inicio de sus operaciones, de conformidad con lo señalado en el apartado "*Términos y Condiciones para la prestación del servicio*"; y, en su caso, las modificaciones al contrato en un plazo de 10 (diez) días hábiles posteriores a su implementación.
- Las condiciones especiales pactadas, distintas a las contenidas en el modelo de contrato en un plazo de 10 (diez) días hábiles posteriores a su celebración.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1297] De conformidad con la disposición 39.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1298] De conformidad con la disposición 39.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1299] De conformidad con la disposición 39.5 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

- Las tarifas base para la prestación de los servicios, así como las tarifas convencionales pactadas y las condiciones especiales que den lugar a dichas tarifas, en un plazo de 10 días hábiles posteriores a su implementación.

- Los procesos de temporada abierta o cualquier otro medio de difusión que empleen para el dimensionamiento de sus sistemas y de ampliaciones a los mismos, así como para la asignación de la capacidad disponible, incluyendo los resultados de dichos procesos respecto de la capacidad asignada y el número de contratos celebrados o por celebrar. Dicha información deberá presentarse en un plazo de 10 (diez) días hábiles posteriores a la realización de la temporada abierta o el proceso que se instrumente.

- Publicar en el BOLETÍN ELECTRÓNICO la información que se especifican en las DACG DE ACCESO ABIERTO[1300] y que se detalla en el apartado siguiente.

3 Verificar que los usuarios acrediten ante el ALMACENISTA EXTERNO la titularidad de los PETROLÍFEROS que se almacenan y prever en los contratos que los usuarios tienen prohibido realizar transacción de compraventa con los PETROLÍFEROS que se almacenan a personas que no cuentan con un contrato de prestación de servicios con el permisionario respectivo.[1301]

4 Cumplir con las obligaciones señaladas en el apartado "***3.1.1.1.2. Obligaciones generales de los permisionarios y usuarios***".

5 Presentar a la CRE las contraprestaciones aplicables a la prestación del servicio, de conformidad con lo señalado en la sección anterior.

3.1.1.2.6. BOLETÍN ELECTRÓNICO para el ALMACENAMIENTO EXTERNO

Los permisionarios de ALMACENAMIENTO EXTERNO tienen la obligación de desarrollar y mantener actualizado de manera permanente un BOLETÍN ELECTRÓNICO que constituirá la plataforma informativa accesible vía remota para difundir entre los USUARIOS de ALMACENAMIENTO y el público en general la información relevante sobre la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO.[1302]

El BOLETÍN ELECTRÓNICO de los permisionarios, de acuerdo con el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO debe estar disponible a partir de la fecha de inicio de operaciones[1303] y deberá contener como mínimo lo siguiente:[1304]

Información de actualización circunstancial:

[1300] De conformidad con la disposición 40.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1301] De conformidad con las disposiciones 27.1 y 28.1 de la Sección E. Titularidad del Producto y Restricciones de Compraventa de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1302] De conformidad con la disposición 40.1 de las DACG de ACCESO ABIERTO.
[1303] De conformidad con el artículo 73 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1304] De conformidad con la disposición 40.1 de las DACG de ACCESO ABIERTO.

a. La descripción general del sistema de almacenamiento incluyendo la capacidad operativa del sistema por producto, así como la capacidad de desalojo del producto (flujo máximo en unidad de volumen por unidad de tiempo).

b. La capacidad disponible para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO.

c. Los modelos base de contrato para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO, sin perjuicio de que los permisionarios puedan pactar libremente las condiciones aplicables con los USUARIOS de ALMACENAMIENTO.

d. Las tarifas base para la prestación del servicio, sin perjuicio de que los permisionarios puedan pactar libremente las contraprestaciones aplicables con los USUARIOS de ALMACENAMIENTO.

e. Los procedimientos para recibir solicitudes del servicio de ALMACENAMIENTO, indicando los plazos para la recepción y su atención.

f. Avisos e información sobre las temporadas abiertas o cualquier otro medio de difusión que empleen los ALMACENISTAS para el dimensionamiento de sus sistemas y ampliaciones, así como para la asignación de capacidad disponible.

g. El calendario del programa de mantenimiento programado en los sistemas.

h. Aviso de ocurrencia de una alerta crítica,[1305] duración estimada, las medidas que se aplicarán para remediar la situación, su evaluación y el término de la alerta crítica.

i. Descripción de los mecanismos para la atención inmediata de emergencias en el sistema, así como datos del contacto para la atención de quejas, aclaraciones y situaciones de emergencia.

Información de actualización mensual: Los volúmenes y calidad de los productos, inyectados y extraídos en el mes previo.

Finalmente, los permisionarios del servicio de ALMACENAMIENTO podrán difundir a través de su BOLETÍN ELECTRÓNICO cualquier otra información que considere necesaria.

3.1.1.3.Regulación del transporte por ducto en las DACG DE ACCESO ABIERTO

Como se señaló anteriormente, las DACG DE ACCESO ABIERTO indican que estas se aplicarán de manera diferenciada a las actividades de transporte por ducto y de ALMACENAMIENTO. En este sentido, el transporte por ducto está sujeto a una mayor regulación. Lo anterior, sin perjuicio de que algunas disposiciones sean aplicables a ambas actividades.

[1305] De acuerdo con la disposición 2.1. de las DACG de ACCESO ABIERTO, alerta crítica es una "[s]*ituación de emergencia operativa declarada por el Permisionario o por el Gestor de un Sistema Integrado, que, en su caso, se suscita por motivos fuera del control del mismo y que pone en riesgo la integridad del Sistema o la continuidad en la prestación de los servicios*".

Asimismo, como se señaló anteriormente, a PEMEX LOG, por lo que hace a la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO, le resultan aplicables las disposiciones referidas en el presente apartado.

De acuerdo con las DACG DE ACCESO ABIERTO, el transporte comprende la recepción de PETROLÍFEROS en un punto del sistema, su conducción a través de ductos, la medición de la calidad y cantidad de los productos recibidos y todas las acciones u operaciones necesarias para realizar la entrega en un punto distinto del mismo sistema, de conformidad con lo establecido con los TCPS.[1306]

Respecto de lo referido en la sección "***3.1.1.1.1. Excepción de aplicación de LAS DACG DE ACCESO ABIERTO: Usos Propios***", para el caso del TRANSPORTE por ducto, los sistemas pueden tener el carácter de mixtos. Al respecto, la CRE, a propuesta del permisionario, podrá determinar y consignar en el título del permiso respectivo un porcentaje de capacidad que podrá ser designado para usos propios y el restante para prestar el servicio a terceros. Lo anterior bajo ciertos supuestos previstos en la disposición 37.1 de las DACG de ACCESO ABIERTO.

3.1.1.3.1. Prestación del servicio de transporte por ducto

La prestación de los servicios en condiciones de acceso abierto se sujetará a que: **i)** medie contrato de prestación de servicios entre el transportista y el usuario; **ii)** exista capacidad disponible en el sistema respectivo para la modalidad de servicio de que se trate; y, **iii)** la prestación del servicio sea técnicamente factible y económicamente viable.[1307]

Los usuarios interesados en contratar el transporte de PETROLÍFEROS deberán presentar la solicitud correspondiente al transportista, quien estará obligado a dar respuesta a cualquier solicitud de servicio. Los transportistas establecerán en los TCPS los procedimientos administrativos, requerimientos de información y plazos que serán aplicables para la solicitud de contratación de los servicios.[1308] En su caso, la solicitud para la contratación de los servicios debe contener al menos: **i)** razón social del solicitante y su domicilio; **ii)** la capacidad solicitada; **iii)** el calendario y el programa para su utilización; **iv)** la fecha de inicio de la prestación del servicio; **v)** el punto o puntos de recepción y entrega; **vi)** la modalidad del servicio solicitada; y, **vii)** los productos objeto del servicio con la especificación de calidad.[1309]

En virtud de lo anterior, los transportistas sólo podrán negar el acceso a la prestación de los servicios cuando no exista capacidad disponible en el sistema para atender la solicitud respectiva o se determine que la prestación del servicio no es técnicamente factible o económicamente viable.[1310]

[1306] De conformidad con la disposición 4.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1307] De conformidad con la disposición 9.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Al respecto, la disposición 11 de las DACG DE ACCESO ABIERTO definen la factibilidad técnica y viabilidad económica.

[1308] De conformidad con la disposición 9.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1309] Ídem.

[1310] De conformidad con la disposición 9.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Además, de conformidad con las DACG de ACCESO ABIERTO, el transporte por ducto está sujeto a lo siguiente:

3.1.1.3.2. Términos y Condiciones para la prestación del servicio o TCPS

Los transportistas deberán establecer en sus TCPS las condiciones para garantizar el acceso abierto en la prestación de los servicios en sus sistemas.[1311] Lo anterior conforme a lo señalado en la sección "Apartado 3. Términos y condiciones para la prestación de los servicios" de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Los TCPS deberán ser sometidos a la aprobación de la CRE[1312] y deben reflejar las prácticas comunes en la prestación de los servicios de transporte bajo principios que permitan el desarrollo competitivo de sus mercados, así como la eficiencia en la prestación de los servicios y que sea uniforme, homogénea, regular, segura, continua y de calidad. Para efectos de lo anterior, los transportistas podrán establecer en sus TCPS restricciones a los usuarios respecto de los volúmenes mínimos de los pedidos, consistentes con la práctica común de operación de los sistemas, siempre que ello no implique la indebida negación del acceso abierto a la prestación de los servicios.[1313]

Además de los contenidos mínimos referidos para los TCPS en su sección Términos y condiciones para la prestación del servicio,[1314] las DACG DE ACCESO ABIERTO contienen un apartado denominado "Lineamientos para la elaboración de los Términos y Condiciones para la prestación de los servicios de Transporte por ducto y Almacenamiento de PETROLÍFEROS que deberá ser observado por los transportistas".[1315]

De conformidad con el artículo 69 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, los TCPS de los transportistas no serán negociables, por lo que los transportistas y usuarios no podrán pactar condiciones diferentes a las comprendidas en dicho instrumento, salvo aquellas que expresamente se identifiquen como negociables en los TCPS. En este sentido se podrán pactar condiciones especiales cuando: **i)** las circunstancias de los usuarios a quienes van dirigidas lo justifiquen; y, **ii)** las condiciones especiales sean consistentes con los principios establecidos en las DACG DE ACCESO ABIERTO, no contravengan a la LH, el REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, los TCPS y otras normas aplicables, y no impongan limitaciones o discriminación indebidas en la prestación del servicio a otros usuarios.[1316]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1311] De conformidad con la disposición 9.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1312] De conformidad con la disposición 30.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1313] De conformidad con la disposición 31.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1314] Véase la disposición 31.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1315] De conformidad con la disposición 30.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1316] De conformidad con la disposición 32.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

3.1.1.3.3. Asignación de Capacidad

Reserva contractual y uso común de la capacidad

Las modalidades para la prestación de los servicios de transporte deberán ser consistentes con las obligaciones de acceso abierto.[1317] Como regla general, los servicios se ofrecerán en firme, lo que implica que los usuarios deben suscribir contratos de reserva contractual, en virtud de los cuales obtienen el derecho de asegurar la disponibilidad de dicha capacidad. Este esquema asegura la disponibilidad del servicio al USUARIO, por lo que tiene prioridad en la programación de la prestación de los servicios y no puede ser objeto de interrupciones, reducciones o suspensiones.[1318]

De igual forma, los transportistas podrán ofrecer la modalidad de servicio de uso común, sobre la capacidad disponible en sustitución de, o de manera complementaria a, la modalidad de servicio bajo reserva contractual. Esta modalidad requerirá de la celebración de los contratos respectivos.[1319] Bajo la modalidad de uso común, una vez confirmada una nominación del servicio, ésta constituye un derecho y una obligación de las partes.

El servicio se prestará de acuerdo con las nominaciones de los usuarios de manera volumétrica. Cuando la suma de los volúmenes nominados por los usuarios exceda la capacidad disponible para determinados periodos o segmentos del sistema, el transportista aplicará un esquema de asignación para distribuir la capacidad entre los pedidos, mismo que se establecerá en los TCPS.[1320]

Los transportistas deberán establecer en sus TCPS, como mínimo, las características de la modalidad de uso común, los procedimientos y plazos para realizar y confirmar pedidos y las reglas de asignación cuando la demanda del servicio exceda la capacidad disponible.[1321]

En caso de que exista capacidad que, aun estando contratada bajo reserva contractual, no haya sido confirmada para su utilización por los usuarios respectivos en términos de los procedimientos de nominación y confirmación de pedidos establecidos en los TCPS, el transportista deberá ofrecer los servicios de transporte bajo la modalidad de uso común. Lo anterior en el entendido de que los usuarios que contraten el servicio de uso común sólo podrán acceder al mismo durante el tiempo en que los usuarios bajo reserva contractual no programen y les sean confirmados pedidos para el uso de la capacidad objeto de su reserva contractual.[1322]

Temporadas Abiertas

Los transportistas o los solicitantes de permiso de transporte que cuenten o proyecten contar con capacidad disponible de manera permanente deberán celebrar temporadas abiertas. Cuando el transportista justifique ante la CRE que la capacidad disponible derivada del desarrollo de una

---

[1317] De conformidad con la disposición 6.1. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1318] De conformidad con la disposición 6.2. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1319] De conformidad con la disposición 7.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1320] De conformidad con la disposición 7.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1321] De conformidad con la disposición 7.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1322] De conformidad con la disposición 7.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

ampliación o extensión o de la liberación de capacidad por determinado usuario no es susceptible de manifestación de interés por parte de diversos USUARIOS, la CRE podrá eximir al permisionario de celebrar la temporada abierta para la asignación de dicha capacidad.[1323]

Para la celebración de la temporada abierta se deberá obtener la aprobación de la CRE respecto de su procedimiento.[1324] Las DACG DE ACCESO ABIERTO establecen la información a presentar a la CRE para el desarrollo de un nuevo sistema y el procedimiento para llevar acabo la temporada abierta en tal caso[1325] y el procedimiento de temporada abierta para asignar capacidad ya sea como resultado de la liberación de capacidad o de ampliaciones o extensiones.[1326]

Al término del proceso de temporada abierta, se deberá presentar a la CRE lo siguiente:[1327] **i)** la capacidad del sistema respectivo, ampliación o extensión para la cual se hayan recibido manifestaciones de interés; **ii)** la capacidad que haya resultado comprometida, ya sea con contratos de reserva contractual, con contratos de intención o garantías de seriedad para la reserva de capacidad, así como el número de interesados que hayan suscrito tales compromisos; y, **iii)** la capacidad nueva o adicional que será instalada en el sistema como resultado de la temporada.

En todo caso, los transportistas deberán establecer en sus TCPS los procedimientos para llevar a cabo las temporadas abiertas, así como los criterios de evaluación de las solicitudes, de asignación de la capacidad y de desempate. Dichos procedimientos y criterios deberán brindar certidumbre a los participantes a través de garantizar una asignación eficiente de la capacidad bajo principios de no indebida discriminación.[1328]

Mercado Secundario y Cesiones de Capacidad

Los transportistas deberán favorecer el uso eficiente de la capacidad de sus sistemas a través de facilitar el desarrollo de un mercado secundario de capacidad que permita a los USUARIOS comercializar parte o la totalidad de la capacidad que tengan comprometida bajo reserva contractual, ya sea de manera temporal o permanente.[1329] Los transportistas deberán incluir en sus TCPS los mecanismos mediante los cuales permitirán las cesiones de capacidad.[1330]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1323] De conformidad con la disposición 16.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1324] De conformidad con la disposición 17.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1325] Ello, en las disposiciones 17.2 y 17.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1326] Ello, en la disposición 17.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1327] De conformidad con la disposición 17.5 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1328] De conformidad con la disposición 18.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1329] De conformidad con la disposición 22.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1330] De conformidad con la disposición 22.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Así, cuando exista capacidad que, aun estando comprometida bajo reserva contractual, no esté siendo utilizada, los titulares de los contratos objeto de dicha capacidad podrán cederla en el mercado secundario directamente o a través del transportista, ya sea de manera permanente vía una temporada abierta, o bien de manera temporal a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO, si el plazo de la cesión no excede los 6 (seis) meses.[1331]

En este sentido, la capacidad que podrán ceder o comercializar los USUARIOS en el mercado secundario de capacidad no podrá exceder la capacidad objeto de la reserva contractual bajo el contrato celebrado con el transportista, y el plazo de la cesión podrá ser hasta por el resto de la vigencia del contrato.[1332] Asimismo, las cesiones de capacidad no serán limitativas a un único cesionario, pudiendo distribuirse entre más de un cesionario, y el cedente podrá mantener una porción de la capacidad objeto de su reserva contractual. También, las cesiones de capacidad podrán realizarse por trayectos o segmentos del sistema de transporte, en congruencia con las condiciones en las que el cedente reservó la capacidad.[1333]

Cuando la cesión sea definitiva, deberá ser asignada por el transportista a través de un proceso de temporada abierta. En este caso, una vez asignada la capacidad cedida, el transportista deberá celebrar nuevos contratos de reserva contractual y prestación de los servicios y el contrato previo entre el transportista y el USUARIO cedente se dará por terminado, asumiendo las partes las responsabilidades contraídas por virtud de la prestación del servicio que hayan quedado pendientes de solventar.[1334]

Por otro lado, cuando el USUARIO del servicio de transporte ceda parte o la totalidad de la capacidad objeto de su reserva contractual de manera temporal, deberá realizar la notificación por los medios escritos que el transportista ponga a su disposición o a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO. El transportista publicará la notificación de cesión en el BOLETÍN ELECTRÓNICO para su asignación a otros USUARIOS.[1335]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1331] De conformidad con la disposición 22.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1332] De conformidad con la disposición 22.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1333] Ídem.

[1334] De conformidad con la disposición 23.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1335] De conformidad con la disposición 24.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Bajo este supuesto, de acuerdo con la disposición 24.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO, el USUARIO podrá optar por: i) conservar los derechos y obligaciones del contrato celebrado originalmente, en cuyo caso las posturas por una cesión temporal obligarán a los postores a adquirir la prestación de los servicios en las condiciones establecidas en la publicación; o, ii) acordar con el TRANSPORTISTA el cese de obligaciones de manera temporal y, en su caso, parcial, respecto del compromiso de reserva contractual, en cuyo caso el TRANSPORTISTA deberá asignar la capacidad objeto de la cesión al amparo de nuevos contratos de prestación del servicio cuya vigencia no podrá exceder el plazo acordado para dicha cesión; en tanto el TRANSPORTISTA no asigne la capacidad objeto de la cesión bajo nuevos contratos, el Usuario cedente mantendrá las obligaciones y derechos de su contrato original.

Así, el transportista deberá asignar la capacidad objeto de una cesión temporal mediante los procesos y métodos aprobados por la CRE, establecidos en los TCPS y publicados en el BOLETÍN ELECTRÓNICO.[1336]

Las DACG DE ACCESO ABIERTO contemplan la cesión entre usuarios, de tal forma que los USUARIOS podrán optar por celebrar compromisos de cesión de capacidad acordados directamente entre ellos. En estos casos, el USUARIO cedente deberá hacer del conocimiento del transportista respectivo esta decisión en los términos que se establezcan en los TCPS y el transportista deberá publicar en el BOLETÍN ELECTRÓNICO una versión pública de los términos de la cesión entre USUARIOS, incluyendo la cantidad de reserva contractual involucrada en la cesión.[1337] Esta cesión puede ser, de igual forma, permanente o temporal.[1338]

Para la cesión entre USUARIOS, se podrán pactar libremente y de manera bilateral las condiciones aplicables a la cesión de capacidad que realicen.[1339]

Finalmente, las DACG DE ACCESO ABIERTO establecen la cesión obligatoria de capacidad contratada y no utilizada. Esto implica que, cuando un USUARIO de transporte no haga efectiva parte o la totalidad de la capacidad objeto de su reserva contractual, se verá obligado a cederla en el mercado secundario y tendrá el derecho de optar por cualquiera de las modalidades de cesión antes referidas en esta sección. Este tipo de cesión será exigible a los USUARIOS que no hayan hecho efectiva dicha capacidad, cuando el transportista haya recibido solicitudes de prestación de servicio que no hayan sido atendidas por falta de capacidad disponible.[1340]

La CRE podrá requerir a los transportistas, de oficio o a solicitud de parte, la certificación de la capacidad operativa instalada, capacidad disponible y capacidad utilizada en los sistemas mediante las entidades acreditadas para tales efectos, a fin de verificar las condiciones en que se presta el acceso abierto efectivo. Esta certificación puede requerirse al inicio de operación de los sistemas, de manera periódica, se presente una ampliación o extensión o cuando exista alguna controversia por parte de usuarios o interesados sobre el incumplimiento en las obligaciones de acceso abierto.[1341]

Desarrollo de sistemas, extensiones y ampliaciones

Como parte de los proyectos para el desarrollo de sistemas nuevos, de manera previa a la instalación de la nueva infraestructura, los solicitantes de permisos de transporte deberán realizar una temporada abierta a fin de identificar los requerimientos de prestación del servicio y optimizar el dimensionamiento de la capacidad del sistema.[1342]

[1336] De conformidad con la disposición 24.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1337] De conformidad con la disposición 25.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1338] De conformidad con las disposiciones 25.2 y 25.3 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1339] De conformidad con la disposición 25.4 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1340] De conformidad con la disposición 26.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1341] De conformidad con la disposición 15.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1342] De conformidad con la disposición 12.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Por otro lado, los transportistas sujetos a la obligación de acceso abierto conforme a las DACG DE ACCESO ABIERTO estarán obligados a realizar ampliaciones o extensiones de sus sistemas, a solicitud de cualquier interesado, cuando: **i)** sea técnicamente factible y económicamente viable; y, **ii)** los interesados hayan garantizado la contratación del servicio mediante el vehículo contractual previsto por el transportista en sus TCPS. La ampliación o extensión de los sistemas se realizará previa autorización de modificación del permiso respectivo.[1343] En estos casos, de igual forma, el transportista deberá realizar una temporada abierta.[1344]

3.1.1.3.4. BOLETÍN ELECTRÓNICO para el servicio de transporte por ducto

Los permisionarios de transporte deberán desarrollar y mantener actualizado de manera permanente un BOLETÍN ELECTRÓNICO que constituirá la plataforma informativa accesible vía remota, para difundir entre los USUARIOS y el público en general la información relevante sobre la prestación del servicio.[1345] El BOLETÍN ELECTRÓNICO para los transportistas deberá contener como mínimo:[1346] **i)** información de actualización circunstancial;[1347] **ii)** información de actualización

---

[1343] De conformidad con la disposición 13.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1344] De conformidad con la disposición 13.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1345] De conformidad con la disposición 19.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1346] De conformidad con la disposición 20.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1347] Dicha información consiste en: "*a. La descripción general del Sistema de Transporte; b. La Capacidad Operativa del Sistema por trayecto; c. Las metodologías para determinar la Capacidad Operativa y la Capacidad Disponible del Sistema, así como los dictámenes de certificación de capacidad realizados durante los últimos cinco años; d. El porcentaje de la capacidad autorizado para transportar productos de su propiedad en términos de las disposiciones a que se refiere la Sección B del Apartado 4 de las presentes DACG, en su caso; e. Los TCPS, las tarifas máximas y los modelos de contrato para la prestación del servicio aprobadas por la Comisión a los Transportistas, contenidos en los TCPS; f. El formato de solicitud de servicio de Transporte, indicando los procedimientos y plazos para la recepción y atención de las mismas; g. Registro de versiones públicas de los contratos celebrados para la prestación del servicio de Transporte que se encuentren vigentes e incluya la capacidad objeto de la Reserva Contractual, el plazo y las modalidades de servicio, las tarifas, identificando, en su caso, cuando se trate de contratos resultado de un convenio de inversión con Usuarios. Las versiones públicas se sujetarán a la normatividad aplicable; h. Registro de versiones públicas de los contratos de interconexión a los Sistemas de Transporte celebrados con los Usuarios, incluyendo las condiciones que resulten particulares, tales como la forma de determinar el costo de la interconexión, el responsable de su operación y mantenimiento, etc. Las versiones públicas se sujetarán a la normatividad aplicable; i. Registro de versiones públicas de las condiciones especiales pactadas por los Transportistas y las circunstancias en que se negociaron, incluyendo las tarifas convencionales, en su caso. Las versiones públicas se sujetarán a la normatividad aplicable; j. Registro del número de solicitudes de servicio atendidas y no atendidas; k. Registro de versiones públicas de los contratos celebrados para la prestación del servicio de Transporte bajo Reserva Contractual, incluyendo aquellos objeto de condiciones especiales, cuya vigencia se encuentre a 60 días hábiles de su vencimiento, que incluya la capacidad que será liberada por puntos origen destino, trayecto, zona de transporte o la clasificación que se estime relevante. Las versiones públicas se sujetarán a la normatividad aplicable; l. Avisos e información sobre las Temporadas Abiertas que el Transportista se encuentre realizando, esté por realizar o cuyo proceso haya concluido, incluyendo la descripción del procedimiento, plazos, requisitos, resultados de Temporadas Abiertas concluidas incluyendo capacidad asignada/contratada y plazo de contratación; m. Avisos sobre los proyectos de Ampliaciones o Expansiones de los Sistemas, incluyendo descripción del proyecto, la capacidad adicional resultante*

mensual;[1348] iii) la información de actualización diaria[1349]; y otra que el transportista o la CRE consideren necesario difundir a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO.

De igual forma, los transportistas deberán incluir en sus BOLETINES ELECTRÓNICOS los procedimientos, así como los criterios de evaluación de las solicitudes de servicio y de asignación de la capacidad que no sea objeto de una temporada abierta. Dichos procedimientos y criterios deberán brindar certidumbre a los participantes a través de garantizar una asignación eficiente de la capacidad bajo principios de no indebida discriminación. Los procedimientos para la asignación de la capacidad vía los BOLETINES ELECTRÓNICOS formarán parte de los TCPS respectivos.[1350]

3.1.1.3.5. Tarifas

El artículo 77 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO indica que las contraprestaciones, precios o tarifas para el transporte requieren aprobación de la CRE, para lo cual deberán seguir el procedimiento previsto en el artículo 83 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.

En particular, para el transporte por ducto, las DACG DE ACCESO ABIERTO señalan que, para el otorgamiento del permiso y la aprobación de los TCPS no se requerirá contar con la aprobación de las tarifas máximas; no obstante, dichas tarifas serán integradas a los citados TCPS de cada transportista.[1351]

[Espacio intencionalmente en blanco]

---

y el plazo a partir del cual estará disponible; n. Avisos y procedimientos para asignar la capacidad objeto de cesiones de capacidad temporales por parte de los Usuarios, en su caso; o. El calendario del programa de mantenimiento programado en los Sistemas, incluyendo el periodo y descripción delas actividades a realizar cuando las mismas puedan tener afectaciones en la prestación de los servicios, así como el periodo de afectación del servicio y posibles Usuarios afectados, en su caso, independientemente de la notificación individual a dichos Usuarios; p. Aviso de ocurrencia de una Alerta Crítica, duración estimada, las medidas que se aplicarán para remediar la situación, la evaluación de la misma y, finalmente, el término de la Alerta Crítica; q. Descripción de los mecanismos para la atención inmediata de emergencias en el Sistema así como datos del contacto para la atención de quejas, aclaraciones y situaciones de emergencia, y r. La Capacidad Disponible para cesión, conforme a estas DACG".

[1348] Dicha información consiste en: "*a. La capacidad reservada bajo contratos de Reserva Contractual por puntos origen destino, trayecto, zona de Transporte o la clasificación que resulte relevante, incluyendo el plazo de la Reserva Contractual e identificando aquella que resulte de convenios de inversión con Usuarios, y b. La Capacidad Disponible para Reserva Contractual sujeta a proceso de Temporada Abierta u otros mecanismos de asignación aprobados por la Comisión (...)*".

[1349] Dicha información consiste en: "*a. Volúmenes y calidad de los productos inyectados y extraídos en base diaria, transportados durante la semana inmediata anterior por puntos origen destino, trayecto, zona de transporte, o la clasificación que resulte relevante, identificando el producto de que se trate, así como la modalidad de servicio y los volúmenes que correspondan a productos propiedad del Transportista; b. Capacidad Disponible para prestar el servicio bajo la modalidad de Uso Común por puntos origen destino, trayecto, zona de transporte o la clasificación que resulte relevante, incluyendo el plazo, y c. Pedidos confirmados por puntos origen destino, trayecto, zona de Transporte o la clasificación que resulte relevante, incluyendo el plazo*".

[1350] De conformidad con la disposición 21 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

[1351] De conformidad con la disposición 38.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

3.1.2. Contratos entre PEMEX LOG y PEMEX TRI, para el transporte y ALMACENAMIENTO

Mediante la resolución RES/2507/2017, la CRE ajustó los modelos de los TCPS aplicable a los sistemas de almacenamiento y transporte por ducto de PETROLÍFEROS a PEMEX LOG que fueron aprobados mediante las resoluciones RES/1680/2016 y RES/1681/2016 y ajustados mediante la resolución RES/113/2017.[1352] Lo anterior, pues la CRE consideró que los cambios realizados permitirían a PEMEX LOG ofrecer un servicio bajo mayores condiciones de transparencia y equidad, lo que le permitiría el desarrollo de un mercado más eficiente de los combustibles, brindando certidumbre a los importadores y comercializadores.[1353]

Ahora bien, de información que obra en el EXPEDIENTE se observa que el único cliente para el ALMACENAMIENTO y transporte por ducto es PEMEX TRI. Lo anterior al amparo del CONTRATO MARCO y un Convenio de Coordinación Operativa y Servicios, respectivamente.[1354]

3.1.2.1. CONTRATO MARCO[1355]

En [redacted], PEMEX LOG y PEMEX TRI celebraron el CONTRATO MARCO cuyo objeto es la prestación de servicios de transporte, ALMACENAMIENTO, portuarios y otros servicios logísticos adicionales a estos, que llevará a cabo PEMEX LOG a favor de PEMEX TRI.

En el CONTRATO MARCO se estableció una vigencia de [redacted]. Actualmente el CONTRATO MARCO está vigente.

[redacted]

3.1.2.1.1. Contrato o anexo de ALMACENAMIENTO[1356]

[redacted]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1352] Folio 931 del EXPEDIENTE.
[1353] De conformidad con el Considerando Decimosexto de la RES/2507/2017.
[1354] Folios 1199 y 1235 del EXPEDIENTE.
[1355] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Contrato Marco PLOG-PTRI.pdf*".
[1356] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*Contrato Marco PLOG-PTRI.pdf*" y "*Anexo 7 Almacenamiento.pdf*".

[redacted]1357

3.1.2.2. Convenio de Coordinación Operativa y Servicios[1358]

El [redacted], PEMEX LOG y PEMEX TRI celebraron un Convenio de Coordinación Operativa y Servicios, mediante el cual PEMEX LOG se obliga a brindar a PEMEX TRI el [redacted]1359

[redacted]

4. SUMINISTRO: ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO

Dentro de las actividades del MERCADO INVESTIGADO, el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO, son actividades que por su propia naturaleza deben prestarse dentro de los aeródromos[1360] por lo que deben observar diversas disposiciones de la industria aeroportuaria, en particular la LEY DE AEROPUERTOS y el REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1357] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Convenio de Coordinación Operativa y Servicios PTRI-PLOG.pdf*", página dos.
[1358] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Convenio de Coordinación Operativa y Servicios PTRI-PLOG.pdf*".
[1359] Folio 1288 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Convenio de Coordinación Operativa y Servicios PTRI-PLOG.pdf*", página tres.
[1360] De conformidad con el artículo 2, fracción I, de la LEY DE AEROPUERTOS, un aeródromo es el área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación. Los aeródromos civiles se clasifican en aeródromos de servicio al público y aeródromos de servicio particular.

Si bien en la LH tanto el ALMACENAMIENTO, la distribución[1361] y el EXPENDIO son actividades distintas y separadas, en el marco jurídico del sector aeroportuario, el ALMACENAMIENTO INTERNO, la distribución por red de hidrantes o autotanque y el EXPENDIO se entienden como una sola actividad, denominada SUMINISTRO. Así, el REGLAMENTO DE AEROPUERTOS establece que el SUMINISTRO de combustible comprende almacenamiento, distribución por red de hidrantes o autotanque, abastecimiento y succión.[1362]

Ahora bien, en relación con la distribución, específicamente la distribución de combustibles para aeronaves en aeródromos, la LH señala que pueden realizarla los AGENTES ECONÓMICOS permisionarios de EXPENDIO.[1363] Al respecto, la CRE señaló que "(…) *el expendio y la distribución de combustibles para aeronaves comprenden la misma actividad*".[1364]

Por lo anterior, en la presente sección se aborda la regulación aeroportuaria para el SUMINISTRO -como actividad de ALMACENAMIENTO INTERNO y EXPENDIO de manera conjunta-, posteriormente, se aborda la regulación en materia energética del ALMACENAMIENTO INTERNO y, finalmente, del EXPENDIO.

4.1. SUMINISTRO

El SUMINISTRO es considerando un servicio complementario a las actividades aeroportuarias, y para poder prestar dicha actividad, es necesario contar con un contrato con el concesionario del aeródromo,[1365] el cual debe ser autorizado por la SICT.[1366]

El concesionario del aeródromo es responsable de que este cuente con los servicios complementarios, tales como el SUMINISTRO, que se requieran y puede brindar dichos servicios complementarios por sí mismo o a través de terceros siempre que se realicen en forma equitativa y no discriminatoria frente a los demás prestadores de los servicios.[1367] Así, los concesionarios o permisionarios, solo podrán limitar el número de prestadores del SUMINISTRO y del resto de servicios complementarios, por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, previa aprobación de la SICT.[1368]

[1361] De conformidad con el artículo 4, fracción XI, de la LH, la distribución es la actividad logística relacionada con la repartición, incluyendo el traslado, de un determinado volumen de PETROLÍFEROS desde una ubicación determinada hacia uno o varios destinos previamente asignados, para su consumo final.

[1362] De conformidad con el artículo 56, fracción III, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1363] De conformidad con el artículo 76, segundo párrafo, de la LH.

[1364] Folio 1425 del EXPEDIENTE.

[1365] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LEY DE AEROPUERTOS.

[1366] De conformidad con los artículos 56 de la LEY DE AEROPUERTOS y 67 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1367] De conformidad con el artículo 54 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1368] De conformidad con el artículo 54, quinto párrafo, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS. Al respecto, en el supuesto de que los concesionarios limiten el número de prestadores de servicios complementarios, los contratos necesarios para permitir que los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo regular o terceros ajenos a éstos presten los servicios complementarios que sean requeridos en el aeropuerto serán adjudicados por concurso, en favor

No obstante lo señalado en los dos párrafos anteriores, cabe señalar que las concesiones otorgadas para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir aeródromos civiles consideran la exclusividad de ASA para la prestación del servicio de SUMINISTRO.[1369]

Así, por ejemplo, la concesión otorgada a Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. señala lo siguiente:

> "2.4.2. Servicios Relativos a Combustible. Aeropuertos y Servicios Auxiliares prestará en el Aeropuerto, de conformidad con la legislación aplicable, los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente, el Concesionario y ningún tercero podrán prestar los servicios de almacenamiento, distribución, suministro y succión de combustible, hasta en tanto la Secretaría determine lo contrario. Ello en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, la Secretaría licitará la prestación de los mismos. (...)" [1370]

En un sentido similar, la concesión que había sido otorgada a Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. para el denominado Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, señalaba lo siguiente:

> "Servicios de Abastecimiento y Succión de Combustible: ASA, de conformidad con la legislación aplicable, prestará en el Aeropuerto los servicios complementarios, consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, abastecimiento y succión de combustible a los operadores, concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, usuarios del Aeropuerto. Consecuentemente, en tanto ASA continúe prestando los servicios a que se refiere la presente condición no podrán ser prestados por "LA CONCESIONARIA", ni por algún tercero, hasta en tanto [la SICT] determine lo contrario, en el entendido de que cuando se pretenda que dichos servicios sean prestados por los particulares, [la SICT] licitará la prestación de los mismos. (...)"[1371]

Con independencia de lo anterior, el SUMINISTRO debe prestarse de manera permanente, uniforme, regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto calidad, oportunidad y precio.[1372] Asimismo, el servicio debe prestarse de acuerdo con los criterios y procedimientos de seguridad establecidos en las normas básicas de seguridad y demás disposiciones aplicables, así como los niveles de calidad previstos en el permiso.[1373]

---

de aquellas personas que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del aeropuerto, así como la mejor calidad y precio para los usuarios. Los concesionarios, con la participación y opinión favorable de los concesionarios del servicio de transporte aéreo, usuarios del servicio en cuestión en el aeropuerto, establecerán los criterios, reglas generales y procedimientos de los concursos y llevarán a cabo los mismos.

[1369] Con excepción de la concesión otorgada a Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V. Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*Título de Concesión AIFA*".

[1370] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*Título de Concesión. Aeropuerto Monterrey*".

[1371] Folio 9185 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico "*Título de concesión NAIM*".

[1372] De conformidad con los artículos 53 de la LEY DE AEROPUERTOS.

[1373] De conformidad con el artículo 57 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

Para poder prestar servicios complementarios, tales como el SUMINISTRO, es necesario que el interesado cuente con los requisitos establecidos en el artículo 58 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, entre los que se encuentran: **i)** contar con personal capacitado; **ii)** disponer del equipo y las instalaciones necesarios; **iii)** contar con un programa de mantenimiento y **iv)** contar con una póliza de seguro que garantice responsabilidad civil.

De conformidad con el artículo 60 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, el SUMINISTRO debe prestarse únicamente a las aeronaves y equipo de apoyo terrestre que se encuentren dentro del aeródromo[1374]. En este sentido, se dispone que los autotanques autorizados para el transporte de combustible no podrán abandonar las instalaciones del aeródromo civil, salvo para su reparación o modificación.[1375]

En caso de que la planta de combustible para las aeronaves se encuentre fuera del aeródromo civil, el trayecto de los vehículos cisterna será únicamente de dicha planta al aeródromo; cuando se abastezca combustible en envases diferentes a los tanques de una aeronave a fin de trasladarlo a otros aeródromos se requerirá la autorización del agente del ministerio público de la federación más próximo a la planta.

La infraestructura e instalaciones para prestar el SUMINISTRO están supeditadas a la capacidad establecida en el Programa Maestro de Desarrollo que autorice la SICT, para cada aeródromo. Dicho programa debe contener cuando menos, los planes de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura, instalaciones y equipo dentro del aeródromo.[1376] Dicho Programa Maestro de Desarrollo será revisado por la SICT cada cinco años.[1377]

Asimismo, si el concesionario requiriere hacer obras mayores, dentro de las que se encuentra la construcción o reconstrucción de instalaciones para el ALMACENAMIENTO INTERNO y distribución de combustible,[1378] que no estuvieran contempladas dentro del Programa Maestro de Desarrollo, se requerirá solicitar la autorización de la SICT, para poder llevar a cabo dichas operaciones de construcción.[1379]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1374] Y el prestador del servicio deberá llevar el control de la cantidad de combustible que suministre a los transportistas aéreos

[1375] De conformidad con el artículo 62 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1376] De conformidad con el artículo 23 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1377] De conformidad con el artículo 38 de la LEY DE AEROPUERTOS.

[1378] De conformidad con el artículo 38 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

[1379] De conformidad con el artículo 37, tercer párrafo, del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.

Respecto a las tarifas y/o contraprestaciones que los AGENTES ECONÓMICOS fijen para la prestación del SUMINISTRO, éstas deben registrarse ante la SICT,[1380] y deben contener las bases de aplicación, condiciones y restricciones aplicables al servicio.[1381] Asimismo, los AGENTES ECONÓMICOS únicamente podrán cobrar las tarifas reportadas en la prestación de sus servicios en aeródromos.[1382]

El marco jurídico del sector energético establece disposiciones específicas para el ALMACENAMIENTO INTERNO y el EXPENDIO, las cuales se señalan a continuación.

4.2. ALMACENAMIENTO INTERNO

Como se señaló anteriormente, el ALMACENAMIENTO consiste en la actividad de recibir PETROLÍFEROS, propiedad de terceros, en los puntos de recepción, conservándolos en depósito, resguardarlos y devolverlos al depositante o a quien éste designe. Al respecto se considera ALMACENAMIENTO INTERNO, cuando éste se preste dentro de los espacios confinados para la industria aérea, es decir, los aeródromos y/o aeropuertos.

Para que una persona pueda prestar el ALMACENAMIENTO INTERNO, además de lo señalado en la sección anterior, es necesario contar con un permiso emitido por la CRE, que ampare la prestación del servicio.[1383]

El régimen general de los permisos para el ALMACENAMIENTO INTERNO se describe en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" del presente anexo. Sin embargo, para el ALMACENAMIENTO INTERNO, como en los permisos de ALMACENAMIENTO, en los permisos se describe el aeródromo donde se debe prestar el servicio, así como el sistema de almacenamiento que utilizará el permisionario.[1384]

4.2.1. DACG DE ACCESO ABIERTO para el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO

Las DACG DE ACCESO ABIERTO establecen diversas disposiciones específicas para el ALMACENAMIENTO INTERNO,[1385] principalmente, la obligación del ALMACENISTA INTERNO de emitir y cumplir con TCPS -que deberán ser aprobados por la CRE-,[1386] los cuales deben incluir lo establecido en la disposición 31.1. de las DACG DE ACCESO ABIERTO, salvo que se justifique ante la CRE que algún punto no es congruente con la práctica de la industria aeroportuaria.[1387]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1380] De conformidad con los artículos 69 de la LEY DE AEROPUERTOS y 136 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
[1381] De conformidad con el artículo 133 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
[1382] De conformidad con el artículo 134 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
[1383] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LH.
[1384] De conformidad con el artículo 21 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1385] De conformidad con el Apartado 7. Transporte y Almacenamiento de Combustibles para Aeronaves en Aeropuertos de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1386] De conformidad con la disposición 42.2. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1387] De conformidad con las disposiciones 31.1. y 42.2 de las DACG DE ACCESO ABIERTO. Lo anterior, salvo por las excepciones contempladas en la disposición 42.1 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

Adicionalmente, para el ALMACENAMIENTO INTERNO, los TCPS deben incluir:[1388] **i)** los protocolos para el acceso a sus instalaciones de recepción y/o entrega a permisionarios de transporte de PETROLÍFEROS por medios distintos a ducto o de expendio en aeródromos. Dichos protocolos deberán ser acordes al principio de trato no indebidamente discriminatorio; **ii)** los esquemas de interconexión y coordinación operativa entre el Sistema de Almacenamiento y la red de hidrantes cuando las instalaciones aeroportuarias cuenten con redes de hidrantes; y, **iii)** los criterios para establecer las contraprestaciones que correspondan al servicio de descarga/succión de combustible fuera de especificación de una aeronave.

Además de la obligación de emisión y cumplimiento de TCPS, las DACG DE ACCESO ABIERTO establecen lo siguiente:[1389]

1 La capacidad operativa de ALMACENAMIENTO INTERNO se asignará mediante la modalidad de uso común[1390] y deberá considerar los inventarios mínimos establecidos para cada COMERCIALIZADOR.

2 Solo se podrá prestar el servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO a los TRANSPORTISTAS AÉREOS o a los COMERCIALIZADORES que aquellos designen, cuando acrediten el SUMINISTRO del combustible a través de contratos con los TRANSPORTISTAS AÉREOS o a través de cartas de asignación.

3 Los contratos que se celebren para la prestación del servicio de ALMACENAMIENTO INTERNO deberán tener una duración de un año o hasta el plazo previsto en el contrato de comercialización entre el COMERCIALIZADOR y el TRANSPORTISTAS AÉREOS, o aquel que garantice el SUMINISTRO de producto a TRANSPORTISTAS AÉREOS en aeródromos.

4 Los ALMACENISTAS INTERNOS, 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 del producto y a los planes maestros de desarrollo de los aeródromos.

5 Los ALMACENISTAS INTERNOS, deberán publicar diariamente a través del BOLETÍN ELECTRÓNICO, la capacidad que no esté siendo utilizada dentro de sus sistemas de almacenamiento.[1391]

4.2.2. Tarifas

De conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH, así como 78 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, la CRE aprobará los precios y tarifas máximos fijados como contraprestación

---

[1388] De conformidad con la disposición 42.2. de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1389] De conformidad con las disposiciones 42.2 a 42.6 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.
[1390] Como se refirió anteriormente, la modalidad de uso común es aquella bajo la cual los usuarios, previa celebración del contrato respectivo, pueden acceder a la prestación de servicios sin requerir compromisos de Reserva Contractual.
[1391] En adición a la información que debe publicarse en el BOLETÍN ELECTRÓNICO conforme al apartado 20 de las DACG DE ACCESO ABIERTO.

del ALMACENAMIENTO INTERNO. Las tarifas que aprueba la CRE tienen el carácter de tarifas máximas; sin embargo, el artículo 134 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS, establece que, únicamente podrán aplicarse las tarifas registradas ante la SICT, en la prestación de servicios complementarios, entre los que se incluye el ALMACENAMIENTO INTERNO.

Ahora bien, dentro del MERCADO INVESTIGADO, ASA es titular de 60 (sesenta) permisos para el ALMACENAMIENTO INTERNO,[1392] en distintos aeródromos a nivel nacional, siendo el mayor participante de este servicio dentro del MERCADO INVESTIGADO.

Al respecto, la CRE mediante la resolución RES/1705/2018 aprobó la lista de tarifas máximas de ALMACENAMIENTO INTERNO que ASA debe observar al proveer el servicio para cada uno de los 60 (sesenta) aeródromos; sin embargo, dichas tarifas son máximas por lo que se pueden pactar tarifas convencionales bajo principios de generalidad y no discriminación.

4.3. EXPENDIO

El EXPENDIO, de acuerdo con la LH, consiste en la venta al menudeo directa al consumidor de PETROLÍFEROS, entre otros combustibles aéreos, en instalaciones con fin específico o multimodal, incluyendo estaciones de servicio, de compresión y de carburación.[1393] Adicionalmente, la LH señala que los combustibles para aeronaves no podrán ser expendidos directamente al público y las personas que obtengan el permiso correspondiente expedido por la CRE, estarán facultadas para realizar la actividad de distribución de combustibles para aeronaves en aeródromos a los siguientes usuarios: **i)** TRANSPORTISTAS AÉREOS; **ii)** operadores aéreos; y, **iii)** terceros para actividades distintas de las aeronáuticas.[1394]

Considerando lo anterior, el EXPENDIO solo debe prestarse a las aeronaves y el equipo de apoyo terrestre dentro de los aeródromos.[1395]

Para prestar el EXPENDIO, es necesario contar con un permiso emitido por la CRE para la prestación del SERVICIO.[1396]

El permiso para el EXPENDIO debe cumplir con los requisitos descritos en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" del presente anexo. Sin embargo, como particularidad para el EXPENDIO, en los permisos se describe el aeródromo donde se debe prestar el servicio, así como la infraestructura de red hidrante y/o el equipo de autotanques que utilizará el permisionario para la prestación del servicio.

[1392] Permisos otorgados por la CRE mediante la resolución RES/817/2015 emitida el veintiséis de noviembre de dos mil quince.
[1393] De conformidad con el artículo 4, fracción XIII, de la LH.
[1394] De conformidad con el artículo 76, de la LH.
[1395] De conformidad con el artículo 60 del REGLAMENTO DE AEROPUERTOS.
[1396] De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LH.

4.3.1. Precios y tarifas

De conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH, los precios y tarifas del EXPENDIO, se determinarán conforme a las condiciones del mercado, por lo que los expendedores tendrán libertad en la fijación de sus precios y tarifas para prestar el EXPENDIO, sin embargo, como se señaló anteriormente, el EXPENDIO forma parte del servicio de SUMINISTRO, por lo que las tarifas que se fijen como contraprestación deben ser registradas ante la SICT.

Ahora bien, dentro del MERCADO INVESTIGADO, ASA es titular de 62 (sesenta y dos) permisos para el EXPENDIO,[1397] en distintos aeródromos a nivel nacional, siendo el mayor participante de esta actividad dentro del MERCADO INVESTIGADO.

Al respecto, la LOAPF,[1398] atribuye a la SHCP la facultad para "(…) *establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las bases para fijarlos* (…)",[1399] por lo que la SHCP autoriza los precios y tarifas bajo los que ASA presta el EXPENDIO, debido al carácter de Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Federal de ASA.

En este sentido, ASA debe dar vista a la SHCP para que le sean aprobadas sus tarifas para prestar el EXPENDIO. Así, la SHCP emitió los oficios "349-B-454" y "349-B-1-031" por los que se aprobaron las tarifas vigentes de ASA para el EXPENDIO, las cuales fueron publicadas en el DOF el veintiséis de septiembre de dos mil diecinueve.

5. COMERCIALIZACIÓN

De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO, la COMERCIALIZACIÓN consiste en ofertar a USUARIOS o USUARIOS FINALES, en conjunto o por separado: **i)** la compraventa de PETROLÍFEROS; **ii)** la gestión o contratación de los servicios de transporte y ALMACENAMIENTO; y, **iii)** la prestación o intermediación de servicios de valor agregado en beneficio de los USUARIOS o USUARIOS FINALES.

En este sentido, habrá COMERCIALIZACIÓN cuando se oferte a un USUARIO o USUARIO FINAL, alguno de los servicios referidos anteriormente. Dicha operación se entenderá realizada en territorio nacional desde el momento en que se oferta a un USUARIO o USUARIO FINAL, independientemente del lugar en que se efectúe la oferta y si se materializa la contratación de los servicios referidos.[1400]

Dada la naturaleza de la COMERCIALIZACIÓN, no se requiere infraestructura y/o equipo para prestar dicho servicio, por lo que los permisos de COMERCIALIZACIÓN no conllevan la propiedad de la

---

[1397] Permisos otorgados por la CRE mediante la resolución RES/887/2015 emitida el diecisiete de diciembre de dos mil quince y el permiso PL/20251/EXP/AE/2017.
[1398] Publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última modificación publicada en el DOF el once de enero de dos mil veintiuno.
[1399] De conformidad con el artículo 31, fracción X, de la LOAPF.
[1400] De conformidad con el numeral PRIMERO, puntos 1 y 2, del acuerdo A/034/2016 emitido por la CRE el catorce de julio de dos mil dieciséis.

infraestructura ni la prestación de los servicios logísticos que se gestionen y/o contraten bajo el amparo de dichos permisos.[1401]

Para prestar el servicio de COMERCIALIZACIÓN, es necesario contar con un permiso emitido por la CRE, que ampare la prestación del servicio, el cual únicamente tendrá las siguientes obligaciones, en términos del artículo 49 de la LH: **i)** realizar la contratación, por sí mismos o a través de terceros, de los servicios de transporte, ALMACENAMIENTO, y EXPENDIO que, en su caso, requiera para la realización de sus actividades únicamente con permisionarios; **ii)** cumplir con las disposiciones de seguridad de suministro, que su caso emita la SENER; **iii)** entregar la información que la CRE requiera para la supervisión del sector; y, **iv)** la sujeción a los lineamientos aplicables respecto de sus relaciones con personas que formen parte de su grupo empresarial o consorcio.

El permiso para la COMERCIALIZACIÓN debe cumplir con los requisitos descritos en la sección "***1.3. Régimen general de permisos***" del presente anexo.

El servicio debe realizarse de manera eficiente, homogénea, regular, segura, continua y uniforme, en condiciones no discriminatorias en cuanto a su calidad, oportunidad, cantidad y precio.[1402]

5.1. Regulación Asimétrica de COMERCIALIZACIÓN de PETROLÍFEROS

De acuerdo con lo señalado en la sección "***1.5. Regulación Asimétrica***" del apartado "***1. Reforma Energética y LH***" del presente Anexo, "(…) *a fin de limitar el poder dominante que* [PEMEX] *y sus entes controlados pudiesen detentar en algunos mercados de petrolíferos y petroquímicos, en perjuicio de los adquirentes de* [ventas de primera mano] *o de los usuarios de los servicios regulados, así como la entrada de nuevos suministradores, hasta en tanto se logra una mayor participación de agentes económicos que propicien el desarrollo competitivo y eficiente de los mercados*",[1403] con la regulación asimétrica se sujetó a PEMEX y a sus EPS, a diversas consideraciones en cuanto a la prestación del servicio de COMERCIALIZACIÓN, entre las que se encuentran:

i) las facturas por la comercialización de los productos que emita PEMEX y/o sus EPS deberá desglosar el precio de venta de primera mano, incluyendo en su caso, mecanismos para mitigar la volatilidad, y los costos de transporte, ALMACENAMIENTO y distribución, en su caso, los impuestos, el margen de comercialización y cualquier otro concepto aplicable.[1404]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1401] De conformidad con el artículo 19 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1402] De conformidad con el artículo 7 del REGLAMENTO DEL TÍTULO TERCERO.
[1403] De conformidad con el considerando Decimonoveno de las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA.
[1404] De conformidad con los resolutivos Undécimo y Duodécimo de las DACG DE REGULACIÓN ASIMÉTRICA.

ii) la observación de los términos contractuales aprobados por la CRE para la COMERCIALIZACIÓN.[1405]

iii) PEMEX y/o sus EPS deben publicar y mantener actualizado en su portal electrónico, los descuentos o precios convencionales que ofrezca a sus USUARIOS o USUARIOS FINALES, actuales o potenciales, así como los criterios y requisitos para acceder a ellos en cada punto de venta o entrega. Dicha publicidad de precios debe contener cuando menos lo siguiente: **a)** los requisitos para acceder a un descuento; **b)** los documentos que deban suscribirse para acceder a un descuento; **c)** el procedimiento detallado que se debe seguir para acceder al descuento; y, **d)** los criterios de aplicación para tipo de descuentos.[1406]

Las disposiciones administrativas que conforman la regulación asimétrica se encuentran vigentes al momento de la emisión de este DICTAMEN PRELIMINAR, de conformidad con el oficio SE-300/29161/2021 emitido por la CRE.

5.2. POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO

Con fundamento en el artículo 80, fracción II, de la LH, se faculta a la SENER para determinar la política pública en materia energética aplicable a los niveles de almacenamiento y a la garantía de suministro de PETROLÍFEROS a fin de salvaguardar los intereses y seguridad nacionales, se emitió la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

De acuerdo con la política referida, una de las vías para reforzar la seguridad energética es la creación de almacenamiento estratégico a cargo del Estado, así como la existencia de inventarios comerciales. Por lo anterior, la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO "*Establece niveles mínimos de almacenamiento aplicables a inventarios comerciales, cuyo carácter será estratégico, toda vez que garantizarán el abasto al país durante un periodo de tiempo suficiente para que, en un caso de emergencia en el abasto, pueda obtenerse suministro de una fuente adicional*".[1407]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1405] En los términos establecidos en la resolución RES/1440/2017 y la RES/2552/2017, emitidas por la CRE. A través de dichas resoluciones se aprobaron los formatos de contratos de COMERCIALIZACIÓN de turbosina, entre otros productos, y se estableció, entre otros, que PEMEX TRI se abstendrá de condicionar la suscripción o terminación de contratos a cualquier requerimiento que no esté expresamente contemplado en el modelo de contrato o en la regulación aplicable a la actividad de COMERCIALIZACIÓN y está obligado a permitir la terminación anticipada de sus contratos. Asimismo, se aprobó la adición de los Anexos 5 y 6, referentes a las condiciones comerciales aplicables al precio o contraprestación y condiciones especiales y las cláusulas respectivas correspondientes.

[1406] De conformidad con el numeral PRIMERO del acuerdo A/075/2017 emitido por la CRE.

[1407] De conformidad con la Introducción de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

Dicha normativa se compone de dos obligaciones: **i)** reportar periódicamente las estadísticas de producción, importaciones, exportaciones, ventas e inventarios; y, **ii)** almacenar en territorio nacional un volumen mínimo de inventario.[1408] En relación con el MERCADO INVESTIGADO, esta segunda obligación es aplicable a los titulares de permisos de COMERCIALIZACIÓN de turbosina[1409] y la supervisión de esta obligación está a cargo de la CRE.[1410]

En relación con la primera obligación, la periodicidad de los reportes depende de las condiciones de balance oferta-demanda. En condiciones normales, los sujetos obligados deberán entregar sus reportes de inventarios de forma semanal, mientras que, en caso de que se determine alguna situación de alerta o emergencia en el abasto, la periodicidad de entrega de los reportes será diaria.[1411] Por cuanto hace al desglose de los reportes, las estadísticas deben estar desagregadas por región, producto y subproducto PETROLÍFERO.[1412]

En relación con la segunda obligación, los permisionarios de COMERCIALIZACIÓN que atiendan a usuarios finales o a expendedores deberán mantener 1.5 (uno punto cinco) días de inventario mínimo de turbosina almacenados en los aeropuertos y/o aeródromos y 1.5 (uno punto cinco) días adicionales como promedio mensual, ubicados en cualquier otra terminal de almacenamiento en territorio nacional.[1413] Esta obligación de inventario mínimo tuvo efecto a partir del primero de julio de dos mil veinte.[1414]

Respecto del cálculo del nivel de inventarios, el punto 5.3.3. de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO, estableció lo siguiente:

> "Para el primer semestre de la aplicación de esta política se observará lo siguiente:
> A partir del 1 de julio de 2020, los permisionarios deberán mantener un volumen de inventario mínimo equivalente al promedio de las ventas de petrolíferos durante el semestre comprendido de noviembre de 2019 a mayo de 2020, multiplicado por el número de días de obligación correspondiente al año 2020.

[1408] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.1 de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1409] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3.2 Sujetos obligados a mantener inventarios mínimos, POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1410] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.1 de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1411] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.2.1 Periodicidad de los reportes estadísticos, de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1412] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.2.3 Desglose de los reportes estadísticos, de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1413] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3 Obligaciones de almacenamiento mínimo de petrolíferos y regionalización para efectos del reporte de información, de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO. De acuerdo con la misma disposición, si los comercializadores y distribuidores de turbosina acreditan que la capacidad de almacenamiento en las terminales que suministren usualmente a las estaciones de servicio y usuarios finales vía autotanque no es suficiente para cumplir con al menos el 50% (cincuenta por ciento) del inventario mínimo en dichas terminales, podrán cubrir el porcentaje faltante en otras terminales en territorio nacional.
[1414] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3 Obligaciones de almacenamiento mínimo de petrolíferos y regionalización para efectos del reporte de información, de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.

> A partir del 1 de enero de 2021, cada año calendario t, los permisionarios deberán mantener un volumen de inventario mínimo equivalente al promedio de las ventas de petrolíferos durante el último año, comprendido entre el mes de diciembre del año t-2 y el mes de noviembre del año t-1, multiplicado por el número de días de obligación correspondiente al año t de la obligación.
> En el caso de permisionarios que a la fecha de entrada en vigor de la obligación sus operaciones en México sean menores aun año, se tomará como base de cálculo la estimación de las ventas que hayan reportado para obtener el permiso correspondiente ante la CRE.
> Durante la primera quincena de diciembre de todos los años, a partir de 2020, los permisionarios de comercialización y distribución deberán notificar a la CRE el cálculo de su obligación para el siguiente año calendario, utilizando para tales efectos el formato contenido en el Capítulo 6. (…)"

Al menos el 50% (cincuenta por ciento) de los inventarios mínimos deberá ubicarse en las terminales que suministren mediante autotanque; esto es, dicha reserva estratégica deberá colocarse en las terminales que surtan usualmente vía autotanque, con el fin de garantizar que existe la logística asociada necesaria para continuar abasteciendo el mercado en una situación de emergencia. Asimismo, máximo el 50% de los inventarios mínimos restantes, podrá situarse en cualquier otra terminal dentro de territorio nacional. En caso de que sea declarada una situación de emergencia será obligación de los permisionarios que comercialicen y distribuyan el producto, lo suministren en el lugar y con la oportunidad que permita atender dicha situación.[1415]

Los inventarios deberán ser cuantificados a cuenta y orden de los COMERCIALIZADORES por parte de los ALMACENISTAS.[1416]

Respecto a la obligación de inventario, la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO establece el uso de *tickets* que son derechos financieros sobre inventarios. Ello "[c]*on la finalidad de brindar flexibilidad operativa a los permisionarios sujetos de la obligación de almacenamiento mínimo, y al mismo tiempo garantizar la liquidez del mercado de petrolíferos para el cumplimiento de la obligación referida*".[1417] Mediante el esquema de *tickets*, cualquier sujeto obligado puede adquirir derechos financieros sobre inventarios de otros comercializadores. Estos derechos financieros deberán incluir la obligación de vender el inventario al poseedor del *ticket* en el caso de una emergencia en el abasto. De esta manera, el poseedor del *ticket* tendrá la posibilidad de cumplir con su obligación de liberar producto al mercado ante una situación de emergencia en el abasto.[1418]

De acuerdo con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO:

> "Lo anterior aplica cuando, algún comercializador disponga de un inventario en exceso respecto a su obligación, por lo cual ese volumen pueda ser utilizado para la venta de los

---

[1415] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3.7 Características de las instalaciones susceptibles de contener el inventario mínimo obligatorio de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1416] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3.6 Cuantificación de los inventarios de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1417] De conformidad con el Capítulo V, punto 5.3.8 Uso de tickets de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO.
[1418] Ídem.

derechos financieros descritos, a efecto de que otros sujetos obligados accedan al producto requerido para dar cumplimiento a su obligación. Es importante precisar que los volúmenes reservados mediante tickets sólo pueden ser contabilizados por parte del poseedor de los tickets, tanto para fines de cumplimiento de la obligación, como para efectos de liberar inventarios en una situación de emergencia. En este sentido, el vendedor del ticket, que es quien tiene en propiedad los volúmenes reservados, no podrá contabilizarlos como parte de su inventario obligatorio."[1419]

5.3. Precios, tarifas

De conformidad con el artículo 82, segundo párrafo, de la LH, los precios y tarifas de la COMERCIALIZACIÓN, se determinarán conforme a las condiciones del mercado, por lo que los comercializadores tendrán libertad para fijar sus precios.

[Espacio intencionalmente en blanco]

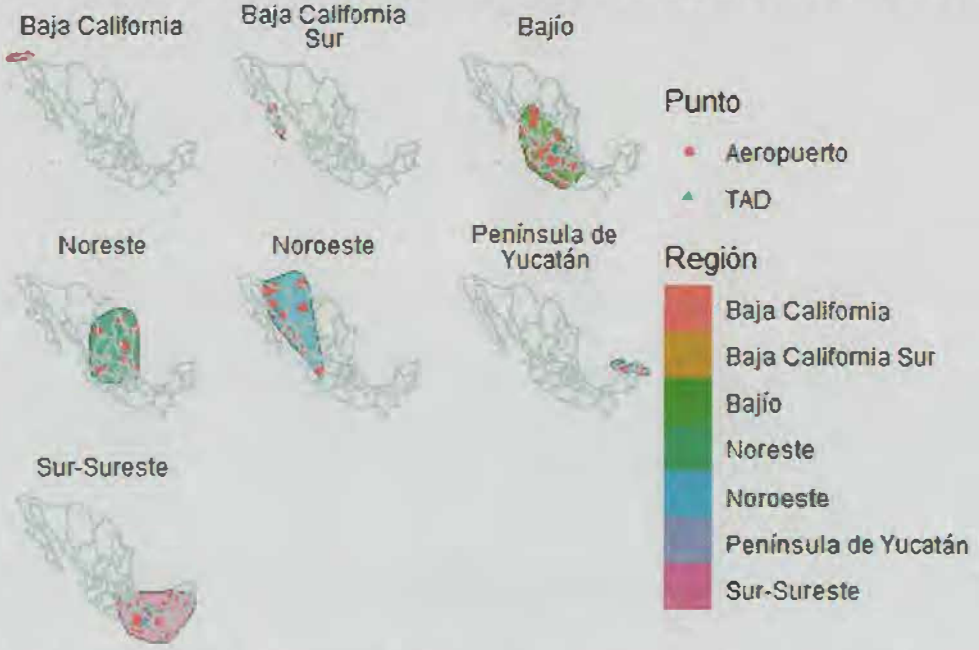
[1419] Ídem.

Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en el análisis que se desarrolla a continuación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO tiene un alcance geográfico regional y se compone por 7 (siete) regiones, a las que se denominó REGIÓN BAJA CALIFORNIA, REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR, REGIÓN BAJÍO, REGIÓN NORESTE, REGIÓN NOROESTE, REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN y REGIÓN SUR-SURESTE.

A continuación, se presentan mapas que contienen los aeropuertos y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se ubican en cada región.

Gráfica 1. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[1420]



La información contenida en los mapas señalados previamente se presenta en la siguiente tabla, que contiene el nombre de los aeropuertos y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que conforman conjuntamente cada una de las regiones identificadas.

[1420] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Tabla 1. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[1421]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuertos	Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]
Baja California	Aeropuerto de Mexicali y Aeropuerto de Tijuana.	Rosarito.
Baja California Sur	Aeropuerto de La Paz, Aeropuerto de Loreto y Aeropuerto de San José del Cabo.	La Paz.
Bajío	Aeropuerto de Acapulco, Aeropuerto de Aguascalientes, Aeropuerto de Colima, Aeropuerto de Cuernavaca, Aeropuerto de Durango, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Lázaro Cárdenas, Aeropuerto de León, Aeropuerto de Manzanillo, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Morelia, Aeropuerto de Pachuca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto de Puerto Vallarta, Aeropuerto de Querétaro, Aeropuerto de San Luis Potosí, Aeropuerto de Tehuacán, Aeropuerto de Tepic, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Uruapan, Aeropuerto de Zacatecas y Aeropuerto de Zihuatanejo.	Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas, TERMINAL INVEX[a] e infraestructura de almacenamiento de Tula.
Noreste	Aeropuerto de Ciudad Victoria, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Matamoros, Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Nuevo Laredo, Aeropuerto de Poza Rica, Aeropuerto de Reynosa, Aeropuerto de Tampico, Aeropuerto de Tamuín, Aeropuerto de Torreón.	Ciudad Madero, infraestructura de almacenamiento en Cadereyta y TERMINAL INVEX.[a]
Noroeste	Aeropuerto de Ciudad Juárez, Aeropuerto de Ciudad Obregón, Aeropuerto de Culiacán, Aeropuerto de Chihuahua, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Guaymas, Aeropuerto de Hermosillo, Aeropuerto de Los Mochis, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Nogales y Aeropuerto de Puerto Peñasco.	Guaymas.
Península de Yucatán	Aeropuerto de Cancún, Aeropuerto de Cozumel y Aeropuerto de Mérida.	Progreso.

[1421] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuertos	Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]
Sur-Sureste	Aeropuerto de Campeche, Aeropuerto de Ciudad del Carmen, Aeropuerto de Chetumal, Aeropuerto de Huatulco, Aeropuerto de México, Aeropuerto de Minatitlán, Aeropuerto de Oaxaca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto de Puerto Escondido, Aeropuerto de Tapachula, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Tuxtla Gutierrez, Aeropuerto de Veracruz y Aeropuerto de Villahermosa.	Azcapotzalco, Pajaritos y Salina Cruz, TERMINAL INVEX,[a] TRV y Terminal de Refinados del Valle de México.[b]

Notas:
[a] La TERMINAL INVEX se ubica en Veracruz y durante el año dos mil veinte almacenó turbosina de [redacted] * que se destinó hacia los aeropuertos de Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Querétaro, Toluca y Veracruz.
[b] La TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran geográficamente en la REGIÓN SUR-SURESTE, están en operación desde el ocho de marzo y el tres de julio de dos mil veintiuno, respectivamente; por lo tanto, no almacenaron turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS. Estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO no recibieron turbosina, por lo menos, hasta el primero de septiembre de dos mil veintiuno, por lo que no son alternativas actuales, sino potenciales, de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.

Para llegar a dicha conclusión preliminar, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró la PRUEBA LIFO (por sus siglas en inglés, que refieren a "*little in from outside*") en cada una de las regiones. A continuación, se explican los elementos principales de la metodología utilizada, así como el desarrollo y los principales resultados obtenidos. El procedimiento detallado para la obtención de los resultados se encuentra disponible en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

1. PRUEBA LIFO

Como se señaló previamente, la metodología utilizada para la delimitación de los mercados geográficos del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO se basó en la PRUEBA LIFO, que es un criterio de la PRUEBA DE ELZINGA-HOGARTY basado en la importancia de las "importaciones" en el consumo en determinada región y proporciona una forma de evaluar la presión competitiva entre regiones. A continuación, se explican los principales elementos de esta prueba.

La PRUEBA LIFO consiste en un proceso iterativo que provee una guía para definir la dimensión geográfica de un mercado relevante y se basa en el grado en que las ventas dentro de una región determinada se originan fuera de ella. En específico, dicha prueba consta de un INDICADOR LIFO y de cierto umbral, que se construyen con información del ingreso de productos a una región determinada y de las ventas en ella. En ese sentido, si el ingreso de productos hacia una región es grande en comparación con las ventas totales en ella, el INDICADOR LIFO superará el umbral establecido y esto sugerirá que la región particular bajo consideración está sujeta a restricciones competitivas desde fuera de ella.

El INDICADOR LIFO se puede expresar como

$$Indicador\ Lifo = \frac{Producción - Importaciones}{Consumo} 100 = 100\left(1 - \frac{Importaciones}{Consumo}\right).$$

Así, el proceso iterativo de la PRUEBA LIFO comienza al examinar si el INDICADOR LIFO está por encima de cierto umbral (u); es decir, si $Indicador\ Lifo \geq u$ se satisface para la región bajo consideración. Si no se satisface, se dice que la PRUEBA LIFO falla y, en consecuencia, se presume que dicha región enfrenta presión competitiva por parte de otras regiones. En este caso, dicho proceso continúa al identificar la región desde la que provienen las presiones competitivas hacia la región bajo análisis y ampliar el mercado geográfico propuesto para incluirla, después de lo cual se vuelve a llevar a cabo la PRUEBA LIFO. Finalmente, el proceso concluye hasta que el indicador cae dentro del umbral establecido, pues en esa situación se tiene evidencia de que la región no enfrenta presión competitiva por parte de otras regiones.

Para la implementación de la PRUEBA LIFO para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, se considera que:

i. La "*producción*" a la que se refiere la expresión del INDICADOR LIFO corresponde al volumen de turbosina almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se encuentran en la región bajo análisis y que fue destinada hacia los aeropuertos de esta.

ii. El "*consumo*" al que se refiere la expresión del INDICADOR LIFO corresponde al volumen total de turbosina destinada hacia los aeropuertos de la región bajo análisis.

iii. Las "*importaciones*" a las que se refiere la expresión del INDICADOR LIFO corresponden a la turbosina destinada hacia los aeropuertos de la región bajo análisis desde las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se encuentran fuera de ella.

Al respecto, el consumo puede ser expresado alternativamente para señalar explícitamente el cambio de inventarios en el volumen almacenado de turbosina. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que hacerlo no cambiaría los resultados de la PRUEBA LIFO dado que el volumen almacenado en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO para las se cuenta con información de su capacidad de almacenamiento durante el PERIODO DE LOS DATOS es, en promedio, 123.56 (ciento veintitrés punto cincuenta y seis) veces el total de la capacidad disponible en ellas. Lo anterior indica una alta rotación de la turbosina y un bajo nivel de influencia de los inventarios. En la siguiente tabla se muestra el número de veces que representa el volumen almacenado en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS, con respecto a su capacidad de almacenamiento.

Tabla 2. Número de veces que representa el volumen almacenado con respecto a la capacidad de almacenamiento en algunas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[1422]

Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO	Capacidad (1)	Volumen almacenado (2)	*Cociente* (2)/(1)
Acapulco	1,271,898	*	
Azcapotzalco	25,437,969	*	
Guaymas	10,811,137	*	
Irapuato	7,631,391	*	
La Paz	3,815,695	*	
Pajaritos	33,069,359	*	
Progreso	22,930,804	*	
Rosarito	12,718,984	*	
Salina Cruz	9,539,238	*	

Para la implementación de la PRUEBA LIFO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que un umbral del 80% (ochenta por ciento) provee una indicación adecuada de que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los aeropuertos en una misma región forman parte de un mismo mercado relevante geográfico del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. No obstante, no satisfacer esta prueba no es un indicador suficiente para excluir la posibilidad de que determinadas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los aeropuertos respectivos puedan constituir un mercado relevante geográfico del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, cuando se observe que no se satisface la prueba debido a que un mismo aeropuerto con alto volumen de demanda de turbosina es parte de más de un mercado geográfico.

2. Desarrollo de la metodología y principales resultados para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se presenta la implementación de la PRUEBA LIFO para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Esta prueba se implementó como se describe a continuación:

i. En un primer paso, se identificaron las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron la mayor proporción de turbosina que fue consumida en cada aeropuerto. En este sentido, se consideró el volumen recibido en cada aeropuerto durante el PERIODO DE LOS DATOS

[1422] Folios 956, 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

y se seleccionó el conjunto más pequeño de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron al menos el 80% (ochenta por ciento) del total de la turbosina consumida en el aeropuerto respectivo. Dichas terminales constituyen sus principales fuentes de turbosina.[1423]

ii. Con base en lo anterior, se identificó el área de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Es decir, el conjunto de aeropuertos para los que la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO respectiva fue una principal fuente de turbosina.

iii. Se implementó la PRUEBA LIFO con el área de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO como el mercado geográfico propuesto.

iv. Se observó que las áreas de influencia en las cuales falló la PRUEBA LIFO están relacionadas con áreas de influencia que se traslapan entre sí en un número significativo de aeropuertos, por lo que se propuso como mercado geográfico candidato a la región compuesta por el conjunto de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y aeropuertos de las áreas que se traslaparon y se implementó, de nueva cuenta, la PRUEBA LIFO a partir de las regiones definidas después de considerar el traslape de áreas de influencia.

v. La PRUEBA LIFO falló en la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE, pero se observó que esta falla está relacionada con un conjunto de aeropuertos que se ubican en más de una región. Por lo tanto, se concluyó que dichas regiones constituyen mercados relevantes geográficos por sí mismas para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

A continuación, se presentan los resultados del procedimiento descrito.

2.1. REGIÓN BAJA CALIFORNIA

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA comprende los aeropuertos de Mexicali y Tijuana, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA.

[1423] El modelo se calibró para incluir a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco y Lázaro Cárdenas, que no fueron principales fuentes de turbosina para ningún aeropuerto, pero se ubican en territorio nacional y pueden ser alternativas de ALMACENAMIENTO EXTERNO para COMERCIALIZADORES. Asimismo, se calibró para excluir a las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, que fueron una principal fuente de turbosina para el Aeropuerto de Reynosa, pero actualmente no representan una alternativa para los COMERCIALIZADORES debido a las obligaciones derivadas de la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO y a las barreras identificadas en la importación de turbosina, como se analiza en el apartado "***2.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Asimismo, se calibró para excluir a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas como fuente de almacenamiento principal del Aeropuerto de La Paz, pues esta almacenó turbosina únicamente durante un mes del PERIODO DE LOS DATOS, para dicho aeropuerto.

Gráfica 2. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA[1424]



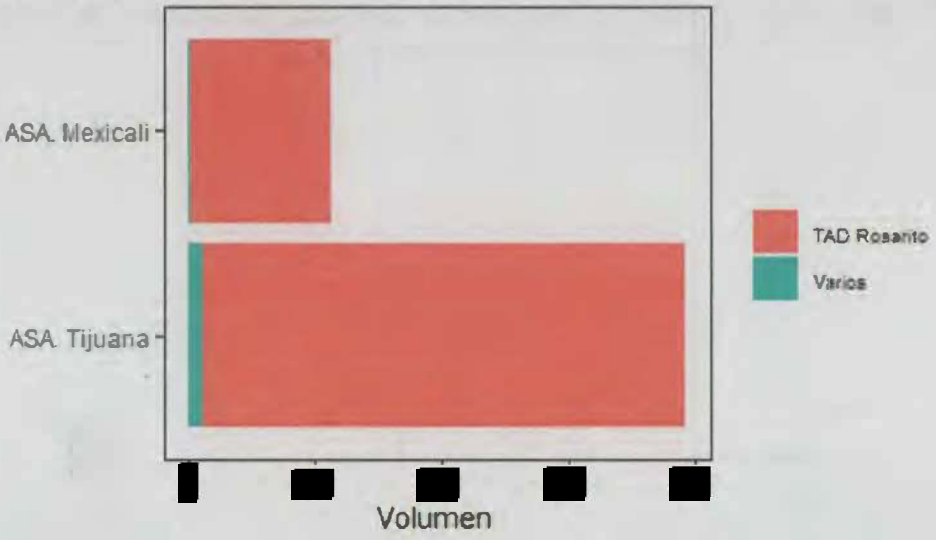
Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que más del 95% (noventa y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumido en los aeropuertos de Mexicali y Tijuana durante el PERIODO DE LOS DATOS fue almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito. En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.[1425]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1424] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1425] En la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR se encuentran disponibles los datos del volumen y el porcentaje que se muestran en la gráfica. Folios 1945, 2818, 3106 y 4637 del EXPEDIENTE, conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

Gráfica 3. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1426]



Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al área de influencia de dicha terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, a la que se denominó REGIÓN BAJA CALIFORNIA.

Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 97.85% (noventa y siete punto ochenta y cinco por ciento) de la turbosina consumida en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito.[1427] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Con base en los elementos señalados, se concluye, preliminarmente, que la REGIÓN BAJA CALIFORNIA conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.2. REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR comprende a los aeropuertos de La Paz, Loreto y San José del Cabo, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en la

---

[1426] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1427] Folios 1945, 2818, 3106 y 4637 del EXPEDIENTE, conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de La Paz. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR.

Gráfica 4. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR[1428]

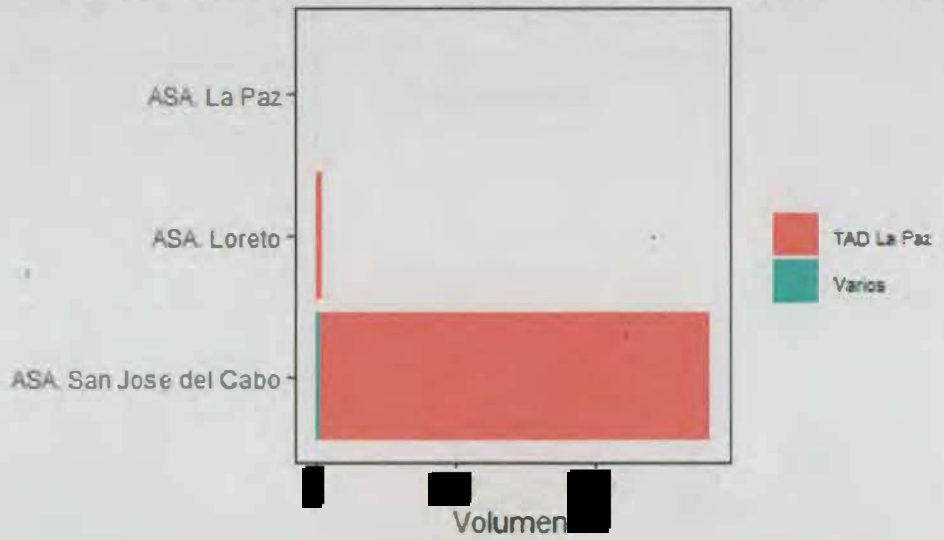


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que más del 95% (noventa y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumido en a los aeropuertos de Loreto y San José del Cabo durante el PERIODO DE LOS DATOS fue almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de La Paz. Por su parte, más del 75% (setenta y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumido en el Aeropuerto de La Paz provino desde esta, como se observa en la siguiente gráfica.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1428] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 5. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1429]



Nota: En el Aeropuerto de La Paz no se observa una barra debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos de la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR. Este aeropuerto demandó * litros de turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS desde las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la Paz y Guaymas, respectivamente.

Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés a dicha área de influencia, a la que se denominó REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 98.83% (noventa y ocho punto ochenta y tres por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de La Paz.[1430] Por lo tanto, se determinó, preliminarmente, que la PRUEBA LIFO es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Con base en los elementos señalados, se concluye, preliminarmente, que la REGIÓN BAJA CALIFORNIA SUR conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.3. REGIÓN BAJÍO

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJÍO comprende a los AEROPUERTOS DEL BAJÍO,

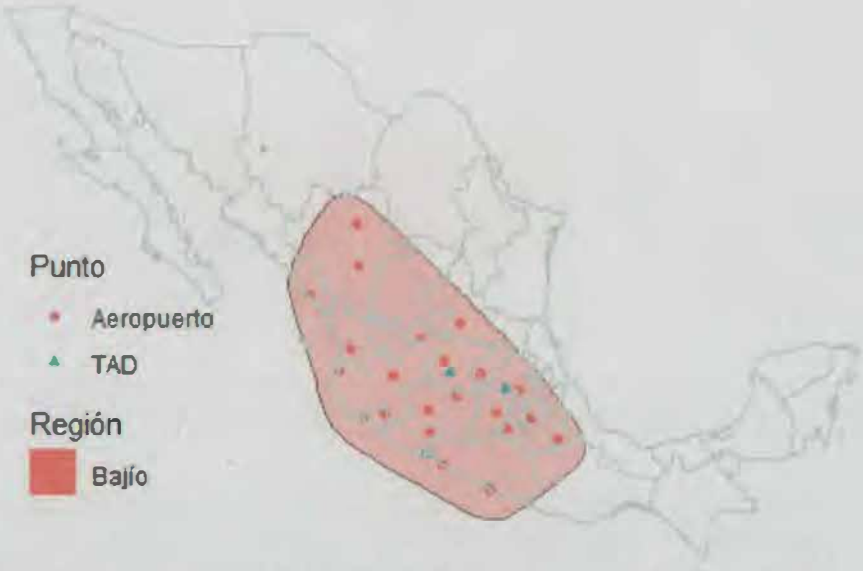
---

[1429] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1430] Ídem.

cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas y la infraestructura de almacenamiento de Tula. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN BAJÍO.

Gráfica 6. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN BAJÍO[1431]



En el conjunto de los AEROPUERTOS DEL BAJÍO se incluyen los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO, del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO, del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS y del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA. Lo anterior, pues al considerar como mercados geográficos propuestos a estas áreas de forma independiente, se concluyó que no satisfacen la PRUEBA LIFO y, por lo tanto, no pueden ser considerados como mercados relevantes por sí mismos.

Asimismo, se observó que la REGIÓN BAJÍO guarda afinidad con la REGIÓN NORESTE, la REGIÓN NOROESTE y la REGIÓN SUR-SURESTE, y por ello no satisfizo la PRUEBA LIFO. Sin embargo, se observa que la afinidad con estas únicamente se debe al consumo de los aeropuertos de Guadalajara, Mazatlán, Puebla y Toluca desde esas regiones, en las que también se ubican y que,

---

[1431] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

al excluirlos, sí satisface la PRUEBA LIFO. Esto indica que es viable que el volumen de turbosina consumido por dichos aeropuertos sea almacenado en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de dichas regiones. Este no es el caso para los demás aeropuertos de la REGIÓN BAJÍO, cuya turbosina es almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Tula.

A continuación, se desarrollan las ideas expuestas.

2.3.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO no constituye un mercado relevante por sí mismo. No obstante, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO y con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA. A continuación, se presenta un mapa con el área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO.

Gráfica 7. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO[1432]

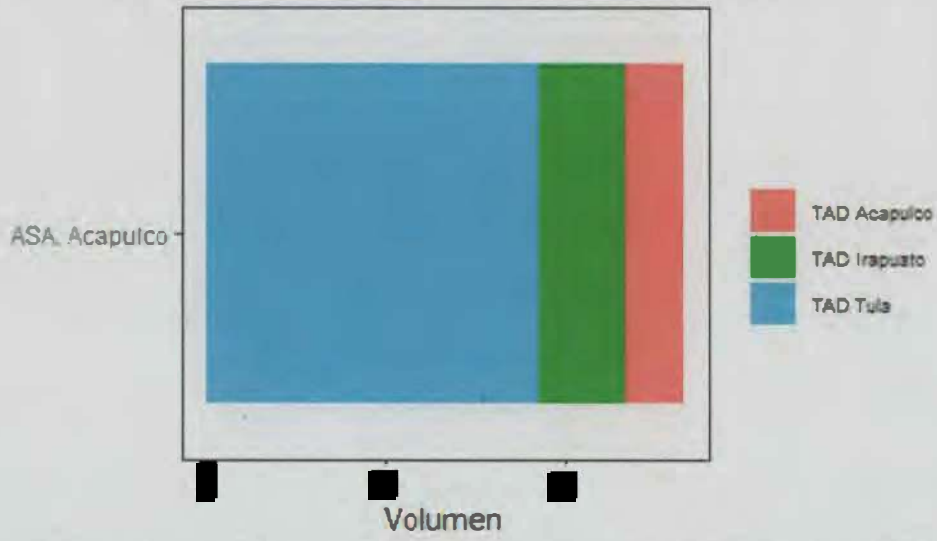


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco no fue una fuente principal de turbosina para ningún aeropuerto y únicamente almacenó turbosina consumida en los aeropuertos de Acapulco y Ciudad de México

[1432] Ídem.

durante el PERIODO DE LOS DATOS. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco es una alternativa de ALMACENAMIENTO para un COMERCIALIZADOR que desee destinar turbosina hacia el Aeropuerto de Acapulco, pues se observa que almacenó más del 10% (diez por ciento) de la turbosina que se destinó al mismo, como se observa en la siguiente gráfica.

Gráfica 8. Volumen de turbosina consumida por el Aeropuerto de Acapulco, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1433]



A partir de los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al Aeropuerto de Acapulco y a la TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, a la que se le denomina ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 12.25% (doce punto veinticinco por ciento) de la turbosina demandada en dicho aeropuerto fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco.[1434] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que en el aeropuerto que integra la zona geográfica propuesta, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula

---

[1433] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1434] Ídem.

almacenaron el 18.12% (dieciocho punto doce por ciento) y 69.64% (sesenta y nueve punto sesenta y cuatro por ciento) de la turbosina demandada, respectivamente.

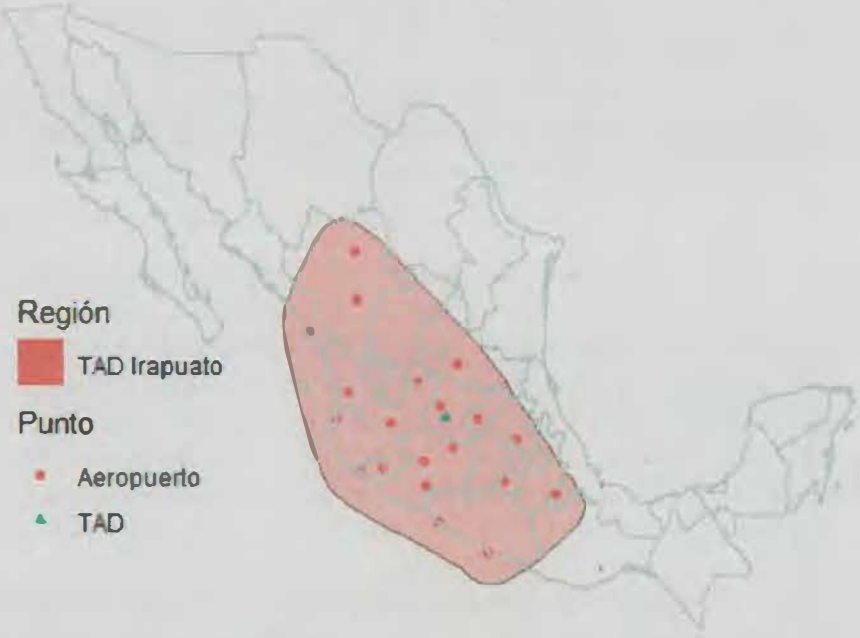
Por lo tanto, se concluye, preliminarmente, que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO no conforma un mercado relevante geográfico por sí misma para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pero que un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA.

2.3.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO no constituye un mercado relevante por sí mismo. No obstante, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA. A continuación, se presenta un mapa con el área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

Gráfica 9. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO[1435]



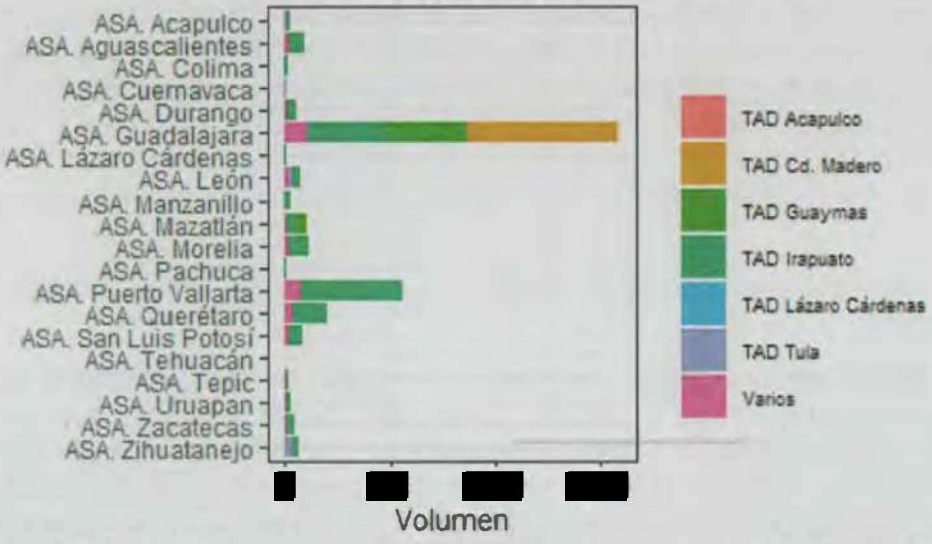
Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, más del 70% (setenta por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato, pero este porcentaje varía entre el 18.12% (dieciocho punto doce por ciento) y el 93.04% (noventa y tres punto cero cuatro por ciento). En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1435] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Gráfica 10. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1436]



Nota: En el Aeropuerto de Tehuacán no se observa una barra debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO. Este aeropuerto demandó [redacted] * [redacted] litros de turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS desde la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula, respectivamente.

A partir de los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 50.22% (cincuenta punto veintidós por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato.[1437] Por lo tanto, se determinó, preliminarmente, que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que, en 6 (seis) aeropuertos que integran el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO, la infraestructura de almacenamiento de Tula almacenó, en promedio, el 43.85% (cuarenta y tres punto ochenta y cinco por ciento) de la turbosina demandada. Asimismo, como se observará más adelante, las áreas de influencia de ambas terminales de almacenamiento se traslapan entre sí. Asimismo, se observa traslape en 4 (cuatro)

[1436] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1437] Ídem.

aeropuertos que recibieron turbosina almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas y en el Aeropuerto de Acapulco, que es el único del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO.[1438]

Por lo tanto, se concluye, preliminarmente, que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO no conforma un mercado relevante geográfico por sí misma para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pero que un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA.

2.3.3. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS no constituye un mercado relevante por sí mismo. No obstante, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO. A continuación, se presenta un mapa con el área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1438] Ídem.

Gráfica 11. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS[1439]



Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas no fue una fuente principal de turbosina para ningún aeropuerto y únicamente almacenó turbosina consumida en los aeropuertos de Guadalajara, Morelia, Uruapan y Zihuatanejo durante el PERIODO DE LOS DATOS. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas puede ser una alternativa de ALMACENAMIENTO para un COMERCIALIZADOR que desee destinar turbosina hacia dichos aeropuertos.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1439] Ídem.

Sin embargo, el volumen almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas es pequeño, pues representó menos del 1% (uno por ciento) de la turbosina demandada en estos aeropuertos. Por lo anterior, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS no podría ser un mercado relevante geográfico por sí mismo, pues al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que únicamente el 0.54% (cero punto cincuenta y cuatro por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas.[1440] Por lo tanto, se determinó, preliminarmente, que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que, en los aeropuertos que integran la zona geográfica propuesta, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato almacenó en promedio el 61.88% (sesenta y uno punto ochenta y ocho) de la turbosina demandada.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS no conforma un mercado relevante geográfico por sí misma para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pero que un candidato a mercado relevante es la unión entre esta y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO.

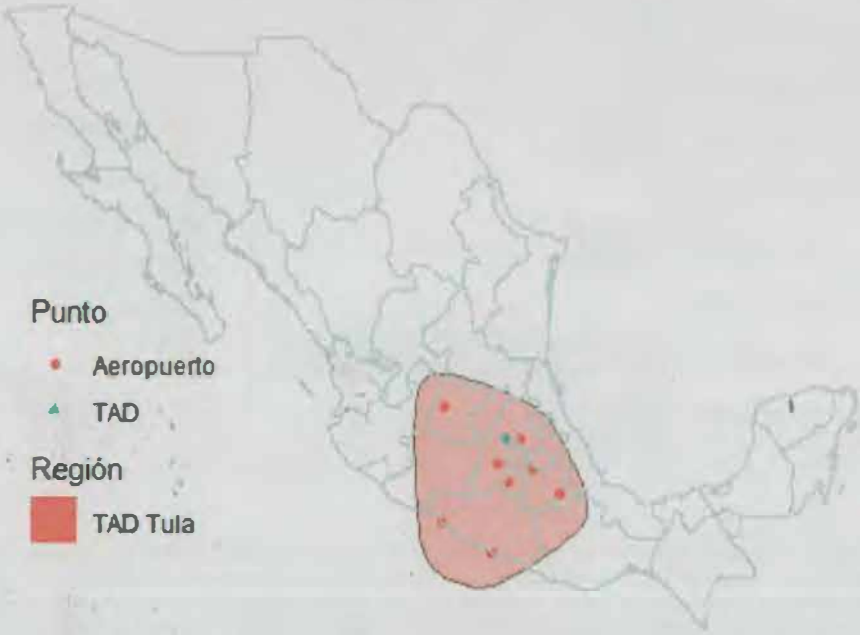
2.3.4. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA no constituye un mercado relevante por sí mismo. No obstante, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO. A continuación, se presenta un mapa con el área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1440] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

Gráfica 12. Área geográfica del ÁREA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA[1441]

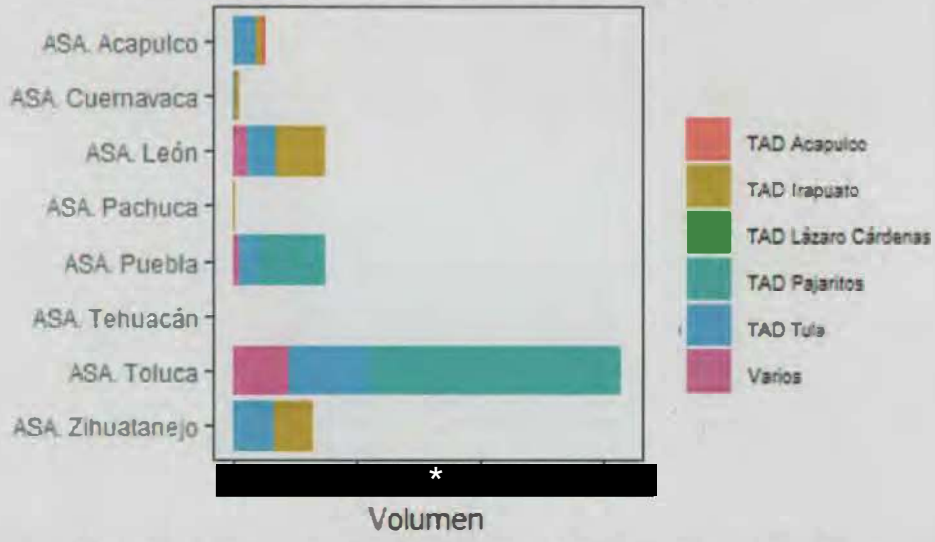


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, más del 35% (treinta y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA fue almacenada en la infraestructura de almacenamiento de Tula, pero este porcentaje varía entre el 19.7% (diecinueve punto siete por ciento) y el 69.64% (sesenta y nueve punto sesenta y cuatro por ciento). En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1441] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 13. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1442]



Nota: En el Aeropuerto de Tehuacán no se observa una barra debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA. Este aeropuerto demandó * litros de turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS desde la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula, respectivamente.

A partir de los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 27.63% (veintisiete punto sesenta y tres por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la infraestructura de almacenamiento de Tula.[1443] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que en 6 (seis) aeropuertos que integran el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato almacenó, en promedio, el 51.24% (cincuenta y uno punto veinticuatro por ciento) de la turbosina demandada. Asimismo, las áreas de influencia de ambas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se traslapan entre sí. Similarmente, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA

[1442] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1443] Ídem.

INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA incluye al Aeropuerto de Acapulco, que es el único que pertenece al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO.[1444]

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA no conforma un mercado relevante geográfico por sí mismo para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pero que un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO.

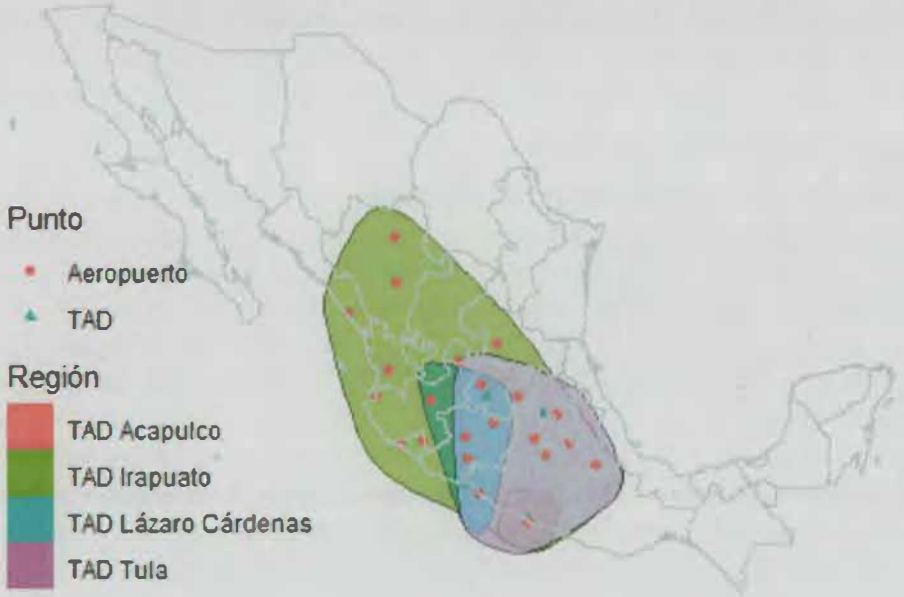
2.3.5. Conclusión sobre la REGIÓN BAJÍO

Como fue señalado en las subsecciones anteriores, se observó que: **i)** la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato tiene un porcentaje de participación considerable en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA y viceversa; **ii)** la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato tiene un porcentaje de participación considerable en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS; y, **iii)** el único aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO recibe turbosina almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato y la infraestructura de almacenamiento de Tula. Asimismo, se observó que las zonas geográficas de dichas áreas de influencia se traslapan entre sí en un número considerable de aeropuertos, como se observa en el siguiente mapa.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1444] Ídem.

Gráfica 14. Áreas geográficas del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE ACAPULCO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE IRAPUATO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LÁZARO CÁRDENAS y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE TULA[1445]



[Espacio intencionalmente en blanco]

[1445] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Con base en estos elementos, se propuso como zona geográfica de interés a la REGIÓN BAJÍO, conformada por las áreas de influencia de las 4 (cuatro) terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO señaladas, con sus respectivos aeropuertos; es decir, por los AEROPUERTOS DEL BAJÍO y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas y la infraestructura de almacenamiento de Tula. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 56.64% (cincuenta y seis punto sesenta y cuatro por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada, conjuntamente, en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas y la infraestructura de almacenamiento de Tula.[1446] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

No obstante, se observó que la mayoría de los AEROPUERTOS DEL BAJÍO obtuvieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina que consumieron durante el PERIODO DE LOS DATOS de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas en la REGIÓN BAJÍO. La PRUEBA LIFO falló únicamente por 4 (cuatro) aeropuertos que se ubican en esta región, así como en otras:

i. El Aeropuerto de Guadalajara se ubica, como se observará más adelante, en la REGIÓN BAJÍO, en la REGIÓN NORESTE y en la REGIÓN NOROESTE. Al respecto, se observa que, en dicho aeropuerto, el 47% (cuarenta y siete por ciento) de la turbosina recibida fue almacenada en la REGIÓN NORESTE, y el 25% (veinticinco por ciento) de la misma fue almacenada en la REGIÓN NOROESTE.[1447]

ii. El Aeropuerto de Mazatlán se ubica, como se observará más adelante, en la REGIÓN BAJÍO y en la REGIÓN NOROESTE. Al respecto, se observa que el 43% (cuarenta y tres por ciento) de la turbosina que recibió fue almacenada en la REGIÓN NOROESTE.[1448]

iii. Los aeropuertos de Puebla y Toluca se ubican, como se observará más adelante, en la REGIÓN BAJÍO y en la REGIÓN SUR-SURESTE. Al respecto, se observa que el 71% (setenta y uno por ciento) y 66% (sesenta y seis por ciento), respectivamente, de la turbosina que recibieron fue almacenada en la REGIÓN SUR-SURESTE.[1449]

Lo anterior da cuenta de que estos 4 (cuatro) aeropuertos específicos cuentan con opciones de ALMACENAMIENTO de turbosina adicionales a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se ubican en la REGIÓN BAJÍO. Este no es el caso para los demás AEROPUERTOS DEL BAJÍO, cuyas opciones se limitan a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Lázaro

---

[1446] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1447] Ídem.

[1448] Ídem.

[1449] Ídem.

Cárdenas y la infraestructura de almacenamiento de Tula. Para verificar lo anterior se aplicó la PRUEBA LIFO sobre la REGIÓN BAJÍO sin considerar a dichos aeropuertos y se observó que el 96.54% (noventa y seis punto cincuenta y cuatro por ciento) de la turbosina demandada por los demás aeropuertos de la REGIÓN BAJÍO fue almacenada, conjuntamente, en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas y la infraestructura de almacenamiento de Tula.[1450] Por lo tanto, se concluye, preliminarmente, que la REGIÓN BAJÍO constituye un mercado relevante geográfico por sí misma para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[1451]

2.4. REGIÓN NORESTE

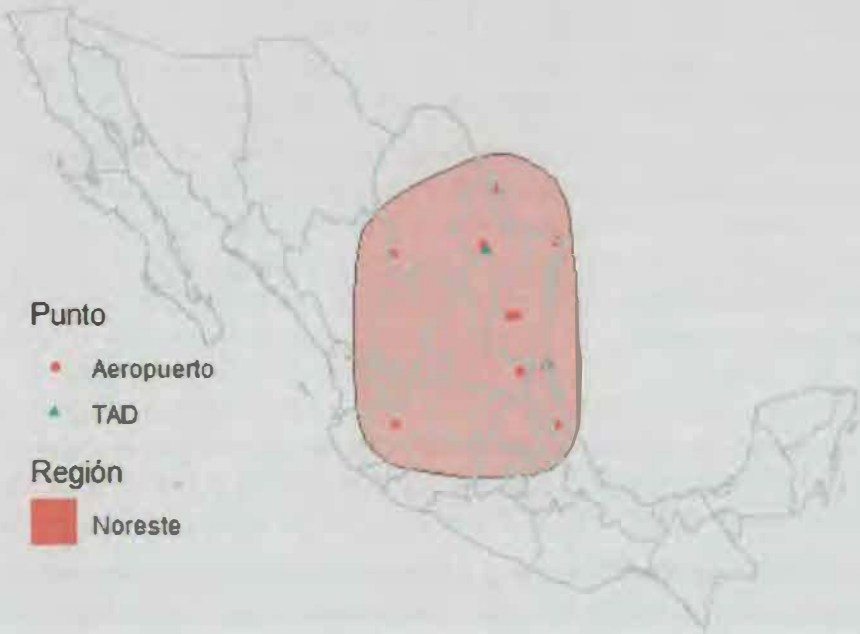
A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NORESTE comprende a los AEROPUERTOS DEL NORESTE, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN NORESTE.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1450] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1451] Alternativamente podría señalarse que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN NOROESTE y la REGIÓN NORESTE ejercen sustitución en cadena sobre la REGIÓN BAJÍO y, por lo tanto, ampliar la delimitación geográfica del mercado relevante para incluirlas. Si esto se hiciera, se obtendría un valor del INDICADOR LIFO de 91.77% (noventa y uno punto setenta y siete por ciento) para la región ampliada. No obstante, para la existencia de tal sustitución debe observarse que el grado de traslape entre las 3 (tres) regiones sea significativo, pues entre mayor sea el grado de superposición de las regiones, más fuerte será el efecto de sustitución. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el grado de traslape de dichas regiones no es suficientemente alto, pues la REGIÓN BAJÍO tiene 22 (veintidós) aeropuertos y únicamente comparte uno con la REGIÓN NORESTE y 2 (dos) con la REGIÓN NOROESTE. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE. Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN SUR-SURESTE, pues la REGIÓN BAJÍO almacena menos del 35% (treinta y cinco por ciento) de la turbosina consumida en los aeropuertos de Puebla y Toluca, por lo que el grado de traslape entre estas regiones es bajo. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 15. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NORESTE[1452]



En el conjunto de los AEROPUERTOS DEL NORESTE se incluyen los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO. Lo anterior, pues al considerar como mercados geográficos propuestos a estas áreas de forma independiente, se concluyó que no satisfacen la PRUEBA LIFO y, por lo tanto, no pueden ser consideradas como mercados relevantes por sí mismos.

No se omite señalar que las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS almacenaron el * del volumen de turbosina dirigido hacia los aeropuertos de Reynosa y Monterrey, respectivamente.

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa actualmente que las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS no son un sustituto viable por el lado de la demanda para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, como fue analizado en el apartado "***2.1.1. Posibilidades de sustitución: artículo 58, fracción I, de la LFCE***" de la de la

[1452] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, pues un COMERCIALIZADOR no las podría considerar como una alternativa al ALMACENAMIENTO EXTERNO debido a las barreras detectadas a la importación de turbosina y a la necesidad de cumplir con la POLÍTICA DE ALMACENAMIENTO en territorio nacional. Por lo tanto, estas terminales extranjeras de almacenamiento externo no se consideran en el análisis subsiguiente.

En la "***Tabla 3. Participación del volumen almacenado en terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS con respecto al total recibido en los aeropuertos, durante el PERIODO DE LOS DATOS***" se muestra el volumen total de turbosina que fue almacenado por dichas terminales, así como la participación en el total recibido por los aeropuertos que recibieron turbosina de ellas. En ella se observa que el Aeropuerto de Reynosa, el único en el que fueron consideradas como principales, recibió menos del 20% (veinte por ciento) del total.[1453] Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el único COMERCIALIZADOR que envió turbosina a dicho aeropuerto que fue almacenada en terminales extranjeras asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS fue [redacted], pero que este dejó de participar en la COMERCIALIZACIÓN el treinta y uno de marzo de dos mil veintiuno, cuando se agotó el volumen autorizado por la SENER en el permiso correspondiente para importar turbosina;[1454].

Tabla 3. Participación del volumen almacenado en terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS con respecto al total recibido en los aeropuertos, durante el PERIODO DE LOS DATOS[1455]

Aeropuerto	Volumen	Participación
Aeropuerto de Reynosa	[redacted]	18.2296
Aeropuerto de Monterrey	[redacted]	15.0987
Aeropuerto de León	[redacted]	6.8205
Aeropuerto de Torreón	[redacted]	4.4401

[1453] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1454] Folio 5590 del EXPEDIENTE.

[1455] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Aeropuerto	Volumen	Participación
Aeropuerto de Matamoros	*	4.1154
Aeropuerto de Nuevo Laredo	*	1.9412
Aeropuerto de Ciudad Juárez	*	1.1454
Aeropuerto de Guadalajara	*	1.0341
Aeropuerto de Chihuahua	*	0.4594
Aeropuerto de México	*	0.0058

Asimismo, se observó que la REGIÓN NORESTE guarda afinidad con la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NOROESTE y por ello no satisfizo la PRUEBA LIFO. Sin embargo, se observa que la afinidad con dichas regiones únicamente se debe al consumo del Aeropuerto de Guadalajara desde ellas, en las que también se ubica y que, al excluirlo, sí satisface la PRUEBA LIFO. Esto indica que es viable que el volumen consumido por dicho aeropuerto provenga de turbosina almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de las 3 (tres) regiones.[1456] Este no es el caso para los demás aeropuertos de la REGIÓN NORESTE, cuya turbosina es almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. A continuación, se desarrollan las ideas expuestas.

2.4.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el área delimitada por los aeropuertos de Matamoros, Monterrey y Nuevo Laredo, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta, no constituye un mercado geográfico por sí mismo. No obstante, guarda relación con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la región señalada.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1456] Como se analizó previamente, el Aeropuerto de Guadalajara también se ubica en la REGIÓN BAJÍO y en la REGIÓN NOROESTE.

Gráfica 16. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA[1457]

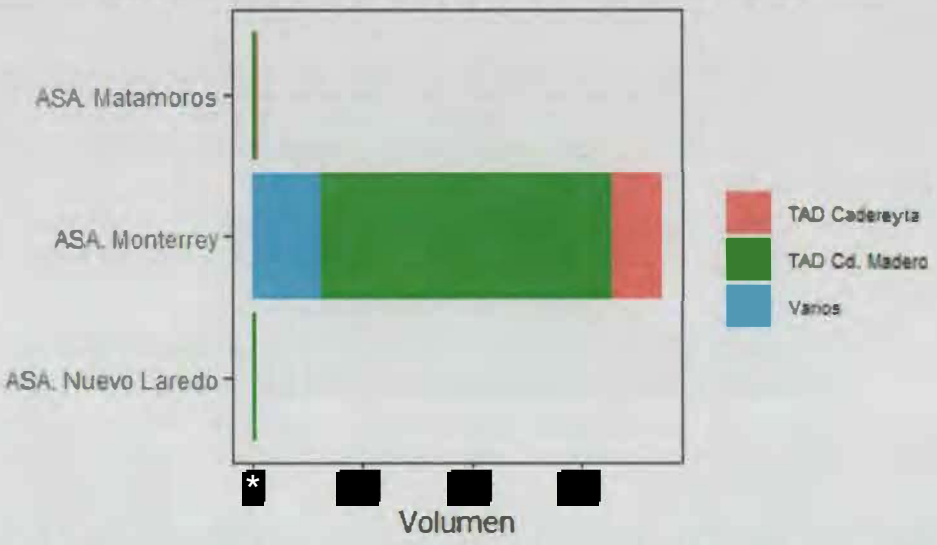


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, el 15.63% (quince punto sesenta y tres por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos de Matamoros, Monterrey y Nuevo Laredo fue almacenada en la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del área geográfica señalada durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1457] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 17. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1458]



A partir de los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés a los aeropuertos de Matamoros, Monterrey y Nuevo Laredo y a la terminal de infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 12.52% (doce punto cincuenta y dos por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta.[1459] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que en los 3 (tres) aeropuertos que conforman esta área geográfica, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero almacenó, en promedio, el 76.48% (setenta y seis punto cuarenta y ocho por ciento) de la turbosina demandada. Asimismo, como se observará más adelante, las áreas de influencia de ambas áreas geográficas se traslapan entre sí.[1460]

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA no conforma un mercado relevante geográfico por sí mismo para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, pero que un candidato a mercado relevante es la

---

[1458] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1459] Ídem.

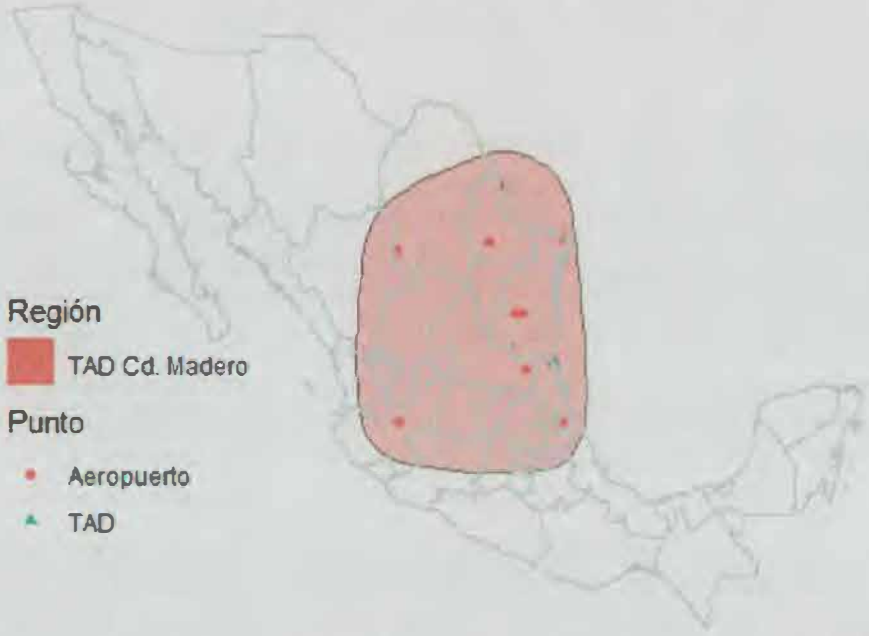
[1460] Ídem.

unión entre esta y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO.

2.4.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO no constituye un mercado relevante por sí mismo. Sin embargo, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA. A continuación, se presenta un mapa con el área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO.

Gráfica 18. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO[1461]

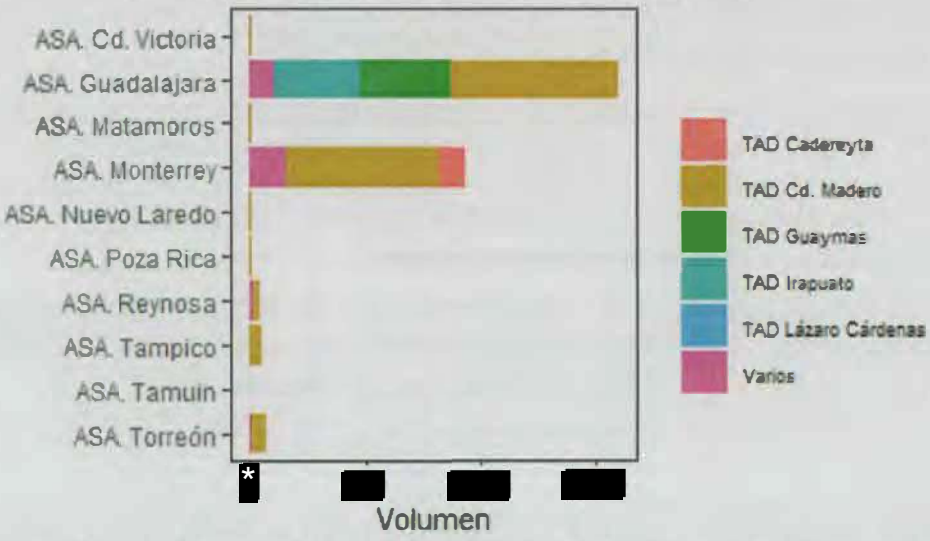


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, más del 80% (ochenta por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero, pero este porcentaje varía entre el 45.56% (cuarenta y cinco punto cincuenta y seis por ciento) y el 94.64% (noventa y cuatro punto sesenta y cuatro por ciento). En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada

[1461] Ídem.

aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

Gráfica 19. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1462]



Nota: En el Aeropuerto de Tamuín no se observa una barra debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos de la REGIÓN NORESTE. Este aeropuerto demandó [redacted] litros de turbosina desde la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero y [redacted] litros de turbosina desde otras terminales durante el PERIODO DE LOS DATOS.

A partir de los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 56.89% (cincuenta y seis punto ochenta y nueve por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero.[1463] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, como fue señalado en la subsección anterior, se observa que en 3 (tres) aeropuertos que integran el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD

[1462] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1463] Ídem.

MADERO, la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta almacenó más del 15% (quince por ciento) del total.[1464] Asimismo, las áreas de influencia de estas se traslapan entre sí.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO no conforma un mercado relevante geográfico por sí mismo para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. No obstante, un candidato a mercado relevante es la unión entre esta y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA.

2.4.3. Conclusión sobre la REGIÓN NORESTE

Como fue señalado en las subsecciones anteriores, se observó que la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta tiene un porcentaje de participación superior al 15% (quince por ciento) en 3 (tres) aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO. Asimismo, se observó que las zonas geográficas de dichas áreas se traslapan entre sí, como se observa en el siguiente mapa.

Gráfica 20. Áreas geográficas del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO DE CADEREYTA y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE CIUDAD MADERO[1465]



[1464] Ídem.

[1465] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Con base en estos elementos, se propuso como zona geográfica de interés a la REGIÓN NOROESTE, conformada por las áreas de influencia de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta con sus respectivos aeropuertos. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 62.65% (sesenta y dos punto sesenta y cinco por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO señaladas.[1466] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

No obstante, se observó que la mayoría de los AEROPUERTOS DEL NORESTE obtuvieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina que consumieron durante el PERIODO DE LOS DATOS de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO ubicadas en la REGIÓN NORESTE. La PRUEBA LIFO falló únicamente por el Aeropuerto de Guadalajara, que también se ubica en la REGIÓN BAJÍO, como se observó antes, y en la REGIÓN NOROESTE, como se observará más adelante. Al respecto, se observa que en dicho aeropuerto el 27% (veintisiete por ciento) de la turbosina que recibió fue almacenada en la REGIÓN BAJÍO, y el 25% (veinticinco por ciento) de la misma fue almacenada en la REGIÓN NORESTE.

Lo anterior da cuenta de que el Aeropuerto de Guadalajara cuenta con opciones de ALMACENAMIENTO de turbosina adicionales a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se ubican en la REGIÓN NORESTE. Este no es el caso para los demás AEROPUERTOS DEL NORESTE, que únicamente cuentan con opciones en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta. Para verificar lo anterior se aplicó la PRUEBA LIFO sobre la REGIÓN NORESTE sin considerar a dicho aeropuerto y se observó que 84.72% (ochenta y cuatro punto setenta y dos por ciento) de la turbosina demandada por los demás aeropuertos de la REGIÓN NORESTE fue almacenada, conjuntamente, en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero y la infraestructura de almacenamiento de Cadereyta.[1467] Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la REGIÓN NORESTE conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[1468]

[1466] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

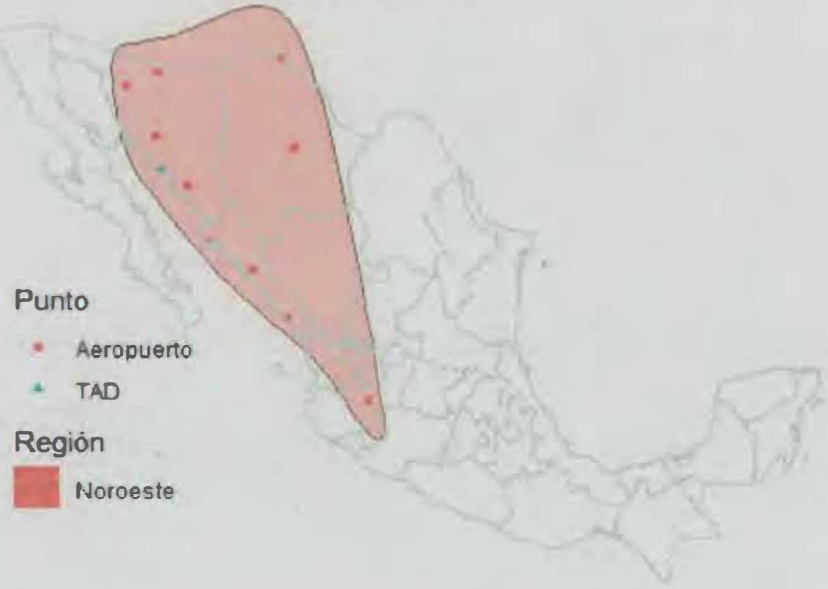
[1467] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1468] Alternativamente podría señalarse que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NOROESTE ejercen sustitución en cadena sobre la REGIÓN NORESTE y, por lo tanto, ampliar la delimitación geográfica del mercado relevante para incluirlas. Si esto se hiciera, se obtendría un valor del INDICADOR LIFO de

2.5. REGIÓN NOROESTE

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NOROESTE comprende a los AEROPUERTOS DEL NOROESTE, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN NOROESTE.

Gráfica 21. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN NOROESTE[1469]



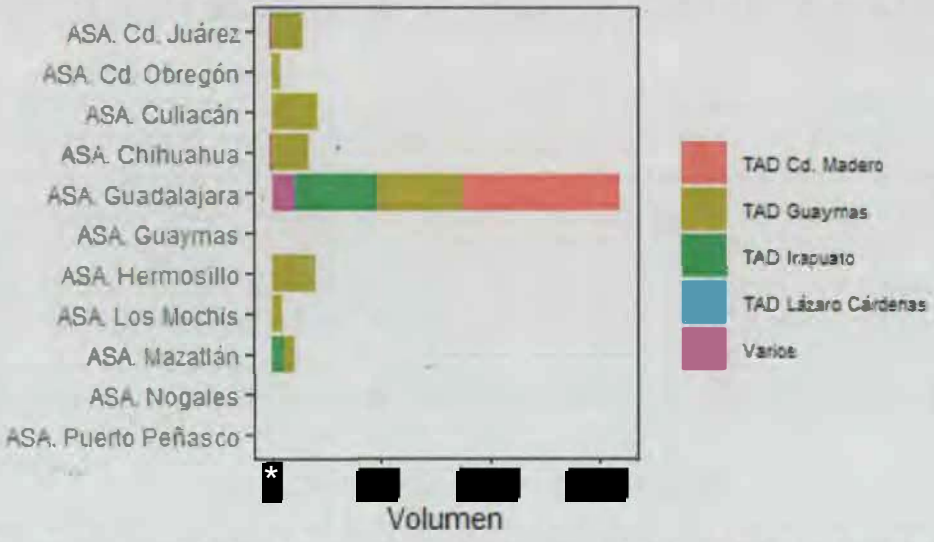
91.77% (noventa y uno punto setenta y siete por ciento) para la región ampliada. No obstante, para la existencia de tal sustitución debe observarse que el grado de traslape entre las 3 (tres) regiones sea significativo, pues entre mayor sea el grado de superposición de las regiones, más fuerte será el efecto de sustitución. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el grado de traslape de dichas regiones no es suficientemente alto, pues la REGIÓN NORESTE tiene 10 (diez) aeropuertos y únicamente comparte uno con la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NORESTE. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1469] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que más del 85% (ochenta y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumido en los AEROPUERTOS DEL NOROESTE durante el PERIODO DE LOS DATOS fue almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas, pero este porcentaje varía entre el 24.62% (veinticuatro punto sesenta y dos por ciento) y el 100% (cien por ciento). En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN NOROESTE durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

Gráfica 22. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN NOROESTE, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1470]



Nota: En los Aeropuertos de Guaymas, Nogales y Puerto Peñasco no se observan barras debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos de la REGIÓN NOROESTE. Los aeropuertos de Guaymas, Nogales y Puerto Peñasco demandaron * litros de turbosina, respectivamente, durante el PERIODO DE LOS DATOS, almacenados en su totalidad en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas, respectivamente.

Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés a la REGIÓN NOROESTE. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 49.16% (cuarenta y nueve punto dieciséis por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas.[1471] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

[1470] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1471] Ídem.

No obstante, se observó que la mayoría de los AEROPUERTOS DEL NOROESTE obtuvieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina que consumieron durante el PERIODO DE LOS DATOS de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas. La PRUEBA LIFO falló únicamente por 2 (dos) aeropuertos que se ubican en esta región, así como en otras, como se observó antes:

i. El Aeropuerto de Guadalajara se ubica en la REGIÓN BAJÍO, en la REGIÓN NORESTE y en la REGIÓN NOROESTE. Al respecto, se observa que, en dicho aeropuerto, el 27% (veintisiete por ciento) de la turbosina recibida fue almacenada en la REGIÓN BAJÍO, y el 47% (cuarenta y siete por ciento) de la misma fue almacenada en la REGIÓN NORESTE.[1472]

ii. El Aeropuerto de Mazatlán se ubica en la REGIÓN BAJÍO y en la REGIÓN NORESTE. Al respecto, se observa que el 57% (cincuenta y siete por ciento) de la turbosina que recibió fue almacenada en la REGIÓN BAJÍO.[1473]

Lo anterior da cuenta de que estos 2 (dos) aeropuertos específicos cuentan con opciones de ALMACENAMIENTO de turbosina adicionales a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas. Este no es el caso para los demás AEROPUERTOS DEL NOROESTE, cuyas opciones se limitan a dicha terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Para verificar lo anterior se aplicó la PRUEBA LIFO sobre la REGIÓN NOROESTE sin considerar a dichos aeropuertos y se observó que el 97.92% (noventa y siete punto noventa y dos por ciento) de la turbosina demandada por los demás aeropuertos de la REGIÓN NOROESTE fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas.[1474] Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la REGIÓN NOROESTE conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[1475]

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1472] Ídem.
[1473] Ídem.
[1474] Ídem.
[1475] Alternativamente podría señalarse que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NORESTE ejercen sustitución en cadena sobre la REGIÓN NOROESTE y, por lo tanto, ampliar la delimitación geográfica del mercado relevante para incluirlas. Si esto se hiciera, se obtendría un valor del INDICADOR LIFO de 91.77% (noventa y uno punto setenta y siete por ciento) para la región ampliada. No obstante, para la existencia de tal sustitución debe observarse que el grado de traslape entre las 3 (tres) regiones sea significativo, pues entre mayor sea el grado de superposición de las regiones, más fuerte será el efecto de sustitución. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el grado de traslape de dichas regiones no es suficientemente alto, pues la REGIÓN NOROESTE tiene 11 (once) aeropuertos y únicamente comparte 2 (dos) con la REGIÓN BAJÍO y uno con la REGIÓN NORESTE. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera preliminarmente que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

2.6. REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN comprende a los aeropuertos de Cancún, Cozumel y Mérida, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN.

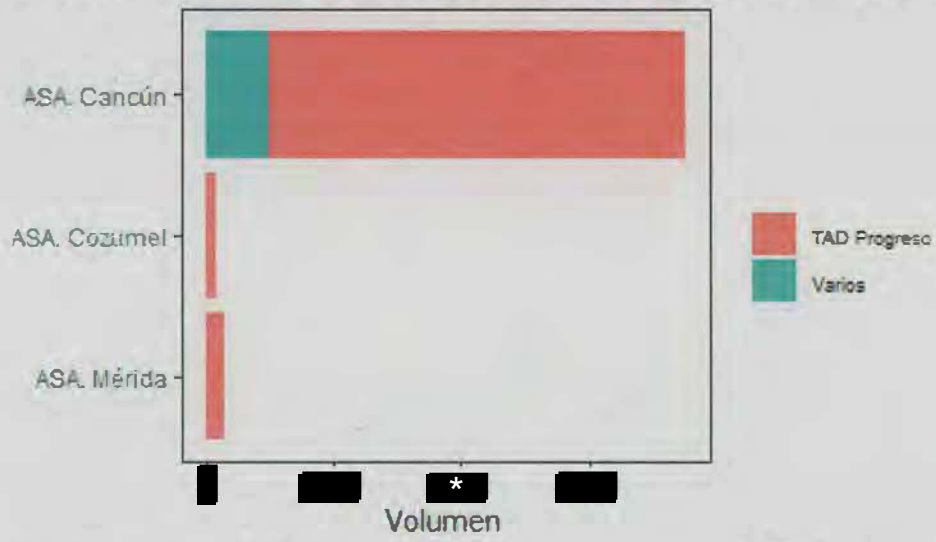
Gráfica 23. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN[1476]



Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que más del 95% (noventa y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumido en los aeropuertos de Cozumel y Mérida durante el PERIODO DE LOS DATOS fue almacenado en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, mientras que dicho porcentaje es superior al 85% (ochenta y cinco por ciento) para el Aeropuerto de Cancún. En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de el área de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso, a la que se denominó REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[1476] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 24. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto de la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1477]



Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés a la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 87.47% (ochenta y siete punto cuarenta y siete por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso.[1478] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la REGIÓN PENÍNSULA DE YUCATÁN conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

2.7. REGIÓN SUR-SURESTE

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE comprende a los AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE, cuyos requerimientos de turbosina son almacenados en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Salina Cruz y Pajaritos. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la REGIÓN SUR-SURESTE.

[1477] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1478] Ídem.

Gráfica 25. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE[1479]



En el conjunto de los AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE se incluyen los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS. Lo anterior, pues al considerar como mercados geográficos propuestos a estas áreas de forma independiente, se concluyó que no satisfacen la PRUEBA LIFO y, por lo tanto, no pueden ser consideradas como mercados relevantes por sí mismos.

Asimismo, se observó que la REGIÓN SUR-SURESTE guarda afinidad con la REGIÓN BAJÍO y por ello esta última no satisfizo la PRUEBA LIFO. Sin embargo, se observa que la afinidad con la REGIÓN BAJÍO únicamente se debe al consumo de los aeropuertos de Puebla y Toluca desde esa región y que, al excluirlos, ambas regiones satisfacen la PRUEBA LIFO. Esto indica que es viable que el volumen consumido por dichos aeropuertos provenga de turbosina almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de ellas. Debido a esto, los aeropuertos de Puebla y Toluca se ubican en ambas regiones, como se explicó previamente. A continuación, se desarrollan las ideas expuestas.

[1479] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

2.7.1. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el área delimitada por el Aeropuerto de Ciudad de México y la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco no constituye un mercado geográfico por sí mismo. No obstante, guarda relación con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ y con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la región señalada.

Gráfica 26. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO[1480]

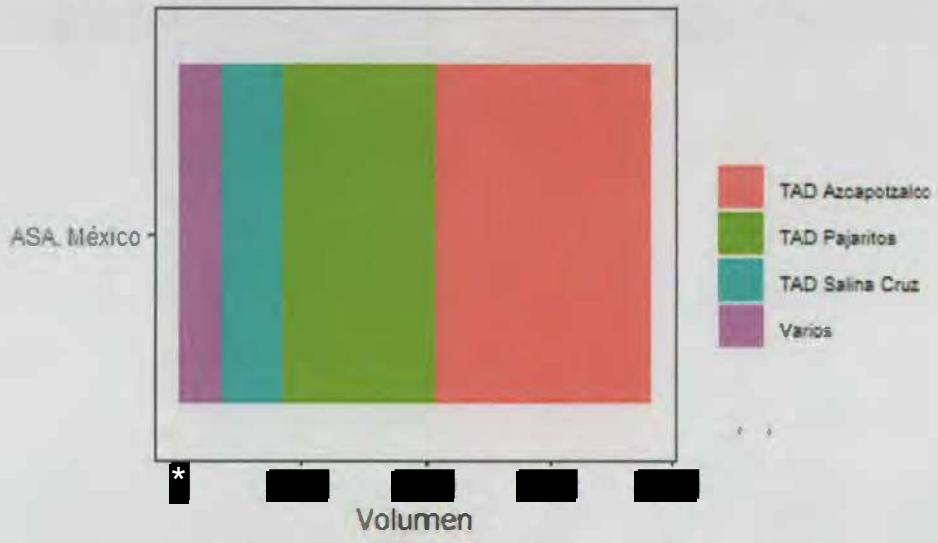


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el 46.1% (cuarenta y seis punto uno por ciento) del volumen de turbosina consumida en el Aeropuerto de Ciudad de México fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco. En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por este aeropuerto.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1480] Ídem.

Gráfica 27. Volumen de turbosina consumida por el Aeropuerto de Ciudad de México, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1481]



Por lo tanto, la PRUEBA LIFO falla cuando solo se considera a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco y el Aeropuerto de la Ciudad de México.[1482] Sin embargo, se observa que este aeropuerto guarda afinidad con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS, como se explicará más adelante. Entonces, un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ.

2.7.2. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó, preliminarmente, que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS no constituye un mercado relevante por sí mismo. No obstante, guarda relación con dicho servicio en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ. A continuación, se presenta un mapa con el área

---

[1481] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1482] Ídem.

geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS.

Gráfica 28. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS[1483]



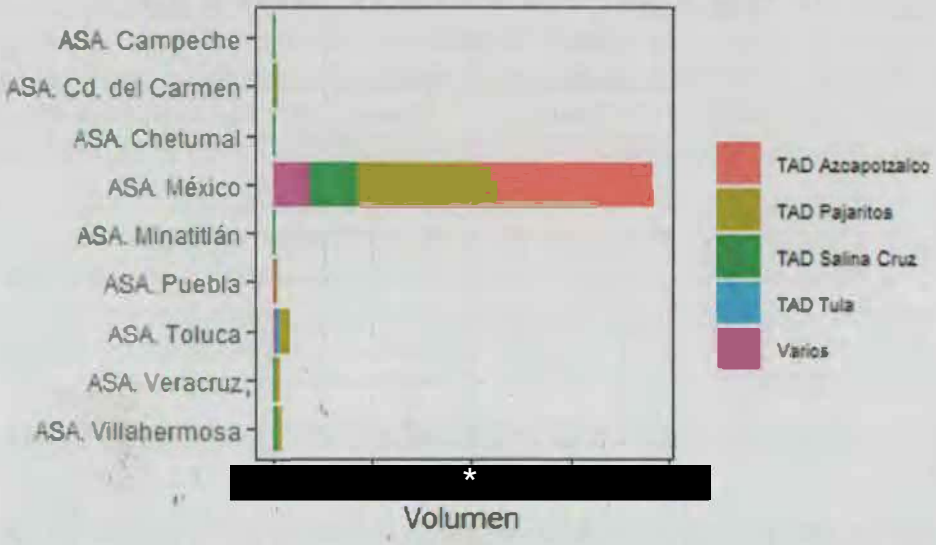
Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, más del 55% (cincuenta y cinco por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos, pero este porcentaje varía entre el 31.86% (treinta y uno punto ochenta y seis por ciento) y el 71.48% (setenta y uno punto cuarenta y ocho por ciento). En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1483] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Gráfica 29. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1484]



Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 34.98% (treinta y cuatro punto noventa y ocho por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos.[1485] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1484] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".
[1485] Ídem.

Al respecto, se observa que el Aeropuerto de Ciudad de México se encuentra también en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO y recibió de ella el 46.1% (cuarenta y seis punto uno por ciento) del total de la turbosina que recibió, como se observó previamente. Asimismo, ese y otros 6 (seis) aeropuertos se encuentran en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ, de la que recibieron, en promedio, el 31.84% (treinta y uno punto ochenta y cuatro por ciento) de la turbosina consumida, como se observará a continuación.[1486] Además, como se observará más adelante, las áreas de influencia de estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO se traslapan entre sí.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS no conforma un mercado relevante geográfico por sí mismo para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. No obstante, un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ.

2.7.3. ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ

A partir del análisis que se expone a continuación, se determinó preliminarmente que el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ no constituye un mercado geográfico por sí mismo. No obstante, guarda relación con el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS. A continuación, se presenta un mapa con la delimitación geográfica de la región señalada.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1486] Ídem.

Gráfica 30. Área geográfica del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ[1487]

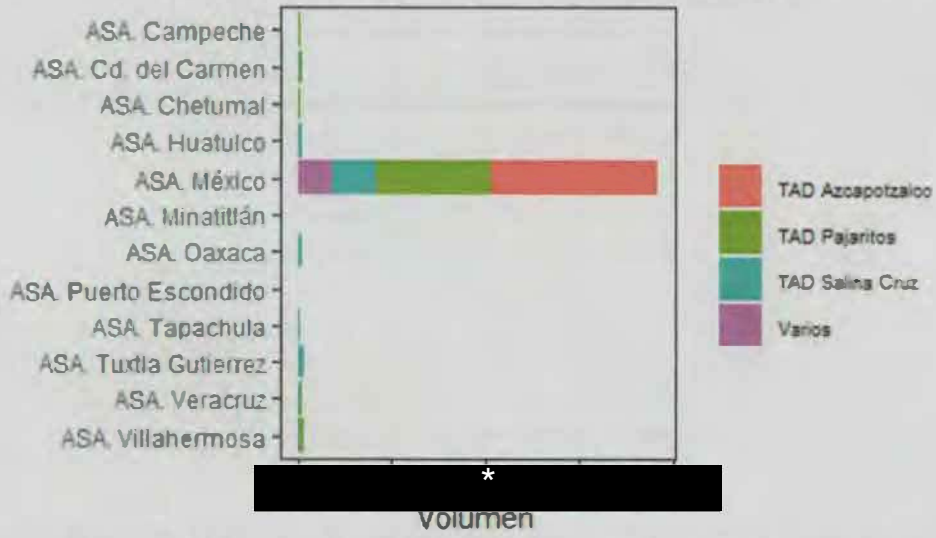


Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, en promedio, el 55.15% (cincuenta y cinco punto quince por ciento) del volumen de turbosina consumida en los aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ fue almacenada en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz. En la siguiente gráfica se observa el volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del área geográfica señalada durante el PERIODO DE LOS DATOS, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO que lo almacenó.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1487] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Gráfica 31. Volumen de turbosina consumida por cada aeropuerto del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ, por terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, millones de litros[1488]



Nota: En los Aeropuertos de Minatitlán y Puerto Escondido no se observan barras debido a la diferencia de volumen demandado con respecto a los demás aeropuertos del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ. El Aeropuerto de Minatitlán demandó * litros de turbosina de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos y Salina Cruz, respectivamente, durante el PERIODO DE LOS DATOS. Por su parte, el Aeropuerto de Puerto Escondido demandó * litros de turbosina de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz y * litros de turbosina de otras terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Con base en los elementos señalados, se propuso como zona geográfica de interés al ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 17.01% (diecisiete punto cero uno por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos provino de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz.[1489] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO no es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

Al respecto, se observa que en 7 (siete) aeropuertos que conforman esta área geográfica, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Pajaritos almacenó, en promedio, el 57.13% (cincuenta y siete punto trece por ciento) de la turbosina demandada. Adicionalmente, en el Aeropuerto de la Ciudad

---

[1488] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1489] Ídem.

de México, también almacenó un porcentaje importante la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, como se observó antes.[1490] Asimismo, como se observará más adelante, las áreas de influencia de estas áreas geográficas se traslapan entre sí.

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE SALINA CRUZ no conforma un mercado relevante geográfico por sí mismo para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. No obstante, un candidato a mercado relevante es la unión entre esta, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS.

2.7.4. Conclusión sobre la REGIÓN SUR-SURESTE

Como fue señalado en las subsecciones anteriores, se observó que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Salina Cruz y Pajaritos tienen un alto porcentaje de participación en varios aeropuertos que conforman las áreas de influencia de cada una de ellas. Asimismo, se observó que las zonas geográficas de dichas áreas se traslapan entre sí, como se observa en el siguiente mapa.

[Espacio intencionalmente en blanco]

[1490] Ídem.

Gráfica 32. Áreas geográficas del ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO, el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE PAJARITOS y el ÁREA DE INFLUENCIA DE LA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE AZCAPOTZALCO[1491]



Con base en estos elementos, se propuso como zona geográfica de interés a la REGIÓN SUR-SURESTE, conformada por los aeropuertos y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de dichas áreas de influencia; es decir, por los AEROPUERTOS DEL SUR-SURESTE y las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Azcapotzalco, Salina Cruz y Pajaritos. Al aplicar la PRUEBA LIFO sobre esta región geográfica se observó que el 90.25% (noventa punto veinticinco por ciento) de la turbosina demandada en dichos aeropuertos fue almacenada en estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[1492] Por lo tanto, se determinó preliminarmente que la PRUEBA LIFO es satisfecha en esta zona geográfica propuesta.

[1491] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; 4637, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*"; y, 9185 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado "*gadm36_MEX_1_sp.rds*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1492] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta

Por lo tanto, se concluye preliminarmente que la REGIÓN SUR-SURESTE conforma un único mercado relevante geográfico para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.[1493]

3. Conclusión sobre la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en los elementos señados, se concluye preliminarmente que la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO es de dimensión regional, compuesta por 7 (siete) regiones, cada una de las cuales abarca a los aeropuertos y a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se señalan en la siguiente tabla.

Tabla 4. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO[1494]

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuertos	Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]
Baja California	Aeropuerto de Mexicali y Aeropuerto de Tijuana.	Rosarito.
Baja California Sur	Aeropuerto de La Paz, Aeropuerto de Loreto y Aeropuerto de San José del Cabo.	La Paz.
Bajío	Aeropuerto de Acapulco, Aeropuerto de Aguascalientes, Aeropuerto de Colima, Aeropuerto de Cuernavaca, Aeropuerto de Durango, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Lázaro Cárdenas, Aeropuerto de León, Aeropuerto de Manzanillo, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Morelia, Aeropuerto de Pachuca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto	Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas TERMINAL INVEX[a] e infraestructura de almacenamiento de Tula.

electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Los volúmenes y porcentajes correspondientes se encuentran disponibles en el apartado "***5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" de la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***".

[1493] Alternativamente podría señalarse que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN BAJÍO ejercen sustitución en cadena sobre la REGIÓN SUR-SURESTE al compartir 2 (dos) aeropuertos. Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe sustitución en cadena entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN SUR-SURESTE, pues la REGIÓN BAJÍO almacena menos del 35% (treinta y cinco por ciento) de la turbosina consumida en los aeropuertos de Puebla y Toluca, por lo que el grado de traslape entre estas regiones es bajo. Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en las secciones "***Anexo 4. Delimitación Geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO***" y "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

[1494] Folios 1945, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*"; 3106, información visible en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*"; y, 4637 del EXPEDIENTE, información visible en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*", conforme al análisis que se presenta en la sección "***Anexo 5. Memoria de cálculo***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO	Aeropuertos	Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO[a]
	de Puerto Vallarta, Aeropuerto de Querétaro, Aeropuerto de San Luis Potosí, Aeropuerto de Tehuacán, Aeropuerto de Tepic, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Uruapan, Aeropuerto de Zacatecas y Aeropuerto de Zihuatanejo.	
Noreste	Aeropuerto de Ciudad Victoria, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Matamoros, Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Nuevo Laredo, Aeropuerto de Poza Rica, Aeropuerto de Reynosa, Aeropuerto de Tampico, Aeropuerto de Tamuín, Aeropuerto de Torreón.	Ciudad Madero, infraestructura de almacenamiento en Cadereyta y TERMINAL INVEX.[a]
Noroeste	Aeropuerto de Ciudad Juárez, Aeropuerto de Ciudad Obregón, Aeropuerto de Culiacán, Aeropuerto de Chihuahua, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Guaymas, Aeropuerto de Hermosillo, Aeropuerto de Los Mochis, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Nogales y Aeropuerto de Puerto Peñasco.	Guaymas.
Península de Yucatán	Aeropuerto de Cancún, Aeropuerto de Cozumel y Aeropuerto de Mérida.	Progreso.
Sur-Sureste	Aeropuerto de Campeche, Aeropuerto de Ciudad del Carmen, Aeropuerto de Chetumal, Aeropuerto de Huatulco, Aeropuerto de México, Aeropuerto de Minatitlán, Aeropuerto de Oaxaca, Aeropuerto de Puebla, Aeropuerto de Puerto Escondido, Aeropuerto de Tapachula, Aeropuerto de Toluca, Aeropuerto de Tuxtla Gutierrez, Aeropuerto de Veracruz y Aeropuerto de Villahermosa.	Azcapotzalco, Pajaritos y Salina Cruz, TERMINAL INVEX,[a] TRV y Terminal de Refinados del Valle de México.[b]

Notas:

[a] La TERMINAL INVEX se ubica en Veracruz y durante el año dos mil veinte almacenó turbosina de [redacted] * que se destinó hacia los aeropuertos de Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Querétaro, Toluca y Veracruz.

[b] La TRV y la Terminal de Refinados del Valle de México, que se encuentran geográficamente en la REGIÓN SUR-SURESTE, se encuentran operativas desde el ocho de marzo y el tres de julio de dos mil veintiuno, respectivamente; por lo tanto, no almacenaron turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS. Estas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO no recibieron turbosina, por lo menos, hasta el primero de septiembre de dos mil veintiuno, por lo que no son alternativas actuales, sino potenciales, de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la REGIÓN SUR-SURESTE.

Anexo 5. Memoria de cálculo

1. Herramientas informáticas

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se presentan las herramientas informáticas utilizadas. Primero, se indican los programas y paquetes informáticos que fueron utilizados para hacer el análisis; posteriormente, se definen las funciones implementadas que se usan a lo largo del análisis.

1.1. Programas y paquetes informáticos

Los cálculos que se explican en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR fueron realizados con el programa informático "*R*", versión 4.1.0, en un equipo con sistema operativo Windows. La versión de "*R*" utilizada para la ejecución de los comandos que se señalan en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR tenía cargados los paquetes "*geosphere*", "*ggalt*", "*ggmap*", "*janitor*", "*knitr*", "*lubridate*", "*pacman*", "*readxl*" y "*tidyverse*".

```
Sys.setlocale("LC_ALL","Spanish") # Idioma español
options(scipen = 999) # Prevenir notación científica

library(pacman)
p_load(geosphere, ggalt, ggmap, janitor, knitr, lubridate, readxl, tidyverse)
```

Algunos ajustes a archivos que se describen en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR fueron realizados con la aplicación ofimática denominada Excel.

1.2. Funciones

En el análisis que se presenta en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se programaron 2 (dos) funciones que se usan a lo largo de ella. A continuación, se explica cada una de ellas.

1.2.1. Mostrar el contenido de una base de datos

Para mostrar el contenido íntegro de las bases de datos generadas en "*R*", se utilizó la función "*mostrar_tabla*", definida como se señala a continuación:

```
mostrar_tabla <- function(data, titulo = '', digitos = 2, ...) {
  kable(data, caption = titulo,
        format.args = list(big.mark = ',', digits = digitos, nsmall = digitos), ...)
}
```

1.2.2. Dibujar mapas con las áreas de influencia

Para dibujar los mapas con las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y las delimitaciones geográficas del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que se muestran en la subsección 5.2. de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se utilizó la función "*mapas*", definida como se señala a continuación:

```
mapas <- function(data, titulo = '', posleyenda = c(0.2, 0.35)) {
  data %>%
    pivot_longer(c('origen', 'destino'),
                 values_to = 'nombre', names_to = 'tipo') %>%
    mutate(tipo = recode(tipo,
```

```
                        'origen' = 'TAD',
                        'destino' = 'Aeropuerto')) %> %
    left_join(catalogo_puntos %> %
                select(nombre, lon, lat) %> %
                group_by(nombre) %> %
                filter(row_number(nombre) == 1) %> %
                ungroup()) %> %
    ggplot() +
    geom_encircle(aes(x = lon, y = lat, group = grupo,
                      fill = grupo, alpha = 0.05, spread = 0.001),
                  colour = 'black') +
    geom_point(aes(x = lon, y = lat, shape = tipo, colour = tipo)) +
    geom_polygon(data = mexico_df,
                 mapping = aes(x = long, y = lat, group = group),
                 fill = NA, colour = 'gray', size = 0.01) +
    labs(shape = 'Punto', colour = 'Punto',
         fill = 'Región',
         title = titulo,
         caption = 'Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.') +
    guides(fill = guide_legend(override.aes = list(color = NA)),
           alpha = FALSE, fill = FALSE, nrow = 2,
           labels = function(x) str_wrap(x, width = 15)) +
    theme_void() +
    theme(legend.position = posleyenda, legend.direction = 'vertical')
}
```

2. Datos

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se explica el procedimiento utilizado para obtener y homogenizar los datos de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, que incluyen PEMEX TRI, HIPERGAS, TRAFIGURA y VITOL; así como los datos de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, lo cual incluye a ASA, HIPERGAS, TRAFIGURA, VITOL, WFS, BP y REPSOL.

2.1. Datos de PEMEX TRI

La carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*" del folio 1945 del EXPEDIENTE, contiene la información del transporte demandado por PEMEX TRI durante el periodo reportado por PEMEX TRI en 3 (tres) archivos electrónicos, que corresponden al transporte por autotanques, buquetanques y ductos. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para leer dicha información.

2.1.1. Transporte a través de autotanques demandado por PEMEX TRI

El archivo electrónico denominado "*ANEXO XX (54a). INCISO II) Y V) ANEXO 5 TRANSPORTE POR AT.xlsb*" contiene la información respecto al transporte por autotanques demandado por PEMEX TRI durante el periodo que reportó. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes:

- En la fila 17 (diecisiete), columnas D a G, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

- En la fila 17 (diecisiete), columnas H a K, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) a 16 (dieciséis), que contenían encabezados de la información.
- Fueron eliminadas las filas 77,674 (setenta y siete mil seiscientos setenta y cuatro) a 77,690 (setenta y siete mil seiscientos noventa), del archivo con las eliminaciones previas, únicamente contenían la descripción de las variables contenidas en el archivo y celdas vacías.
- El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*PTRI_autotanques.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa *Excel*.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se consideraron como datos no disponibles los señalamientos de que no aplica, no hay comentarios, las siglas de no disponible, las celdas que únicamente contenían un punto, las celdas que estaban vacías, así como las observaciones relativas a la ausencia de las tarifas logísticas en algunas filas. Asimismo, se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*", se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información, se renombraron dos variables ("*autotanque*" y "*tarifa_efectiva_pesos_litros*") y se especificó el formato de las variables "*consecutivo*" y "*fecha*". Este procedimiento utilizó el siguiente código.

```
autotanque_ptri <-
  read_csv('PTRI_autotanques.csv',
           na = c('No Aplica', 'No aplica', '.', '',
                  'Sin comentarios', 'N.D.',
                  'No se cuenta con Tarifa aplicada por el prestador del servicio.')) %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  rename(medio = autotanque,
         tarifa_efectiva = tarifa_efectiva_pesos_litro) %>%
  mutate(consecutivo = as.integer(consecutivo),
         fecha = dmy(fecha))
```

Adicionalmente, esta autoridad observa que el registro de la dirección de la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de [redacted] en la variable "*direccion_origen*" de la base de datos "*autotanque_ptri*" contiene una dirección ubicada en [redacted]. No obstante, la ubicación de la terminal de dicha ALMACENAMIENTO EXTERNO se encuentra en el estado de [redacted]. Por lo tanto, se reemplazan estos registros.

```
autotanque_ptri <-
  autotanque_ptri %>%
  mutate(direccion_origen = ifelse(nombre_origen == [redacted],
                                   direccion_origen))
```

2.1.2. Transporte a través de buquetanques demandado por PEMEX TRI

El archivo electrónico denominado "*ANEXO XX (54b). INCISO III), IV) Y V) ANEXO 5 TRANSPORTE POR BT.xlsX*" contiene la información respecto al transporte por buquetanques demandado por PEMEX TRI durante el periodo que reportó. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes:

- En la fila 17 (diecisiete), columnas D a G, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".
- En la fila 17 (diecisiete), columnas H a K, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) a 16 (dieciséis), que contenían encabezados de la información.
- Fueron eliminadas las filas 187 (ciento ochenta y siete) a 200 (doscientos) del archivo con las eliminaciones previas, que únicamente contenían la descripción de las variables contenidas en el archivo y celdas vacías.
- El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*PTRI_buquetanques.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa Excel.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se consideraron como datos no disponibles los señalamientos de que no aplica, no hay comentarios, las celdas vacías y las siglas de no disponible. Asimismo, se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*", se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información, se renombró la variable "*buque*" y se especificó el formato de las variables "*consecutivo*", "*fecha*" y "*tarifa_efectiva*". El último cambio señalado dejó como valores sin información ("*NA*") a las anotaciones que había en la base de datos original sobre el esquema de cobro de las tarifas de buquetanque a partir de abril de dos mil dieciséis. Este procedimiento utilizó el siguiente código.

```
buquetanque_ptri <-
  read_csv('PTRI_buquetanques.csv',
           na = c('No Aplica', 'No aplica', 'Sin comentarios', 'N.D.', '')) %> %
  clean_names() %> %
  remove_empty() %> %
  rename(medio = buque) %> %
  mutate(consecutivo = as.integer(consecutivo),
         fecha = dmy(fecha),
         tarifa_efectiva = parse_double(tarifa_efectiva)) # Remueve 2 notas
```

2.1.3. Transporte a través de ductos demandado por PEMEX TRI

El archivo electrónico denominado "*ANEXO XX (54c). INCISO V) ANEXO 5C TRANSPORTE POR DUCTO.xlsb*" contiene la información respecto al transporte por ductos demandado por

PEMEX TRI durante el periodo que reportó. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes:

- En la fila 15 (quince), columnas D a G, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".
- En la fila 15 (quince), columnas H a K, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- Fueron descombinadas las celdas A13 a A15, B13 a B15, C13 a C15, T14 a T15, V14 a V15, X13 a X15, Y13 a Y15, AH13 a AH15 y AI13 a AI15.
- El contenido de las celdas A13 a C13 fue movido hacia las celdas A15 a C15, el de la celda T14 a la celda T15, el de la celda V14 a la celda V15, el de las celdas X13 a Y13 a las celdas X15 a Y15 y el de las celdas AH13 a AI13 a las celdas AH15 a AI15.
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) a 14 (catorce), que contenían encabezados de la información.
- Fueron eliminadas las filas 5,077 (cinco mil setenta y siete) y 5,078 (cinco mil setenta y ocho) del archivo con las eliminaciones previas, que únicamente contenían la descripción de las variables contenidas en el archivo y celdas vacías.
- El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*PTRI_ductos.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa Excel.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se consideraron como datos no disponibles los señalamientos de que no aplica, no hay comentarios, las celdas vacías y las siglas de no disponible. Asimismo, se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*", se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información, se renombraron 4 (cuatro) variables y se especificó el formato de las variables "*consecutivo*", "*fecha*" y "*tarifa_efectiva*". Este procedimiento utilizó el siguiente código.

```
ducto_ptri <-
  read_csv('PTRI_ductos.csv',
           na = c('No Aplica', 'No aplica', 'Sin comentarios', 'N.D.', '')) %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  rename(distancia = distancia_1,
         medio = modo_de_transporte_1,
         tarifa_efectiva = tarifa_efectiva_33,
         volumen_litros = volumen) %>%
  mutate(consecutivo = as.integer(consecutivo),
         fecha = dmy(fecha),
         tarifa_efectiva = parse_number(tarifa_efectiva))
```

2.1.4. Homologación de nombres del catálogo de puntos de origen y destino en los datos de PEMEX TRI

Las filas de las bases de datos construidas con base en el procedimiento descrito previamente fueron unidas en una única base de datos denominada "*origenes_ptri*". De la base de datos así unificada, se seleccionaron las variables que terminan con la cadena de caracteres "*origen*" y se eliminaron las observaciones repetidas. Posteriormente, se redefinieron los nombres de las variables. El procedimiento utilizado se muestra en el siguiente código.

```
origenes_ptri <-
  bind_rows(autotanque_ptri, buquetanque_ptri, ducto_ptri) %>%
  select(ends_with('origen')) %>%
  distinct() %>%
  rename(nombre = nombre_origen,
         direccion = direccion_origen,
         tipo = tipo_de_punto_origen)
```

De forma similar, las filas de las bases de datos construidas con base en el procedimiento descrito previamente fueron unidas en una única base de datos denominada "*destinos_ptri*". De la base de datos así unificada, se seleccionaron las variables que terminan con la cadena de caracteres "*destino*" y se eliminaron las observaciones repetidas. Posteriormente, se redefinieron los nombres de las variables. El procedimiento utilizado se muestra en el siguiente código.

```
destinos_ptri <-
  bind_rows(autotanque_ptri, buquetanque_ptri, ducto_ptri) %>%
  select(ends_with('destino')) %>%
  distinct() %>%
  rename(nombre = nombre_destino,
         direccion = direccion_destino,
         tipo = tipo_de_punto_destino)
```

Finalmente, se generó una base de datos denominada "*catalogo_puntos*" con la unificación de las 2 (dos) bases de datos descritas anteriormente, en la que se organizaron los nombres alfabéticamente y se eliminaron las repeticiones. Posteriormente, se generó una variable nueva en la que se conservaron los nombres originales, ya que estos fueron homologados en la variable "*nombre*" originalmente disponible.

```
catalogo_puntos <-
  bind_rows(origenes_ptri, destinos_ptri) %>%
  arrange(nombre) %>%
  distinct() %>%
  mutate(nombre_1 = nombre,
         nombre = recode(nombre,
                         *[redacted]
         nombre = if_else(tipo == 'Terminal Marítima',
```

```
                        str_c('T.M. ', nombre), nombre),
       nombre = if_else(tipo == 'Tad' & nombre == 'Irapuato',
                        str_c('TAD ', nombre), nombre)) %>%
  arrange(nombre)
```

2.1.5. Base de datos de PEMEX TRI

Finalmente, se construyó una única base de datos con los 3 (tres) archivos disponibles en la carpeta electrónica denominada "*NUMERAL XX (54)*" del folio 1945 del EXPEDIENTE, en la cual se homologaron los nombres de los puntos de origen y destino con las cadenas de caracteres señaladas en la subsección anterior.

Para ello, se unieron las filas de datos de las bases "*autotanque_ptri*", "*buquetanque_ptri*" y "*ducto_ptri*". Dicha base se unificó en las variables correspondientes al punto de origen, se conservó únicamente el nombre homologado del punto de origen y se renombró como "*origen*". Posteriormente, se realizó una nueva unificación en las variables correspondientes al punto de destino, se conservó únicamente el nombre homologado del punto de destino y se renombró como "*destino*". A continuación, se organizaron los datos en el orden ascendente de las fechas, se seleccionaron las variables que se utilizarán en el análisis que se explica en las siguientes subsecciones de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se simplificaron los nombres del único prestador de servicios y el único USUARIO señalados en las bases de datos bajo análisis y se adicionó la variable "*prestador_almacen*" con el nombre del único prestador de servicios señalado. Finalmente, se adicionó la variable "*tipo_usuario*", con el registro "*Primario*" cuando el USUARIO es PEMEX TRI, que es un comercializador. El resultado de estas operaciones fue guardado en una base de datos denominada "*ptri*".

```
ptri <-
  bind_rows(autotanque_ptri, buquetanque_ptri, ducto_ptri) %>%
  left_join(catalogo_puntos %>%
              select(nombre_1, direccion, tipo, nombre) %>%
              distinct() %>%
              rename(nombre_origen = nombre_1,
                     direccion_origen = direccion,
                     tipo_de_punto_origen = tipo)) %>%
  select(!ends_with('origen')) %>%
  rename(origen = nombre) %>%
  left_join(catalogo_puntos %>%
              select(nombre_1, direccion, tipo, nombre) %>%
              distinct() %>%
              rename(nombre_destino = nombre_1,
                     direccion_destino = direccion,
                     tipo_de_punto_destino = tipo)) %>%
  select(!ends_with('destino')) %>%
  rename(destino = nombre) %>%
  select(fecha, combustible_aereo, origen, destino, distancia:observaciones) %>%
  mutate(prestador = recode(prestador, 'PLOG' = 'Pemex Logística'),
         usuario = recode(usuario,
                          'PTRI' = 'Pemex TRI',
                          'Pemex Transformación Industrial' = 'Pemex TRI'),
```

```
prestador_almacen = 'Pemex Logística',
tipo_usuario = 'Primario')
```

2.2. Datos de HIPERGAS

La carpeta electrónica denominada "*NUMERAL 45*" del folio 4637 del EXPEDIENTE, contiene la información del combustible comercializado por HIPERGAS durante el periodo comprendido entre [redacted]*. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para leer dicha información. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes:

- En la fila 10 (diez), columnas I a L, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".
- En la fila 10 (diez), columnas M a P, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- Fueron descombinadas las celdas B6 a B10, C6 a C10, D6 a D10, F6 a F10, G6 a G10, H6 a H10, U7 a U10, AD6 a AD10, AE6 a AE10 y AF6 a AF10.
- El contenido de las celdas B6 a D6 fue movido hacia las celdas B10 a D10, el de las celdas F6 a H6 a las celdas F10 a H10, el de la celda U7 a la celda U10 y el de las celdas AD6 a AF6 a las celdas AD10 a AF10.
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) a 9 (nueve), que contenían encabezados de la información.
- El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*hipergas.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa Excel.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se consideraron como datos no disponibles las siglas de no aplica, así como la palabra "*Buscarla*" en la primera columna. Asimismo, se hicieron los siguientes ajustes:

- Se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*",
- Se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información,
- Se corrigió una fecha y se especificó el carácter de fecha,
- Se convirtieron las variables "*precio_de_lista*", "*volumen*" y "*precio_efectivo*" para cambiar la unidad de medida de metros cúbicos a litros,
- Se corrigió 1 (un) registro en la variable "*nombre_origen*" que corresponde a importaciones provenientes de [redacted]*,
- Se simplificó el nombre señalado en la variable "*comercializadora*" de "*Comercializadora de Combustibles y Derivados Fuentes, S.A. de C.V.*" a "*Hipergas*",

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

- Se eliminaron 4 (cuatro) variables,
- Se homogenizó la información contenida en la variable "*nombre_destino*",
- Se eliminaron 2 (dos) observaciones que indicaban el valor de 0 (cero) en la variable "*volumen*",
- Se renombraron 4 (cuatro) variables,
- Se adicionó la variable "*tipo_usuario*", con el registro "*Primario*" cuando el USUARIO es un comercializador y "*Secundario*" en otro caso,
- Se adicionó la variable "*prestador_almacen*" con la cadena de caracteres [redacted], para el caso en que el "*nombre_origen*" era [redacted]

Este procedimiento utilizó el siguiente código:

```
hipergas <-
  read_csv('hipergas.csv',
           na = c('N/A', '', 'Buscarla')) %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  mutate(fecha = recode(fecha, '20/01/209' = '20/01/2019'),
         fecha = dmy(fecha),
         precio_de_lista = precio_de_lista / 1000,
         volumen = volumen * 1000,
         precio_efectivo = volumen * precio_de_lista,
         nombre_origen = recode(nombre_origen, '0' = 'Importaciones [redacted]'),
         # [redacted]
         nombre_origen = recode(nombre_origen,
                                [redacted] = 'Importaciones [redacted]'),
         comercializadora = 'Hipergas') %>%
  select(-descuentos_27, -otros_28,                # Todo es cero,
         -observaciones, -unidad_de_medida) %>%   # Todo es M3 y MXN
  mutate(nombre_destino = ifelse(coordenadas_destino == '25.770675, -97.526908',
                                 [redacted], nombre_destino),
         nombre_destino = ifelse(coordenadas_destino == '26.011952, -98.227044',
                                 [redacted], nombre_destino),
         nombre_destino = recode(nombre_destino,
                                 [redacted]
                                 = 'Otro ND',
                                 = 'Otro ND'),
         nombre_destino = recode(nombre_destino,
                                 [redacted]
                                 =
```

```
[redacted]

        tipo_usuario = case_when(
          adquiriente == [redacted] ~ 'Secundario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Secundario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Primario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Primario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Secundario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Primario',
          adquiriente == [redacted] 'Primario',
          adquiriente == [redacted] ~ 'Primario')) %>%
filter(!is.na(nombre_destino)) %>% # Hay dos NA, que tienen volumen 0 (cons. 626 y 627)
rename(origen = nombre_origen,
       destino = nombre_destino,
       prestador = comercializadora,
       usuario = adquiriente,
       volumen_litros = volumen) %>%
mutate(prestador_almacen = [redacted])
```

2.3. Datos de VITOL

La carpeta electrónica denominada "*Anexo 1 - Tabla de Comercialización*" del folio 2818 del EXPEDIENTE, contiene la información del combustible comercializado por VITOL durante el periodo comprendido entre [redacted]. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para leer dicha información. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes:

- En la fila 3 (tres), columnas F a I, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".
- En la fila 3 (tres), columnas J a M, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- En la celda U3 se agregó la cadena de caracteres "_servicio".
- En la celda Z3 se agregó la cadena de caracteres "_combustible".
- Fueron descombinadas las celdas A1 a A3, B1 a B3, C1 a C3, D1 a D3, E1 a E3, R2 a R3 y AH1 a AH3.
- El contenido de las celdas A1 a E1 fue movido hacia las celdas A3 a E3, el de la celda R2 a la celda R3 y el de la celda AH1 a la celda AH3.
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) y 2 (dos), que contenían encabezados de la información.
- El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*vitol.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa Excel.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se consideraron como datos no disponibles los señalamientos de las siglas de no aplica. Asimismo, se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*", se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información, se corrigió el registro de una fecha y se estableció la lectura en formato de fecha, se homogenizaron los nombres contenidos en las variables "*nombre_origen*" y "*nombre_destino*", se renombraron 6 (seis) variables y se adicionó la variable "*tipo_usuario*", con el registro "*Primario*" cuando el USUARIO es un COMERCIALIZADOR y "*Secundario*" en otro caso.

Asimismo, esta autoridad observa que VITOL importó turbosina desde Texas hacia la terminal de Bulkmatic, ubicada en San Luis Potosí, en agosto de dos mil diecinueve y durante el resto del tiempo que fue COMERCIALIZADOR, adquirió la turbosina de ASA y de PEMEX TRI.[1495]

En este sentido, esta autoridad observa que los orígenes ubicados en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de [redacted] corresponden a la adquisición de turbosina de [redacted]; y que los orígenes ubicados en los aeropuertos de [redacted], corresponden a la adquisición de turbosina de [redacted] que, a su vez, fue adquirida por esta de [redacted] En ese sentido, en estos orígenes no son considerados para la participación contratada por VITOL en los servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO; por lo tanto, únicamente se considera al origen en las importaciones desde Texas, Estados Unidos de América, para el análisis de los servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Este procedimiento utilizó el siguiente código.

```
vitol <-
  read_csv('vitol.csv', na = 'N/A') %>%
  remove_empty() %>%
  clean_names() %>%
  mutate(fecha = recode(fecha, '31/06/2019' = '30/06/2019'),
         fecha = dmy(fecha),
         nombre_origen = recode(nombre_origen,
                                [redacted]
         nombre_destino = recode(nombre_destino,
                                 [redacted]
```

[1495] Información visible en los folios 2384, 2391, 2392, 2393, 2397, 2401, 2402, 2410 y 2808 del EXPEDIENTE.

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

```
                                    [redacted]*[redacted]),
        tipo_usuario = case_when(
          adquirente == [redacted]*[redacted] ~ 'Secundario',
          adquirente == [redacted]*[redacted] ~ 'Secundario',
          adquirente == [redacted]*[redacted]rimario',
          adquirente == [redacted]*[redacted] ~ 'Secundario',
          adquirente == [redacted]*[redacted] ~ 'Primario'),
        comercializador = str_to_title(comercializador)) %>%
  rename(servicio_adicional = servicio_1,
        origen = nombre_origen,
        destino = nombre_destino,
        prestador = comercializador,
        usuario = adquirente,
        volumen_litros = volumen)
```

Al respecto, esta autoridad observa que los únicos USUARIOS de VITOL en el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA son [redacted]*[redacted]. No obstante, en la subsección anterior se obtuvieron los datos de la participación de [redacted]*[redacted], por lo que esta información de VITOL no se tomará en cuenta en el análisis del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Asimismo, los datos de [redacted]*[redacted] son posteriores al periodo analizado para del servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA, por lo que no se consideran en el análisis. Por su parte, los datos aportados por VITOL sólo serán considerados, en lo que corresponde, en el análisis del servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

```
vitol <-
  vitol %>%
  filter(tipo_usuario == 'Secundario')
```

2.4. Datos de TRAFIGURA

La carpeta electrónica denominada "*Anexo 27*" del folio 3106 del EXPEDIENTE, contiene la información del combustible comercializado por TRAFIGURA en [redacted]*[redacted]. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para leer dicha información. El archivo señalado fue abierto mediante Excel y se hicieron los siguientes ajustes en las hojas denominadas "*TURBOSINA 27101908 (2019)* " y "*TURBOSINA 27101908 (2020)*":

- En la fila 3 (tres), columnas G a J, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_origen".
- En la fila 3 (tres), columnas K a N, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_aduana".
- En la fila 3 (tres), columnas O a R, al final de las letras que contenían las celdas se agregó la cadena de caracteres "_destino".
- Fueron descombinadas las celdas A2 a A3, B2 a B3, C2 a D3, E2 a E3, F2 a F3, S2 a S3, X2 a X3 y Y2 a Y3.
- El contenido de las celdas A2 a F2 fue movido hacia las celdas A3 a F3, el de la celda S2 a la celda S3 y el de las celdas X2 a Y2 a las celdas X3 a Y3.

- El contenido de la celda C3 fue copiado en la celda D3. Asimismo, se adicionó la cadena de caracteres "_codigo" al final de las letras que contenía la celda C3.
- Fueron eliminadas las filas 1 (uno) y 2 (dos), que contenían encabezados de la información.

Por su parte, en la hoja denominada "*TURBOSINA 27101908 (2020)*" se observó que en las columnas T a X existían filas vacías y que estas correspondían a importaciones por buquetanque cuya información estaba registrada únicamente en uno de los destinos y no en los demás. En consecuencia, con el objetivo de estimar los valores faltantes, como se explica más adelante, se reprodujo la información existente en filas específicas de las columnas que contenían el "*Modo de Importación*", "*Precio de Lista*", "*Descuentos*", "*Otros*" y "*Precio Efectivo*" (columnas S a W) para complementar dichas series; y , en el caso de la columna con el "*Volumen*" (columna X), se prorrateó a partir de los valores existentes y el volumen entregado por los demás COMERCIALIZADORES en los aeropuertos correspondientes.

Al respecto, se observó que los destinos correspondientes (cuyos nombres están en la columna O) fueron: * Los registros de estos aeropuertos en las bases de datos descritas en las subsecciones 2.1., 2.2. y 2.3. de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR corresponden a los nombres * , respectivamente.

Para obtener el volumen del combustible suministrado por * en dos mil veinte a los aeropuertos mencionados, se utilizó el código que se presenta a continuación:

```
bind_rows(ptri %>% select(fecha, destino, volumen_litros),
          hipergas %>% select(fecha, destino, volumen_litros)) %>%
  filter(destino %in% c('*
                        year(fecha) == 2020) %>%
  group_by(destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  arrange(-volumen) %>%
  ungroup() %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Turbosina abastecida en 2020 por * en los aeropuertos
donde Trafigura abasteció por Buquetanque',
                col.names = c('Aeropuerto', 'Volumen (2020)'))
```

*Turbosina abastecida en 2020 por * en los aeropuertos donde Trafigura abasteció por Buquetanque*

Aeropuerto	Volumen (2020)

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

[redacted]

Así, se realizaron los siguientes cambios en la hoja denominada "*TURBOSINA 27101908 (2020)*":

- La información de las columnas S a W, disponible en la fila 572 (quinientos setenta y dos), fue copiada en las filas 573 (quinientos setenta y tres) a 575 (quinientos setenta y cinco) de las mismas columnas. La información de la celda X572 se prorrateó en la columna X, filas 572 (quinientos setenta y dos) a 575 (quinientos setenta y cinco), según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 576 (quinientos setenta y seis), fue copiada en las filas 577 (quinientos setenta y siete) a 579 (quinientos setenta y nueve) de las mismas columnas. La información de la celda X576 se prorrateó en la columna X, filas 576 (quinientos setenta y seis) a 579 (quinientos setenta y nueve) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 582 (quinientos ochenta y dos), fue copiada en las filas 583 (quinientos ochenta y tres) a 585 (quinientos ochenta y cinco) de las mismas columnas. La información de la celda X582 se prorrateó en la columna X, filas 582 (quinientos o chenta y dos) a 585 (quinientos ochenta y cinco) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 604 (seiscientos cuatro), fue copiada en las filas 605 (seiscientos cinco) a 608 (seiscientos ocho) de las mismas columnas. La información de la celda X604 se prorrateó en la columna X, filas 604 (seiscientos cuatro) a 608 (seiscientos ocho) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 641 (seiscientos cuarenta y uno), fue copiada en las filas 642 (seiscientos cuarenta y dos) a 644 (seiscientos cuarenta y cuatro) de las mismas columnas. La información de la celda X641 se prorrateó en la columna X, filas 641 (seiscientos cuarenta y uno) a 644 (seiscientos cuarenta y cuatro) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

- La información de las columnas S a W disponible en la fila 645 (seiscientos cuarenta y cinco), fue copiada en las filas 646 (seiscientos cuarenta y seis) a 650 (seiscientos cincuenta) de las mismas columnas. La información de la celda X645 se prorrateó en la columna X, filas 645 (seiscientos cuarenta y cinco) a 650 (seiscientos cincuenta) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 679 (seiscientos setenta y nueve), fue copiada en las filas 680 (seiscientos ochenta) a 685 (seiscientos ochenta y cinco) de las mismas columnas. La información de la celda X679 se prorrateó en la columna X, filas 679 (seiscientos setenta y nueve) a 685 (seiscientos ochenta y cinco) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 686 (seiscientos ochenta y seis), fue copiada en las filas 687 (seiscientos ochenta y siete) a 692 (seiscientos noventa y dos) de las mismas columnas. La información de la celda X686 se prorrateó en la columna X, filas 686 (seiscientos ochenta y seis) a 692 (seiscientos noventa y dos) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].
- La información de las columnas S a W disponible en la fila 693 (seiscientos noventa y tres), fue copiada en las filas 687 (seiscientos ochenta y siete) a 692 (seiscientos noventa y dos) de las mismas columnas. La información de la celda X693 se prorrateó en la columna X, filas 693 (seiscientos noventa y tres) a 695 (seiscientos noventa y cinco) según el volumen de la tabla anterior del [redacted].

Posteriormente, se copió el contenido de las filas 2 (dos) a 703 (setecientos tres) de la hoja denominada "*TURBOSINA 27101908 (2020)*" y se pegó en las filas 1,957 (mil novecientos cincuenta y siete) a 2,658 (dos mil seiscientos cincuenta y ocho) de la hoja denominada "*TURBOSINA 27101908 (2019)* ". Finalmente, se eliminó la hoja denominada "*TURBOSINA 27101908 (2020)*". El archivo con estos cambios fue guardado en la carpeta electrónica donde se ejecutó el código descrito en esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR como "*trafigura.csv*", en formato "*CSV UTF-8 (delimitado por comas)*" a través del mismo programa Excel.

El archivo así generado fue importado a la sesión de "*R*". En la lectura del archivo se hicieron los siguientes ajustes:

- Se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*",

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

- Se eliminaron las filas y las columnas que no contenían información,
- Se corrigió el formato de registro de unas fechas y se especificó el carácter de fecha,
- Se corrigió el registro de un código de importación del COMBUSTIBLE AÉREO.
- Se homologaron los registros de las variables "*vendedor*", "*nombre_origen*", "*nombre_destino*", "*modo_de_importacion*" e "*importador*",
- Se renombraron 6 (seis) variables,
- Se eliminaron las variables "*descuentos*" y "*otros*", que únicamente contaban con registros de 0 (cero),
- Se adicionó la variable "*prestador_almacen*" con los caracteres "*Extranjero* [redacted]", "*Extranjero* [redacted]" o "*Extranjero* [redacted]", según el nombre de la terminal extranjera de almacenamiento externo asociada al origen de la turbosina.

Este procedimiento utilizó el siguiente código:

```
trafigura <-
  read_csv('trafigura.csv') %>%
  remove_empty() %>%
  clean_names() %>%
  mutate(fecha_de_internacion = recode(fecha_de_internacion,
                                       [redacted]

         fecha_de_internacion = dmy(fecha_de_internacion),
         combustible_aereo_codigo = recode(combustible_aereo_codigo,
                                           '27101908' = '2710.19.08'),
         combustible_aereo = recode(combustible_aereo,
                                    'Turbosina (JET A)' = 'Turbosina'),
         vendedor = recode(vendedor, [redacted]
         prestador_almacen = recode(nombre_origen,
                                    [redacted]

         nombre_origen = recode(nombre_origen,
                                [redacted]

         nombre_destino = recode(nombre_destino,
                                 [redacted]
,
                                 [redacted]
,
                                 [redacted]

         modo_de_importacion = recode(modo_de_importacion,
```

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

```
                                        'Terrestre (Pipa)' = 'Autotanque',
                                        'Maritimo (Buque)' = 'Buque'),
        importador = 'Trafigura') %>%
  rename(medio = modo_de_importacion,
         fecha = fecha_de_internacion,
         origen = nombre_origen,
         destino = nombre_destino,
         prestador = importador,
         volumen_litros = volumen) %>%
  select(-descuentos, -otros)
```

Esta autoridad observa que TRAFIGURA participó en el servicio de COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y en el servicio de COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Al respecto, a continuación, se muestra el porcentaje en el que los ingresos de TRAFIGURA correspondieron a ambos mercados durante cada mes del periodo en que participó. Para obtener los ingresos mensuales de TRAFIGURA, se usó el archivo electrónico denominado "*Anexo R-16.xlsx*", disponible en el folio 3106 del EXPEDIENTE, que fue copiado como "*ingresos_trafigura.xlsx*" para su lectura en el programa estadístico "*R*".

```
ingresos_trafigura <-
  read_excel('ingresos_trafigura.xlsx', skip = 1) %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  mutate(mes = str_replace(mes, ' - [redacted] * [redacted] *
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted]
         mes = str_replace(mes, ' - [redacted],
         mes = ymd(mes),
         tipo_usuario = case_when(
           usuario == [redacted] * [redacted] ~ 'Primario',
           usuario == [redacted] * [redacted] ~ 'Secundario',
           usuario == [redacted] * [redacted] ~ [redacted]undario',
           usuario == [redacted] * [redacted] ~ 'Secundario')) %>%
  group_by(mes, tipo_usuario) %>%
  summarise(porcentaje = sum(volumen_lts)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(mes) %>%
  mutate(porcentaje = porcentaje * 100 / sum(porcentaje)) %>%
  ungroup()

ingresos_trafigura %>%
  pivot_wider(names_from = 'tipo_usuario', values_from = 'porcentaje') %>%
  mutate(mes = format(mes, '%B de %Y') %>% str_to_sentence()) %>%
  mostrar_tabla('Porcentaje de ingresos de Trafigura por mes',
```

```
                col.names = c('Mes', 'Comercialización Primaria',
                              'Comercialización Secundaria'))
```

Porcentaje de ingresos de Trafigura por mes

Mes	Comercialización Primaria	Comercialización Secundaria
*		

En este sentido, la información de la base de datos "*trafigura*" fue adicionada con la información correspondiente a la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y a la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA, para lo cual se duplicaron las filas en las cuales brindó ambos servicios, en las cuales se prorrateó el volumen comercializado según los porcentajes señalados en la tabla anterior.

```
trafigura <- bind_rows(
  trafigura %>%
    mutate(mes = make_date(year = year(fecha), month = month(fecha), day = 1)) %>%
    left_join(ingresos_trafigura %>%
                filter(tipo_usuario == 'Primario')) %>%
    mutate(volumen_litros = volumen_litros * porcentaje / 100),
  trafigura %>%
    mutate(mes = make_date(year = year(fecha), month = month(fecha), day = 1)) %>%
    left_join(ingresos_trafigura %>%
                filter(tipo_usuario == 'Secundario')) %>%
    filter(!is.na(porcentaje)) %>%
    mutate(volumen_litros = volumen_litros * porcentaje / 100))
```

2.5. Datos de ASA

La información sobre la actividad de COMERCIALIZACIÓN de ASA se encuentra disponible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", contenida en la carpeta electrónica "*Punto 3 Ventas Combustible*" disponible en el folio 7158 del EXPEDIENTE, así como el contenido de las carpetas electrónicas "*Ventas 2014*", "*Ventas 2015*", "*Ventas 2016*", "*Ventas 2017*", "*Ventas 2018*", "*Ventas 2019*", "*Ventas 2020*" y "*Ventas 2021*", contenidas en la carpeta electrónica denominada carpeta "*Punto 3 Ventas Combustible 2014 2021*" disponible en el folio 7159 del EXPEDIENTE. En algunos archivos contenidos en las carpetas señaladas se hicieron las modificaciones que se indican a continuación:

- En el archivo electrónico denominado "*05 Ventas CMB May 2013.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", se asignó el formato de fecha corta en las celdas de la columna AL.
- En el archivo electrónico denominado "*06 Ventas CMB Jun 2013*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", se eliminó la fila 41,662 (cuarenta y un mil seiscientos sesenta y dos), que únicamente contenía registros en las columnas A y H a O, pero contenía registros vacíos en las demás columnas.
- En el archivo electrónico denominado "*11Ventas CMB nov 2014.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica "*Ventas 2014*":
  - En la fila 5 (cinco), columna N, se adicionó la cadena de caracteres " latitud" al final del contenido.
  - Se insertó una columna O, que contiene las cadenas de caracteres "Coordenadas longitud" en la fila 5 (cinco) y "NA" en las filas 6 (seis) a 256,314 (doscientos cincuenta y seis mil trescientos catorce).
- En el archivo electrónico denominado "*07 Ventas CMB Jul 2013.xlsx*", disponible en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2013*", así como en los archivos electrónicos denominados "*02 Ventas CMB Feb 2017.xlsx*", "*05 Ventas CMB May 2017.xlsx*" y "*06 Ventas CMB Jun 2017.xlsx*", contenidos en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2017*", el contenido de la fila 4 (cuatro), columna W fue movido a la columna X de la misma fila, y la columna W fue eliminada.
- En el archivo electrónico denominado "*04 Ventas CMB Abr 2019.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2019*", se adicionó el registro "*17.41*" en la fila 239,264 (doscientos treinta y nueve mil doscientos sesenta y cuatro), columnas AD y AG, correspondientes al precio de lista y al precio efectivo del gasavión con origen en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de [redacted] y destino en el [redacted] Lo anterior, pues dichos valores se encontraban consignados en el registro las mismas columnas de la fila 239,260 (doscientos treinta y nueve mil doscientos sesenta), que corresponde al mismo PETROLÍFERO, los mismos puntos de origen y destino, y la misma fecha.

- En el archivo electrónico denominado "*02Ventas CMB Feb 2020.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2020*", se eliminó la fila 216,923 (doscientos dieciséis mil novecientos veintitrés), ya que esta contenía únicamente un valor en la columna AH y el resto eran celdas vacías.
- En el archivo electrónico denominado "*10 Ventas CMB Oct 2020.xlsx*", contenido en la carpeta electrónica denominada "*Ventas 2020*", se eliminó la columna H, cuyo contenido a partir de la fila 5 (cinco) es igual al de la columna M.

Posteriormente, cada uno de los archivos fue copiado en una carpeta denominada ASA y la información de cada uno de los archivos señalados fue leída, a partir de la fila 4 (cuatro) en el programa estadístico "*R*". A la información de cada archivo se le hicieron los siguientes ajustes:

- Se eliminaron las variables que no contenían información y se limpiaron los nombres de estas.
- Con respecto al archivo electrónico "*09 Ventas CMB Sep 2013.xlsx*", se observó que la variable denominada "*tarifa_efectiva*" no existía en la lectura de este archivo debido a que el contenido de la columna W, filas 5 (cinco) en adelante, se encontraba con registros vacíos. Se observó que todos los registros de la variable "*tarifa_lista*" son idénticos a los de la variable "*tarifa_efectiva*" en los demás archivos y, por lo tanto, se generó la variable "*tarifa_efectiva*" con un contenido idéntico al de la variable "*tarifa_lista*" en la lectura del archivo electrónico en mención.
- Con respecto al archivo electrónico "*01 Ventas CMB Ene 2019.xlsx*", se observó que la variable denominada "*servicio*", no existía en la lectura de este archivo debido a que el contenido de la columna Q, filas 5 (cinco) en adelante, se encontraba con registros vacíos. Al respecto, se completaron estos registros con caracteres vacíos.
- Con respecto al archivo electrónico "*11 Ventas CMB Nov 2017.xlsx*", se observó que el registro de la variable denominada "*no_combustible*" en el "*consecutivo*" 184,465 (ciento ochenta y cuatro mil cuatro cientos sesenta y cinco), no existía en la lectura de este archivo debido a que el contenido de la columna D, fila 184,469 (ciento ochenta y cuatro mil cuatro cientos sesenta y nueve), se encontraba con un formato no numérico. Al respecto, se corrigió el código asignando el valor "*103*" al COMBUSTIBLE AÉREO denominado "*BIOTURBOSINA*". Asimismo, en este mismo registro se adicionó la información de la variable "*tarifa_efectiva*" a la variable "*precio_efectivo*".
- Se homologaron los nombres de las variables restantes acorde con su contenido.
- Se generó la variable "*coordenadas_destino*" con la información de las variables "*coordenadas_latitud*" y "*coordenadas_longitud*", disponibles originalmente.
- Se observó que la variable "*no_servicio*" se encontraba vacía en las filas que hacían referencia al precio de lista y al precio efectivo del COMBUSTIBLE AÉREO, por lo que se hicieron los siguientes ajustes cuando dicha variable se encontraba vacía:

  - Se agregó el registro "*Combustible*" en la variable "*servicio*".
  - Se agregó la información de la variable "*precio_de_lista*" en la variable "*tarifa_de_lista*".
  - Se agregó la información de la variable "*precio_efectivo*" en la variable "*tarifa_efectiva*".
  - Se agregó el registro "*1*" en la variable "*no_servicio*".
- Se sustituyeron los registros vacíos de la variable "*no_remision*" con el registro de la variable "*consecutivo*".
- Se sustituyeron los registros vacíos de la variable "*fecha_remision*" con el registro de la variable "*fecha_folio_electronico*".
- Se adicionó la variable "*ubicacion*" con el registro del nombre del archivo de donde se obtuvo la información.
- Se homologaron los registros:
  - De la variable "*combustible_aereo*", para contar con un registro homologado para el combustible denominado "*GASAVION*".
  - De la variable "*no_combustible*", para contar con un registro homologado para el código del combustible denominado "*BIOTURBOSINA*".
  - De la variable "*nombre_destino*", para que tuvieran el mismo formato de la variable "*destino*" de la base de datos "*almacen*".
  - De la variable "*nombre_origen*", para que tuvieran el mismo formato de la variable "*origen*" de la base de datos "*almacen*".
  - De la variable "*servicio*", para homologar la lectura de caracteres especiales disponibles en los archivos electrónicos señalados y para homologar el servicio correspondiente a "*SUMINISTRO TURBOSINA*".
- Se reorganizó el orden de las variables.

Finalmente, se generaron las bases de datos "*asa*", "*combustible_asa*", "*catalogo_puntos_asa*" y "*servicios_asa*", con la compilación de porciones de la información de cada archivo electrónico, agrupadas según su contenido. A continuación, se encuentra el código para leer y unificar la información conforme a lo señalado previamente.

```
asa <- NULL
combustible_asa <- NULL
catalogo_puntos_asa <- NULL
servicios_asa <- NULL
for (archivo in list.files('./ASA/')) {
  print(archivo)
  # 1. Leer el archivo
  leer_asa <-
```

```
  if (archivo == '09 Ventas CMB Sep 2013.xlsx') {
    read_excel(str_c('./ASA/', archivo), skip = 3, col_types = 'text') %>%
      remove_empty() %>%
      clean_names() %>%
      mutate(tarifa_efectiva_23 = tarifa_de_lista_20)
  } else if (archivo == '11 Ventas CMB Nov 2017.xlsx') {
    read_excel(str_c('./ASA/', archivo), skip = 3, col_types = 'text') %>%
      remove_empty() %>%
      clean_names() %>%
      mutate(no_combustible_2 = ifelse(combustible_aereo == 'BIOTURBOSINA',
                                       '103', no_combustible_2),
             precio_efectivo = ifelse(no_combustible_2 == '103',
                                      tarifa_efectiva_23, precio_efectivo))
  } else if (archivo == '01 Ventas CMB Ene 2019.xlsx') {
    read_excel(str_c('./ASA/', archivo), skip = 3, col_types = 'text') %>%
      remove_empty() %>%
      clean_names() %>%
      mutate(servicio_i = '')
  } else {
    read_excel(str_c('./ASA/', archivo), skip = 3, col_types = 'text') %>%
      remove_empty() %>%
      clean_names()
  }

leer_asa <-
  leer_asa %>%
  rename(nombre_origen = nombre_8,
         direccion_origen = direccion_9,
         coordenadas_origen = coordenadas,
         tipo_de_punto_origen = tipo_de_punto,
         nombre_destino = nombre_12,
         direccion_destino = direccion_13,
         no_remision = no_remision_1,
         no_combustible = no_combustible_2,
         no_servicio = no_producto_o_servicio_3,
         servicio = servicio_i,
         tarifa_lista = tarifa_de_lista_20,
         tarifa_efectiva = tarifa_efectiva_23,
         importe_total = importe_por_producto_y_o_servicio_4,
         folio_interno = folio_interno_5,
         folio_electronico = folio_electronico_6,
         fecha_folio_electronico = fecha_folio_electronico_7,
         tipo_de_documento = tipo_de_documento_8) %>%
  mutate(coordenadas_destino =
           str_c(coordenadas_latitud, ', ', coordenadas_longitud),
         servicio = ifelse(is.na(no_servicio), 'Combustible', servicio),
         tarifa_lista = ifelse(is.na(no_servicio),
                               precio_de_lista, tarifa_lista),
         tarifa_efectiva = ifelse(is.na(no_servicio),
                                  precio_efectivo, tarifa_efectiva),
         no_servicio = ifelse(is.na(no_servicio), 1, no_servicio),
         no_remision = ifelse(is.na(no_remision), consecutivo, no_remision),
         fecha_remision = ifelse(is.na(fecha_remision),
                                 fecha_folio_electronico, fecha_remision),
```

```
ubicacion = archivo,
combustible_aereo = ifelse(no_combustible == '102',
                           'GASAVIÓN', combustible_aereo),
no_combustible = ifelse(combustible_aereo == 'BIOTURBOSINA',
                        '103', no_combustible),
nombre_destino = recode(nombre_destino,
                        'ACA' = 'ASA. Acapulco',
                        'AGU' = 'ASA. Aguascalientes',
                        'CPE' = 'ASA. Campeche',
                        'CUN' = 'ASA. Cancún',
                        'MEX' = 'ASA. México',
                        'CME' = 'ASA. Cd. del Carmen',
                        'CJS' = 'ASA. Cd. Juárez',
                        'CEN' = 'ASA. Cd. Obregón',
                        'CVM' = 'ASA. Cd. Victoria',
                        'CTM' = 'ASA. Chetumal',
                        'CUU' = 'ASA. Chihuahua',
                        'CLQ' = 'ASA. Colima',
                        'CZM' = 'ASA. Cozumel',
                        'CVJ' = 'ASA. Cuernavaca',
                        'CUL' = 'ASA. Culiacán',
                        'DGO' = 'ASA. Durango',
                        'GDL' = 'ASA. Guadalajara',
                        'GYM' = 'ASA. Guaymas',
                        'HMO' = 'ASA. Hermosillo',
                        'HUX' = 'ASA. Huatulco',
                        'ZIH' = 'ASA. Zihuatanejo',
                        'IZT' = 'ASA. Ixtepec',
                        'LAP' = 'ASA. La Paz',
                        'LZC' = 'ASA. Lázaro Cárdenas',
                        'BJX' = 'ASA. León',
                        'LTO' = 'ASA. Loreto',
                        'SJD' = 'ASA. San Jose del Cabo',
                        'LMM' = 'ASA. Los Mochis',
                        'ZLO' = 'ASA. Manzanillo',
                        'MAM' = 'ASA. Matamoros',
                        'MZT' = 'ASA. Mazatlán',
                        'MID' = 'ASA. Mérida',
                        'MXL' = 'ASA. Mexicali',
                        'MTT' = 'ASA. Minatitlán',
                        'MTY' = 'ASA. Monterrey',
                        'MLM' = 'ASA. Morelia',
                        'NOG' = 'ASA. Nogales',
                        'NLD' = 'ASA. Nuevo Laredo',
                        'OAX' = 'ASA. Oaxaca',
                        'PCA' = 'ASA. Pachuca',
                        'PQM' = 'ASA. Palenque',
                        'PAZ' = 'ASA. Poza Rica',
                        'PBC' = 'ASA. Puebla',
                        'PXM' = 'ASA. Puerto Escondido',
                        'PPE' = 'ASA. Puerto Peñasco',
                        'PVR' = 'ASA. Puerto Vallarta',
                        'QET' = 'ASA. Querétaro',
                        'REX' = 'ASA. Reynosa',
```

```
                                'SLP' = 'ASA. San Luis Potosí',
                                'TAM' = 'ASA. Tampico',
                                'TSL' = 'ASA. Tamuin',
                                'TAP' = 'ASA. Tapachula',
                                'TCN' = 'ASA. Tehuacán',
                                'TNY' = 'ASA. Tepic',
                                'TPQ' = 'ASA. Tepic',
                                'TIJ' = 'ASA. Tijuana',
                                'TLC' = 'ASA. Toluca',
                                'TRC' = 'ASA. Torreón',
                                'TGZ' = 'ASA. Tuxtla Gutierrez',
                                'UPN' = 'ASA. Uruapan',
                                'VER' = 'ASA. Veracruz',
                                'VSA' = 'ASA. Villahermosa',
                                'ZCL' = 'ASA. Zacatecas',
                                'No Sales Credit' = 'No Sales Credit',
                                'OFG' = 'OFG'),
        nombre_origen = recode(nombre_origen,
                               'TAD GUAYMAS, SON.' = 'TAD Guaymas',
                               'TAD MADERO, TAMPS.' = 'TAD Cd. Madero',
                               'TAD ROSARITO, B.C.N.' = 'TAD Rosarito',
                               'TAD TULA, HGO.' = 'TAD Tula',
                               'TAD LA PAZ, B.C.S.' = 'TAD La Paz',
                               'TAD IRAPUATO, GTO.' = 'TAD Irapuato',
                               'TAD PROGRESO, YUC.' = 'TAD Progreso',
                               'TAD PAJARITOS, VER.' = 'TAD Pajaritos',
                               'TAD ACAPULCO, GRO.' = 'TAD Acapulco',
                               'TAD SALINA CRUZ, OAX.' = 'TAD Salina Cruz',
                               'TAD LAZARO CARDENAS, MICH.' = 'TAD Lázaro Cárdenas',
                               'VILLAHERMOSA, TAB.' = 'TAD Villahermosa'),
        nombre_origen = ifelse(is.na(nombre_origen), 'No disponible', nombre_origen),
        servicio = recode(servicio,
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP01' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP01',
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP02' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP02',
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP03' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP03',
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP05' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP05',
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP06' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP06',
                          'CONDICI<U+FF93>N COMERCIAL GRP09' = 'CONDICIÓN COMERCIAL GRP09',
                          'SUMINISTRO GASAVI<U+FF93>N' = 'SUMINISTRO GASAVIÓN',
                          'SUMINISTRO GASAVIÓN' = 'SUMINISTRO GASAVIÓN'),
        servicio = ifelse(no_servicio == '99991', 'SUMINISTRO TURBOSINA',
                          servicio)) %>%
  select(consecutivo:direccion_destino, coordenadas_destino,
         no_servicio, servicio, tarifa_lista, tarifa_efectiva,
         importe_total:tipo_de_documento, ubicacion) %>%
  mutate(consecutivo = parse_integer(consecutivo),
         no_remision = no_remision %>% str_replace(',', '.') %>%
           parse_double() %>% round() %>% as.integer(),
         fecha_remision = as.Date(parse_integer(fecha_remision),
                                  origin = ymd('1899-12-30')),
         no_combustible = parse_integer(no_combustible),
         no_servicio = parse_integer(no_servicio),
         tarifa_lista = parse_double(tarifa_lista),
         tarifa_efectiva = parse_double(tarifa_efectiva),
```

```
          importe_total = parse_double(importe_total),
          volumen = parse_double(volumen),
          fecha_folio_electronico = as.Date(parse_integer(fecha_folio_electronico),
                                            origin = ymd('1899-12-30')))

  # 2. Separar información por contenidos
  combustible_asa <-
    leer_asa %>%
    select(no_combustible, combustible_aereo) %>%
    bind_rows(combustible_asa) %>%
    distinct()

  catalogo_puntos_asa <-
    leer_asa %>%
    select(nombre_origen:coordenadas_destino) %>%
    bind_rows(catalogo_puntos_asa) %>%
    distinct()

  servicios_asa <-
    leer_asa %>%
    select(no_servicio, servicio) %>%
    bind_rows(servicios_asa) %>%
    distinct()

  # 3. Compilar información relevante para el análisis en una base de datos
  asa <-
    leer_asa %>%
    select(fecha_remision, combustible_aereo, nombre_origen, nombre_destino,
           usuario, no_servicio, tarifa_efectiva, importe_total, volumen,
           tipo_de_documento, ubicacion) %>%
    bind_rows(asa)
}
# Eliminar datos innecesarios
rm(list = c('archivo', 'leer_asa'))
# Eliminar los nombres de servicio vacíos generados en enero de 2019
servicios_asa <-
  servicios_asa %>%
  mutate(servicio = recode(servicio,
                           'SUMINISTRO GASAVION' = 'SUMINISTRO GASAVIÓN')) %>%
  distinct() %>%
  group_by(no_servicio) %>%
  summarise(servicio = paste0(servicio, collapse = '')) %>%
  ungroup() %>%
  distinct() %>%
  arrange(no_servicio)
```

Al respecto, se observó que las fechas reportadas en algunos archivos electrónicos contienen años que no corresponden con el PERIODO INVESTIGADO, por lo que se procedió a eliminar los registros correspondientes.

```
asa <-
  asa %>%
```

```
  filter(fecha_remision >= ymd([redacted]),
         fecha_remision <= ymd([redacted]))
```

Asimismo, se observó que más del 99% (noventa y nueve por ciento) del COMBUSTIBLE AÉREO comercializado en el país durante el PERIODO INVESTIGADO es turbosina. Por lo tanto, el análisis sobre las condiciones de competencia se realizará con base en dicho combustible. A continuación, se muestra el volumen de los COMBUSTIBLES AÉREOS comercializados en México durante el periodo señalado.

```
asa %>%
  filter(no_servicio == 1) %>%
  group_by(combustible_aereo) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen),
         combustible_aereo = str_to_title(combustible_aereo)) %>%
  arrange(-porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Combustibles Aéreos comercializados en México',
                col.names = c('Combustible Aéreo', 'Volumen (litros)', 'Porcentaje'),
                digitos = 1)
```

Combustibles Aéreos comercializados en México

Combustible Aéreo	Volumen (litros)	Porcentaje
Turbosina	[redacted]	99.2863
Gasavión	[redacted]	0.7135
Bioturbosina	[redacted]	0.0002

Por lo anterior, se filtró la base para conservar únicamente la información correspondiente a la turbosina.

```
asa <-
  asa %>%
  filter(combustible_aereo == 'TURBOSINA') %>%
  select(-combustible_aereo)
```

Posteriormente, se identificó de entre los USUARIOS registrados en la base de datos a aquellos que corresponden a un COMERCIALIZADOR SECUNDARIO y a los que corresponden a un TRANSPORTISTA AÉREO de la aviación comercial. Con esta información, se adicionaron las variables "*comercializador*" y "*tipo*". En la variable "*comercializador*" se registró un nombre corto del COMERCIALIZADOR identificado entre los USUARIOS y, en caso de que no hubiese alguno, se registró como "*ASA*"; en la variable "*tipo*" se registró "*Aviación regular*" cuando el USUARIO corresponde a un COMERCIALIZADOR o a un TRANSPORTISTA AÉREO de la aviación comercial, u "*Otra aviación*" en otro caso. A continuación, se presenta el código utilizado para desarrollar el procedimiento descrito.

```
comercializadores <- c([redacted])
aerolineas <- c([redacted])
```

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

*

```
asa <-
  asa %>%
  mutate(comercializador = case_when(
                usuario == [redacted]
                usuario == [redacted]
[redacted]
                usuario == [redacted]
                usuario == [redacted]
                usuario == [redacted]
           comercializador = ifelse(is.na(comercializador), 'ASA', comercializador),
           tipo = case_when(comercializador %in% comercializadores ~ 'Aviación regular',
                            usuario %in% aerolineas ~ 'Aviación regular'),
           tipo = ifelse(is.na(tipo), 'Otra aviación', tipo))
```

Asimismo, se observó que más del 80% (ochenta por ciento) del COMBUSTIBLE AÉREO comercializado en el país durante el PERIODO INVESTIGADO se comercializó hacia la aviación regular. Por lo tanto, el análisis sobre las condiciones de competencia se realizará con base en dicho tipo de aviación. A continuación, se muestra el volumen de turbosina comercializada en México para cada tipo de aviación durante el periodo señalado.

```
asa %>%
  filter(no_servicio == 1) %>%
  group_by(tipo) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Volumen de turbosina comercializada en México, por tipo de aviación',
                col.names = c('Tipo de aviación', 'Volumen', 'Porcentaje'),
                digitos = 0)
```

Volumen de turbosina comercializada en México, por tipo de aviación

Tipo de aviación	Volumen	Porcentaje
Aviación regular	[redacted]	82
Otra aviación	[redacted]	18

Por lo anterior, se procedió a filtrar la base para conservar información referente la COMERCIALIZACIÓN hacia la aviación regular.

```
asa <-
  asa %>%
  filter(tipo == 'Aviación regular') %>%
  select(-tipo)
```

2.6. Datos de WFS

La carpeta electrónica denominada "*Anexo 1*" del folio 3042 del EXPEDIENTE, contiene la información de los ingresos de WFS generados por la venta de turbosina, durante el periodo comprendido entre [redacted]. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para procesar dicha información. Al respecto, se importó el archivo denominado "*Anexo 1 - Reporte de Ventas.xlsx*" en "*R*" y se hicieron los siguientes ajustes:

- Se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*".
- Se seleccionaron las variables de interés: "*fecha_de_carga*", "*producto*", "*proveedor*" y "*cantidad_en_litros*".
- Se filtró por "*producto*" al "*JET FUEL*".
- Se filtró los registros que corresponden a *Nota de Credito* de acuerdo con la columna "*Explicacion del negativo*"
- Se crearon las variables "*fecha*" en formato de año-mes-día y "*tipo_usuario*" con la cadena de caracteres "*Secundario*", para señalar que sus USUARIOS fueron COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.
- Se modificó la variable "*volumen_litros*", que es la suma de la variable "*cantidad_en_litros*" por "*fecha*", "*proveedor*" y "*tipo_usuario*".
- Se renombró la variable "*prestador*" como "*proveedor*".

Este procedimiento utilizó el siguiente código:

```
wfs <- read_excel('WFS-Anexo 1 - Reporte de Ventas.xlsx',
                  col_types = 'text') %>%
       clean_names()%>%
       filter(is.na(explicacion_del_negativo))%>%
       select(fecha_de_carga, producto, proveedor, cantidad_en_litros, nombre_de_cliente) %>%
       filter(producto == 'JET FUEL') %>%
       mutate(fecha = make_date(year = as.integer(str_sub(fecha_de_carga,1,4)),
                                month = as.integer(str_sub(fecha_de_carga,5,7)),
                                day = 1) ,
              tipo_usuario = 'Secundario',
              proveedor = 'World Fuel',
              cantidad_en_litros = parse_double(cantidad_en_litros)) %>%
       group_by(fecha, proveedor, tipo_usuario, nombre_de_cliente) %>%
       summarise(volumen_litros = sum (cantidad_en_litros))%>%
       ungroup()%>%
  rename(prestador = proveedor)
```

Luego, de forma manual se generó el archivo electrónico *clasif_usuarios_wfs.xlsx* en el cual se identificó de entre los USUARIOS registrados de *WFS* en la base de datos *wfs* a aquellos que corresponden a TRANSPORTISTAS AÉREOS de la aviación comercial de acuerdo con la información "*85. Aviación Mexicana en Cifras*" disponible en el folio 9185 del EXPEDIENTE. La clasificación se señala en la variable "*tipo_aviacion*", en la que se registró "*Aviación regular*" cuando el USUARIO corresponde a un TRANSPORTISTA AÉREO de la aviación comercial de acuerdo con la información "*85. Aviación Mexicana en Cifras*" disponible en el folio [acuerdo de integración pendiente], u "*Otra aviación*" en otro caso. A continuación, se presenta el código utilizado para desarrollar el procedimiento descrito.

```
clasif_usuarios_wfs <- read_excel('clasif_usuarios_wfs.xlsx')

wfs <- wfs%>%
      left_join(clasif_usuarios_wfs, by = c("nombre_de_cliente") )%>%
       group_by(fecha, prestador, tipo_usuario,tipo_aviacion) %>%
      summarise(volumen_litros = sum (volumen_litros))

wfs %>% group_by(tipo_aviacion)%>%
        summarise(volumen_litros = sum(volumen_litros))%>%
        ungroup()%>%
        mutate(porcentaje = volumen_litros *100 /sum(volumen_litros))%>%
        mostrar_tabla(titulo = "Volumen de turbosina comercializa por WFS por tipo de aviación", c
ol.names = c("Tipo de aviación", "Volumen", "Porcentaje"), digitos = 0)
```

Volumen de turbosina comercializa por WFS por tipo de aviación

Tipo de aviación	Volumen	Porcentaje
Aviación regular	*	96
Otra aviación	*	4

Por lo anterior, se procedió a filtrar la base para conservar información referente la COMERCIALIZACIÓN hacia la aviación regular.

```
wfs <- wfs %>%
  filter(tipo_aviacion == "Aviación regular")%>%
  select(-tipo_aviacion)
```

2.7. Datos de BP

La carpeta electrónica denominada "*Anexo 16*" del folio 2948 del EXPEDIENTE, contiene la información de los ingresos de BP, generados por la venta de turbosina durante el periodo comprendido entre * . En esta sección se explica el procedimiento utilizado para procesar dicha información. Al respecto, se importó el archivo denominado "*Anexo_16.XLSX*" en "*R*" y se hicieron los siguientes ajustes:

- Se eliminaron 3 (tres) filas que no contenían información al importar el archivo.
- Se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*".

- Se seleccionaron las variables de interés: "*mes*", "*prestador*", "*usuario*" y "*volumen*".
- Se crearon las variables "*fecha*" en formato de año-mes-día y "*tipo_usuario*", para diferenciar entre COMERCIALIZADORES PRIMARIOS y COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS.
- Se modificó la variable "*volumen_litros*", que es la suma de la variable "*volumen*" por "*fecha*", "*prestador*" y "*tipo_usuario*".
- Se filtró por "*tipo_usuario*" a los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS, pues se observó que BP no ejerce presión competitiva en la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA ni demanda servicios de ALMACENAMIENTO EXTERNO, ya que compra su turbosina a ASA y a PEMEX TRI, que ya se encuentran considerados en los análisis de dichos mercados.[1496]

Este procedimiento utilizó el siguiente código:

```
bp <- read_excel('BP-Anexo_16.xlsx', skip = 3) %>%
      clean_names() %>%
      select(mes, prestador, usuario, volumen) %>%
      mutate(fecha = make_date(year = as.integer(str_sub(mes,4,7)),
                               month = as.integer(str_sub(mes,1,2)),
                               day = 1),
             tipo_usuario = ifelse(usuario == [redacted],
                                   'Primario', 'Secundario'),
             prestador = 'BP')%>%
      group_by(fecha,  prestador, tipo_usuario) %>%
      summarise(volumen_litros = sum(volumen)) %>%
      ungroup()%>%
      filter(tipo_usuario == 'Secundario')
```

2.8. Datos de REPSOL

La carpeta electrónica denominada "*Anexos ORI 056 Repsol Downstream*" del folio 2762 del EXPEDIENTE, contiene la información de los ingresos de REPSOL, generados por la venta de turbosina durante el periodo comprendido entre [redacted]. En esta sección se explica el procedimiento utilizado para procesar dicha información. Al respecto, se importó el archivo denominado "*Anexo 16.1 ORI 056.xlsx*" en "*R*" y se hicieron los siguientes ajustes:

- Se eliminó una fila que no contenía información al importar el archivo.
- Se adecuaron los nombres de las variables para su fácil manipulación a través del programa "*R*".
- Se seleccionaron las variables de interés: "*mes*", "*prestador*" y "*volumen_litros*".

[1496] Información visible en el folio 2948 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "*Anexo 49_XLSX*".

- Se crearon las variables "*fecha*" en formato de año-mes-día, "*prestador*" para indicar al AGENTE ECONÓMICO y "*tipo_usuario*" con la cadena de caracteres "Secundario", para señalar que sus USUARIOS fueron COMERCIALIZADORES.
- Se modificó la variable "*volumen_litros*", que es la suma de la variable "*volumen_litros*" por "*fecha*", "*prestador*" y "*tipo_usuario*".

Este procedimiento utilizó el siguiente código:

```
repsol <- read_excel('Repsol-Anexo 16.1 ORI 056.xlsx', skip = 1) %>%
          clean_names() %>%
          select(mes, prestador, volumen_litros) %>%
          mutate(fecha = ymd(mes),
                 prestador = 'Repsol',
                 tipo_usuario =  'Secundario') %>%
          group_by(fecha, prestador, tipo_usuario) %>%
          summarise(volumen_litros = sum(volumen_litros)) %>%
          ungroup()
```

2.9. Unificación de datos de los ALMACENISTAS

Con base en la información aportada por PEMEX TRI, HIPERGAS y TRAFIGURA, según lo explicado en las subsecciones previas de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se construyó una base de datos con toda la información de las variables "*fecha*", "*origen*", "*destino*", "*volumen_litros*" y "*prestador*" aportadas por los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS. Lo anterior, a partir del código que se muestra a continuación.

```
almacen <- bind_rows(
  ptri %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador,
           prestador_almacen, tipo_usuario),
  hipergas %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador,
           prestador_almacen, tipo_usuario),
  trafigura %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador,
           prestador_almacen, tipo_usuario))
```

Posteriormente, esta autoridad observó que los periodos de presentación de los datos por COMERCIALIZADOR PRIMARIO disponibles en el EXPEDIENTE varían entre COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, como se observa en la siguiente tabla. Al respecto, no pasa desapercibido que los periodos de inicio de reporte de los datos corresponden con los periodos en que inició la actividad de COMERCIALIZACIÓN por parte de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS, pero el periodo de fin de los datos corresponde al corte en que cada AGENTE ECONÓMICO presentó la información a esta autoridad.

```
almacen %>%
  group_by(prestador) %>%
  summarise(periodo_ini = min(fecha),
            periodo_fin = max(fecha)) %>%
  ungroup() %>%
```

```
  mutate(periodo_ini = periodo_ini %>% format('%d de %B de %Y'),
         periodo_fin = periodo_fin %>% format('%d de %B de %Y'),
         prestador = str_to_title(prestador)) %>%
  arrange(prestador) %>%
  mostrar_tabla('Periodos de la información disponible en el EXPEDIENTE',
                col.names = c('Comercializador Primario',
                              'Fecha inicial', 'Fecha final'))
```

Periodos de la información disponible en el EXPEDIENTE

Comercializador Primario	Fecha inicial	Fecha final
Hipergas	*	
Pemex Logística	*	
Trafigura	*	

La información obtenida en la base de datos de "*almacen*" se simplificó para reportar la información del periodo hasta el veinticuatro de enero de dos mil veinte, a la que se aplicó la suma del volumen por cada año, mes, origen, destino, ALMACENISTA, COMERCIALIZADOR y tipo de usuario. Luego se organizó por cuatro variables y se simplificó el año y el mes en una variable de fecha. Finalmente, se filtraron los destinos que corresponden a aeropuertos (es decir, no se consideró el transporte entre terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO). Lo anterior, se realizó con base en el siguiente código.

```
almacen <-
  almacen %>%
  filter(fecha <= ymd('2020-01-24')) %>%
  group_by(anio = year(fecha), mes = month(fecha), origen, destino,
           prestador, prestador_almacen, tipo_usuario) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  arrange(destino, anio, mes, origen) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(mes = make_date(year = anio, month = mes, day = 1)) %>%
  select(-anio) %>%
  filter(str_detect(destino, 'ASA. '))
```

A continuación, esta autoridad observó la existencia de datos atípicos en los aeropuertos de *:

- En el * se observó que en * el volumen recibido es más de * veces que, en los demás meses, como se observa a continuación:

```
almacen %>%
  filter(destino == *  ) %>%
  group_by(mes) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(mes1 = month(mes),
         anio = year(mes),
         mes = format(mes, '%B') %>% str_to_title(),
         comparativo = *  / volumen) %>%
```

```
  select(-volumen) %>%
  pivot_wider(names_from = anio, values_from = comparativo) %>%
  arrange(mes1) %>%
  select(-mes1) %>%
  rename(Mes = mes) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Número de veces que el volumen de [redacted] representa
de cada mes en el [redacted],
                digitos = 1)
```

Número de veces que el volumen de [redacted] representa de cada mes en el [redacted]

Mes	2015	2016	2017	2018	2019	2020
[redacted]	*	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

- En el [redacted] se observó que en [redacted] el volumen recibido es más de [redacted] veces que en los demás meses, como se observa a continuación:

```
almacen %>%
  filter(destino == '[redacted]') %>%
  group_by(mes) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(mes1 = month(mes),
         anio = year(mes),
         mes = format(mes, '%B') %>% str_to_title(),
         comparativo = [redacted] / volumen) %>%
  select(-volumen) %>%
  pivot_wider(names_from = anio, values_from = comparativo) %>%
  arrange(mes1) %>%
  select(-mes1) %>%
  rename(Mes = mes) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Número de veces que el volumen de [redacted] representa
de cada mes en el [redacted],
                digitos = 1)
```

Número de veces que el volumen de [redacted] *representa de cada mes en el* [redacted]

Mes	2015	2016	2017	2018	2019	2020
[redacted]	*					
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						
[redacted]						

Por lo tanto, esta autoridad considera que los registros de [redacted] para los aeropuertos de [redacted] representan datos atípicos y no serán considerados para el análisis subsiguiente.

```
almacen <-
  almacen %>%
  filter(!(destino == [redacted] & mes == ymd([redacted] ))) %>%
  filter(!(destino == [redacted] & mes == ymd([redacted] )))
```

2.10. Selección de datos de los COMERCIALIZADORES PRIMARIOS

Con base en la base de datos "*almacen*", construida como se explicó en la sección anterior, se construyó la base de datos "*comprim*" con la información correspondiente a la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

```
comprim <-
  almacen %>%
  mutate(prestador = ifelse(prestador == 'Pemex Logística', 'Pemex Tri', prestador)) %>%
  filter(tipo_usuario == 'Primario')
```

2.11. Unificación de datos de los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS

Con base en la información aportada por HIPERGAS, VITOL, TRAFIGURA, ASA, WFS, BP y REPSOL, la cual fue importada y homogenizada según lo explicado en las subsecciones previas de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se construyó una base de datos con toda la información de las variables "*fecha*", "*origen*", "*destino*", "*volumen_litros*" y "*prestador*" aportadas por los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS. Lo anterior, a partir del código que se muestra a continuación.

```
comsec <- bind_rows(
  almacen %>%
```

```
  rename(fecha = mes, volumen_litros = volumen) %>%
  select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
  filter(prestador %in% c('Hipergas', 'Trafigura')),
hipergas %>%
  select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
  filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
trafigura %>%
  select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
  filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
vitol %>%
  select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario),
asa %>%
  filter(no_servicio == 1 & comercializador == "ASA") %>%
  select(fecha = fecha_remision,
         origen = nombre_origen,
         destino = nombre_destino,
         volumen_litros = volumen,
         prestador = comercializador) %>%
  mutate(tipo_usuario = 'Secundario'),
wfs,
bp,
repsol) %>%
filter(tipo_usuario == 'Secundario' &  fecha < ymd("2020-03-01") )
```

2.12. Información geográfica

Para la elaboración de mapas explicativos de las regiones y los mercados relevantes explicados en la subsección 5 de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se geocodificaron las direcciones disponibles en la base de datos "*catalogo_puntos*". De esta forma, se añadieron las variables "*lon*" y "*lat*" a la misma, con la información de la latitud y la longitud de cada punto, respectivamente. Para lo anterior, se utilizó el siguiente código:

```
# Clave privada, generar en https://developers.google.com/maps/gmp-get-started
  clave_privada <- '[ESPACIO PARA CLAVE PRIVADA]'
  register_google(clave_privada)
# Geocodificar la información
  catalogo_puntos <-
    bind_cols(catalogo_puntos,
              geocode(catalogo_puntos %>% select(direccion) %>% pull))
# Completar la información de Puerto Progreso que no se descargó.
  catalogo_puntos <-
    catalogo_puntos %>%
    filter(nombre %in% c('T.M. Progreso', 'TAD Progreso')) %>%
    group_by(nombre) %>%
    mutate(lon = mean(lon, na.rm = TRUE), lat = mean(lat, na.rm = TRUE)) %>%
    ungroup() %>%
    bind_rows(catalogo_puntos %>%
                filter(!(nombre %in% c('T.M. Progreso', 'TAD Progreso'))))
# Completar la información de los aeropuertos que no se descargaron
  catalogo_puntos <-
    geocode(catalogo_puntos %>%
      filter(is.na(lon)) %>%
      mutate(nombre = str_replace(nombre, 'ASA.', 'Aeropuerto de')) %>%
```

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

```
      select(nombre) %>%
      pull) %>%
    bind_cols(catalogo_puntos %>% filter(is.na(lon)) %>% select(-lon, -lat)) %>%
    bind_rows(catalogo_puntos %>% filter(!is.na(lon))) %>%
    arrange(nombre)
# Adicionar las Importaciones de Texas
  catalogo_puntos <-
    geocode([redacted]) %>%
    mutate(nombre = 'Importaciones Texas') %>%
    bind_rows(catalogo_puntos) %>%
    arrange(nombre) %>%
    select(nombre:nombre_1, lon:lat)
# Limpiar información privada
  rm(list = 'clave_privada')
```

Asimismo, se obtuvieron los contornos de las entidades federativas de "*GADM Data*".

```
mexico <- readRDS('gadm36_MEX_1_sp.rds')
mexico_df <- broom::tidy(mexico)
```

2.13. Capacidad de almacenamiento

La capacidad de almacenamiento en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO fue obtenida del archivo electrónico denominado "*Infraestructura en operaciones y-o en etapa de inversión.xlsx*", disponible en el folio 956 del EXPEDIENTE. Dicho archivo fue copiado como "*capacidad_infraestructura.xlsx*" para su lectura en el programa estadístico "*R*".

```
capacidad_almacen_externo <-
  read_excel('capacidad_infraestructura.xlsx', skip = 4) %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  filter(tipo_de_infraestructura == 'Almacenamiento',
         fecha_de_inicio_de_operaciones != 'Por iniciar operaciones') %>%
  rename(permisionario = permisionario_4,
         permiso = permisionario_5,
         capacidad = capacidad_operativa) %>%
  select(permisionario, permiso, capacidad) %>%
  mutate(capacidad_origen = parse_double(capacidad) * 158.987304,
         origen = recode(permiso,
                         'PL/11049/ALM/2015' = 'TAD Azcapotzalco',
                         'PL/11059/ALM/2015' = 'TAD Irapuato',
                         'PL/11073/ALM/2015' = 'TAD Salina Cruz',
                         'PL/11750/ALM/2015' = 'TAD Salina Cruz',
                         'PL/11102/ALM/2015' = 'TAD Acapulco',
                         'PL/11105/ALM/2015' = 'TAD Rosarito',
                         'PL/11108/ALM/2015' = 'TAD La Paz',
                         'PL/11109/ALM/2015' = 'TAD Guaymas',
                         'PL/11112/ALM/2015' = 'TAD Progreso',
                         'PL/11749/ALM/2015' = 'TAD Pajaritos',
                         'PL/11103/ALM/2015' = 'TAD Lázaro Cárdenas',
                         'PL/11747/ALM/2015' = 'TAD Madero',
                         'PL/21359/ALM/2018' = 'TAD Progreso'))
```

Por su parte, la capacidad promedio mensual de almacenamiento en los aeropuertos fue obtenida del archivo electrónico denominado "*26_i-ix y xiii Capacidades.xlsx*", disponible en la carpeta electrónica denominada "*26 Capacidades de Almacen*" del folio 1028 del EXPEDIENTE. Dicho archivo fue copiado como "*capacidad_asa.xlsx*" para su lectura en el programa estadístico "*R*".

```
capacidad_almacen_interno <-
  read_excel('capacidad_asa.xlsx') %>%
  clean_names() %>%
  filter(producto == 'Turbosina') %>%
  rename(destino = 'sistema_de_almacenamiento',
         capacidad_destino = 'i_cantidad_promedio_mensual_capacidad_operativa') %>%
  select(destino, capacidad_destino) %>%
  mutate(destino = recode(destino,
                          'ACA' = 'ASA. Acapulco',
                          'AGU' = 'ASA. Aguascalientes',
                          'CPE' = 'ASA. Campeche',
                          'CUN' = 'ASA. Cancún',
                          'MEX' = 'ASA. México',
                          'CME' = 'ASA. Cd. del Carmen',
                          'CJS' = 'ASA. Cd. Juárez',
                          'CEN' = 'ASA. Cd. Obregón',
                          'CVM' = 'ASA. Cd. Victoria',
                          'CTM' = 'ASA. Chetumal',
                          'CUU' = 'ASA. Chihuahua',
                          'CLQ' = 'ASA. Colima',
                          'CZM' = 'ASA. Cozumel',
                          'CVJ' = 'ASA. Cuernavaca',
                          'CUL' = 'ASA. Culiacán',
                          'DGO' = 'ASA. Durango',
                          'GDL' = 'ASA. Guadalajara',
                          'GYM' = 'ASA. Guaymas',
                          'HMO' = 'ASA. Hermosillo',
                          'HUX' = 'ASA. Huatulco',
                          'ZIH' = 'ASA. Zihuatanejo',
                          'IZT' = 'ASA. Ixtepec',
                          'LAP' = 'ASA. La Paz',
                          'LZC' = 'ASA. Lázaro Cárdenas',
                          'BJX' = 'ASA. León',
                          'LTO' = 'ASA. Loreto',
                          'SJD' = 'ASA. San Jose del Cabo',
                          'LMM' = 'ASA. Los Mochis',
                          'ZLO' = 'ASA. Manzanillo',
                          'MAM' = 'ASA. Matamoros',
                          'MZT' = 'ASA. Mazatlán',
                          'MID' = 'ASA. Mérida',
                          'MXL' = 'ASA. Mexicali',
                          'MTT' = 'ASA. Minatitlán',
                          'MTY' = 'ASA. Monterrey',
                          'MLM' = 'ASA. Morelia',
                          'NOG' = 'ASA. Nogales',
                          'NLD' = 'ASA. Nuevo Laredo',
                          'OAX' = 'ASA. Oaxaca',
                          'PCA' = 'ASA. Pachuca',
                          'PQM' = 'ASA. Palenque',
```

```
'PAZ' = 'ASA. Poza Rica',
'PBC' = 'ASA. Puebla',
'PXM' = 'ASA. Puerto Escondido',
'PPE' = 'ASA. Puerto Peñasco',
'PVR' = 'ASA. Puerto Vallarta',
'QET' = 'ASA. Querétaro',
'REX' = 'ASA. Reynosa',
'SLP' = 'ASA. San Luis Potosí',
'TAM' = 'ASA. Tampico',
'TSL' = 'ASA. Tamuin',
'TAP' = 'ASA. Tapachula',
'TCN' = 'ASA. Tehuacán',
'TNY' = 'ASA. Tepic',
'TPQ' = 'ASA. Tepic',
'TIJ' = 'ASA. Tijuana',
'TLC' = 'ASA. Toluca',
'TRC' = 'ASA. Torreón',
'TGZ' = 'ASA. Tuxtla Gutierrez',
'UPN' = 'ASA. Uruapan',
'VER' = 'ASA. Veracruz',
'VSA' = 'ASA. Villahermosa',
'ZCL' = 'ASA. Zacatecas',
'No Sales Credit' = 'No Sales Credit',
'OFG' = 'OFG'))
```

2.14. Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso

La información sobre el volumen mensual de turbosina almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso de PEMEX LOG se obtuvo con información del archivo electrónico denominado "*690Progreso.xlsx*", disponible en el folio 1740 del EXPEDIENTE, con base en el código que se muestra a continuación.

```
progreso_pemex <-
  read_excel('690Progreso.xlsx') %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  filter(!is.na(cto)) %>%
  mutate(prestador = 'Pemex Logística',
         fecha = make_date(year = year(fecha), month = month(fecha), day = 1)) %>%
  group_by(fecha, prestador) %>%
  summarise(volumen = sum(total_recibos)) %>%
  ungroup()
```

La información sobre el volumen mensual de turbosina almacenado en la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Progreso de HIDROSUR se obtuvo con información del archivo electrónico denominado "*Apéndice VI.I*", disponible en el folio 7025 del EXPEDIENTE, con base en el código que se muestra a continuación.

```
progreso_hidrosur <-
  read_excel('Apéndice VI.I.xlsx') %>%
  clean_names() %>%
  remove_empty() %>%
  mutate(mes = str_replace(mes, '. ', '/'),
```

```
        mes = str_c('01/',mes),
        mes = ifelse(x1 == 12 & mes == '01/02/2019', '01/12/2019', mes),
        fecha = dmy(mes),
        volumen = volumen_en_litros) %>%
  select(fecha, prestador, volumen)
```

Con base en esta información, se construyó la base de datos sobre el almacenamiento de turbosina en Progreso conforme al siguiente código:

```
progreso <-
  bind_rows(progreso_pemex, progreso_hidrosur)
```

3. Condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

A continuación, se explica el cálculo de las participaciones de mercado y los índices de concentración para el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

3.1. Dimensión servicio del MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se describe el procedimiento mediante el cual se calculó la participación en las ventas que representó la COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y la COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA para cada COMERCIALIZADOR, a partir de lo cual se concluye preliminarmente que ambos tipos de COMERCIALIZACIÓN son realizados de forma especializada por los AGENTES ECONÓMICOS que se enfocan en ellos.

3.1.1. Ventas de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Se calcula el porcentaje de ventas que han realizado PEMEX TRI, HIPERGAS y TRAFIGURA a TRANSPORTISTAS AÉREOS, con base en lo cual se observa que las ventas realizadas a estos fueron esporádicas, pues estos COMERCIALIZADORES venden turbosina, principalmente, a otros COMERCIALIZADORES.

```
almacen %>%
  mutate(prestador = ifelse(prestador == 'Pemex Logística', 'Pemex Tri', prestador)) %>%
  group_by(prestador,tipo_usuario) %>%
  summarize(volumen = sum(volumen)) %>%
  mutate(porcentaje = volumen / sum(volumen)  *100) %>%
  ungroup()%>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Porcentaje de ventas de PEMEX TRI, HIPERGAS y TRAFIGURA por tipo de COME
RCIALIZACIÓN',
                digitos = 2,
                col.names = c('Comercializador', 'Tipo de comercialización',
                              'Volumen (litros)', 'Porcentaje'))
```

Porcentaje de ventas de PEMEX TRI, HIPERGAS y TRAFIGURA por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Comercializador	Tipo de comercialización	Volumen (litros)	Porcentaje
Hipergas	Primario	*	2.30
Hipergas	Secundario	[redacted]	97.70

Pemex Tri	Primario	[redacted] *	100.00
Trafigura	Primario	[redacted]	100.00

A continuación, se observa esta información de forma agregada.

```
almacen %>%
  mutate(prestador = ifelse(prestador == 'Pemex Logística', 'Pemex Tri', prestador)) %>%
  group_by(tipo_usuario) %>%
  summarize(volumen = sum(volumen)) %>%
  mutate(porcentaje = volumen / sum(volumen) * 100) %>%
  ungroup() %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Porcentaje de ventas de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por tipo de COMERCIA
LIZACIÓN',
                digitos = 2,
                col.names = c('Tipo de comercialización',
                              'Volumen (litros)', 'Porcentaje'))
```

Porcentaje de ventas de COMERCIALIZADORES PRIMARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Tipo de comercialización	Volumen (litros)	Porcentaje
Primario	[redacted] *	99.40
Secundario	[redacted]	0.60

3.1.2. Ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Se calcula el porcentaje de ventas que han realizado HIPERGAS, VITOL, TRAFIGURA, ASA, WFS, BP y REPSOL a otros COMERCIALIZADORES, con base en lo cual se observa que las ventas realizadas a estos fueron esporádicas, pues estos COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS venden turbosina, principalmente, a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

```
bind_rows(
  almacen %>% rename(fecha = mes, volumen_litros = volumen) %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(prestador %in% c('Hipergas', 'Trafigura')),
  hipergas %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
  trafigura %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
  vitol %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario),
  asa %>%
    filter(no_servicio == 1) %>%
    select(fecha = fecha_remision, origen = nombre_origen, destino = nombre_destino,
           volumen_litros = volumen, prestador = comercializador) %>%
    mutate(tipo_usuario = ifelse(prestador == 'ASA', 'Secundario', 'Primario'),
           prestador = 'ASA'),
  wfs,
  bp,
  repsol) %>%
```

```
  filter(fecha < ymd('2020-03-01')) %>%
  group_by(prestador,tipo_usuario) %>%
  summarize(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  mutate(porcentaje = volumen / sum(volumen) * 100) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(prestador,-porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = "Porcentaje de ventas de HIPERGAS, TRAFIGURA, VITOL, ASA, WFS, BP y REPSO
L, por tipo de COMERCIALIZACIÓN",
                digitos = 2,
                col.names = c('Comercializador', 'Tipo de comercialización',
                              'Volumen (litros)', 'Porcentaje'))
```

Porcentaje de ventas de HIPERGAS, TRAFIGURA, VITOL, ASA, WFS, BP y REPSOL, por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Comercializador	Tipo de comercialización	Volumen (litros)	Porcentaje
ASA	Secundario	*	93.54
ASA	Primario	*	6.46
BP	Secundario	*	100.00
Hipergas	Secundario	*	96.56
Hipergas	Primario	*	3.44
Repsol	Secundario	*	100.00
Trafigura	Primario	*	95.29
Trafigura	Secundario	*	4.71
Vitol	Secundario	*	100.00
World Fuel	Secundario	*	100.00

A continuación, se observa esta información de forma agregada.

```
bind_rows(
  almacen %>%
    rename(fecha = mes, volumen_litros = volumen) %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(prestador %in% c('Hipergas', 'Trafigura')),
  hipergas %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
  trafigura %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario) %>%
    filter(fecha > ymd('2020-01-24')),
  vitol %>%
    select(fecha, origen, destino, volumen_litros, prestador, tipo_usuario),
  asa %>%
    filter(no_servicio == 1) %>%
    select(fecha = fecha_remision, origen = nombre_origen, destino = nombre_destino,
           volumen_litros = volumen, prestador = comercializador) %>%
    mutate(tipo_usuario = ifelse(prestador == 'ASA', 'Secundario', 'Primario'),
           prestador = 'ASA'),
  wfs,
  bp,
```

```
  repsol) %>%
  filter(fecha < ymd('2020-03-01')) %>%
  group_by(tipo_usuario) %>%
  summarize(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  mutate(porcentaje = volumen / sum(volumen) * 100) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(-porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Porcentaje de ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERC
IALIZACIÓN',
                digitos = 2,
                col.names = c('Tipo de comercialización', 'Volumen (litros)', 'Porcentaje'))
```

Porcentaje de ventas de COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS por tipo de COMERCIALIZACIÓN

Tipo de comercialización	Volumen (litros)	Porcentaje
Secundario	[redacted] *	94.77
Primario	[redacted] *	5.23

3.2. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Se hizo uso de la base de datos "*almacen*", obtenida mediante el procedimiento descrito en la sección 2.9. de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se calculó la participación anual de los AGENTES ECONÓMICOS que participaron en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA y se registró en la base de datos denominada "*part_prim*". Para ello, se realizó el siguiente procedimiento:

- Se calculó el volumen abastecido por cada AGENTE ECONÓMICO en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA durante cada año del periodo.
- Se calculó el porcentaje de participación anual de cada AGENTE ECONÓMICO en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA.

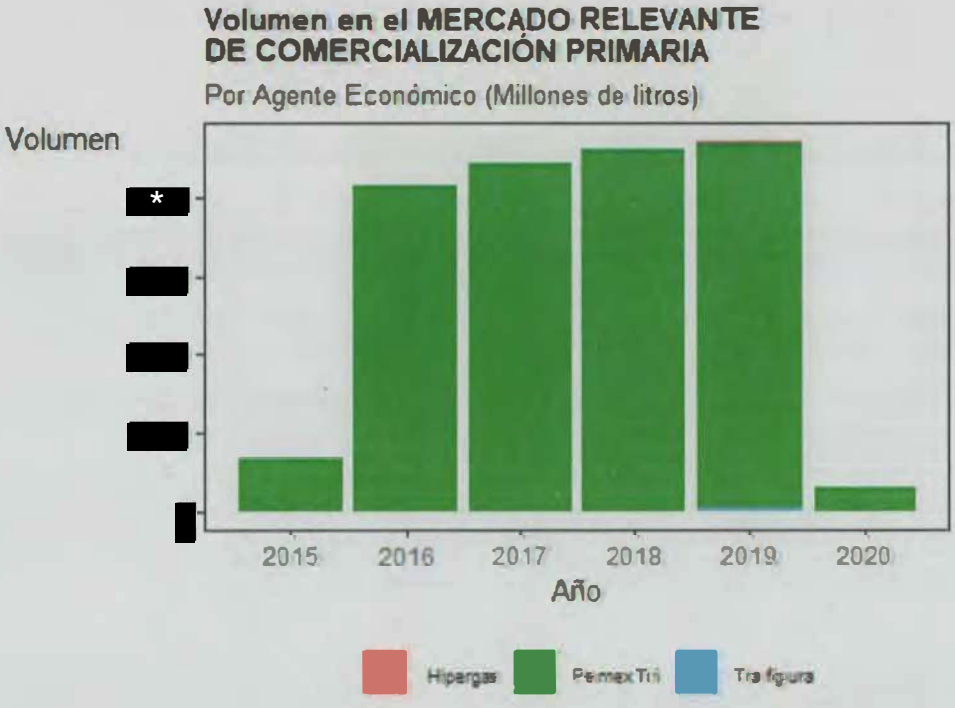
El código utilizado para realizar el procedimiento descrito se muestra a continuación.

```
part_prim <-
  comprim %>%
  mutate(anio = year(mes))%>%
  group_by(prestador, anio) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(participacion = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup()
```

A continuación, se muestra el volumen comercializado por los AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA durante el PERIODO DE LOS DATOS.

```
part_prim %>%
  ggplot() +
  geom_col(mapping = aes(x = anio, y = volumen, fill = prestador)) +
  labs(title = str_c('Volumen en el MERCADO RELEVANTE \nDE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA'),
```

```
      subtitle = 'Por Agente Económico (Millones de litros)',
      caption = 'Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.',
      fill = '') +
 xlab('Año') +
 ylab('Volumen') +
 theme_bw() +
 theme(legend.position = 'bottom',
       axis.title.y = element_text(angle = 0)) +
 scale_x_continuous(breaks = 2013:2021) +
 scale_y_continuous(labels = scales::comma_format(scale = 1e-6)) +
 theme(plot.title = element_text(size = 11, face = "bold"),
       plot.subtitle = element_text(size = 10),
       legend.text=element_text(size=7),
       legend.text.align = 0)
```



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

A continuación se muestra una tabla con la información sobre el porcentaje de participación de cada AGENTE ECONÓMICO en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA durante el PERIODO DE LOS DATOS.

```
part_prim %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(prestador = str_to_title(prestador)) %>%
  pivot_wider(names_from = 'prestador', values_from = 'participacion') %>%
  arrange(anio) %>%
```

```
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  rename(Año = anio,
         Volumen = volumen) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA',
                digitos = 1)
```

Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Año	Volumen	Hipergas	Pemex Tri	Trafigura
2015	*	NA	100.0	NA
2016	*	NA	100.0	NA
2017	*	NA	100.0	NA
2018	*	NA	100.0	NA
2019	*	0.06	98.7	1.2
2020	*	NA	98.8	1.2

3.3. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Con base en la información de la base de datos "*part_prim*" se estimó el IHH anualizado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA. Para ello, se calculó el volumen comercializado anualmente por cada AGENTE ECONÓMICO en dicho mercado y se determinó su participación anual en él (s_i, donde i es cada AGENTE ECONÓMICO) y se computó el índice con base en la expresión $IHH = \sum_i s_i^2$. A continuación, se muestra el código utilizado para tal procedimiento

```
ihh_prim <-
  part_prim %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(ihh = participacion ^ 2) %>%
  summarise(ihh = sum(ihh)) %>%
  ungroup()
```

A continuación, se muestra una tabla con los IHH MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA durante el PERIODO DE LOS DATOS.

```
ihh_prim %>%
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA',
                col.names = c('Año',"IHH"), digitos = 0)
```

Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN PRIMARIA

Año	IHH
2015	10,000
2016	10,000
2017	10,000
2018	10,000
2019	9,746
2020	9,758

4. Condiciones de Competencia en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

A continuación, se explica el cálculo de las participaciones de mercado y los índices de concentración en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

4.1. Participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Con base en los datos "*comsec*", base obtenida como se explicó en la sección 2.11. de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR, se calculó la participación anual de los AGENTES ECONÓMICOS que participaron en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA y se registró en la base de datos denominada "*part_comsec*". Para ello se realizó el siguiente procedimiento:

Se calculó el volumen anual comercializado por cada COMERCIALIZADOR SECUNDARIO y se computó el porcentaje que representó del total. Finalmente, se reorganizó la información y se eliminó la presentación del dos mil veintiuno, por abarcar únicamente 6 (seis) meses del año. El código utilizado para realizar el procedimiento descrito se muestra a continuación.

```
part_comsec <-
  comsec %>%
  group_by(anio = year(fecha), prestador) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  arrange(anio, -volumen) %>%
  filter(anio != 2021)
```

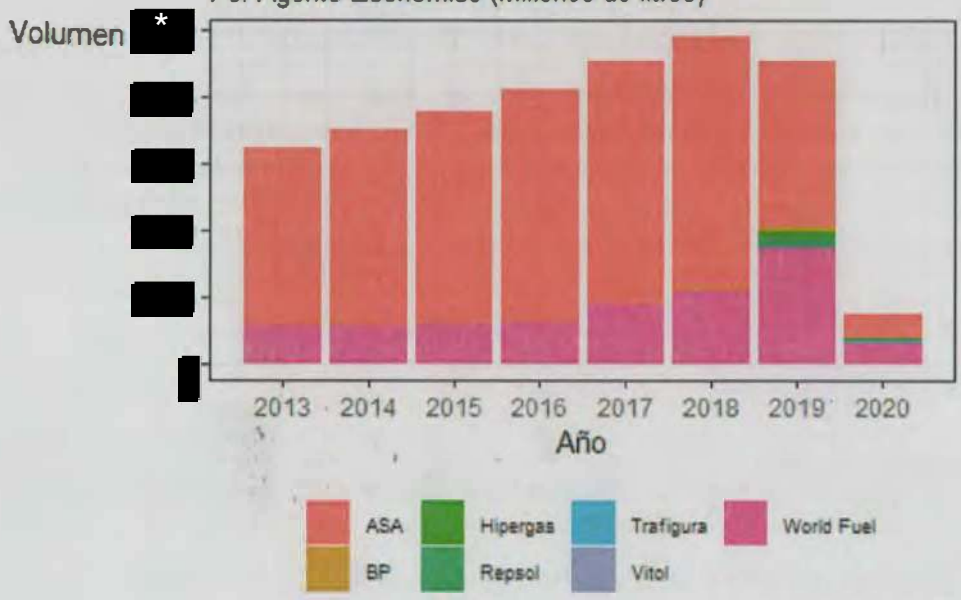
A continuación, se muestra el volumen comercializado por los AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA durante el periodo señalado.

```
part_comsec %>%
  ggplot() +
  geom_col(mapping = aes(x = anio, y = volumen, fill = prestador)) +
  labs(title = str_c('Volumen en el MERCADO RELEVANTE \nDE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA'),
       subtitle = 'Por Agente Económico (Millones de litros)',
       caption = 'Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.',
       fill = '') +
  xlab('Año') +
  ylab('Volumen') +
  theme_bw() +
  theme(legend.position = 'bottom',
        axis.title.y = element_text(angle = 0)) +
  scale_x_continuous(breaks = 2013:2021) +
  scale_y_continuous(labels = scales::comma_format(scale = 1e-6)) +
  theme(plot.title = element_text(size = 11, face = "bold"),
        plot.subtitle = element_text(size = 10),
        legend.text=element_text(size=7),
        legend.text.align = 0)
```

*"Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Por Agente Económico (Millones de litros)

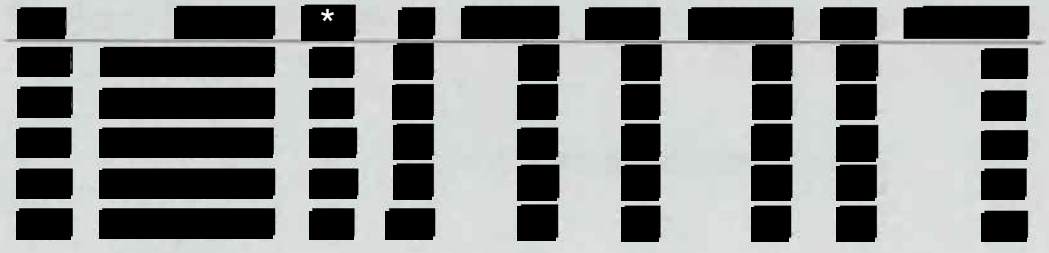


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

A continuación, se muestra una tabla con la información sobre el porcentaje de participación de cada AGENTE ECONÓMICO en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA.

```
part_comsec %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(prestador) %>%
  pivot_wider(names_from = 'prestador', values_from = 'porcentaje') %>%
  arrange(anio) %>%
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  rename(Año = anio, Volumen = volumen) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA',
                digitos = 1)
```

Participación en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA



[redacted]*

4.2. IHH en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Posteriormente, con base en la información de la base de datos denominada "*part_comercializacion*", se estimó el IHH anualizado en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA. Para ello, se computó el índice con base en la expresión $IHH = \sum_i s_i^2$ (donde s_i es el porcentaje de participación de cada AGENTE ECONÓMICO). A continuación, se muestra el código utilizado para tal procedimiento, así como el resultado obtenido.

```
part_comsec %>%
  mutate(ihh = porcentaje ^ 2) %>%
  group_by(anio) %>%
  summarise(ihh = sum(ihh)) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(anio) %>%
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'IHH anual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA',
                col.names = c('Año', 'IHH'), digitos = 0)
```

IHH anual en el MERCADO RELEVANTE DE COMERCIALIZACIÓN SECUNDARIA

Año	IHH
2013	7,058
2014	7,190
2015	7,288
2016	7,411
2017	6,811
2018	6,357
2019	4,465
2020	4,377

5. MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se presenta el análisis sobre los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. En la primera parte, se analiza la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO; posteriormente, se presenta el análisis sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

5.1. Dimensión servicio de la actividad de ALMACENAMIENTO EXTERNO

5.1.1. Diferencias en capacidad de almacenamiento entre terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y ALMACENAMIENTO INTERNO

Para el cálculo de las diferencias en la capacidad de almacenamiento entre las terminales de ALMACENAMIENTO INTERNO y de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se utilizaron las bases de datos *almacen*, *capacidad_almacen_externo* y *capacidad_almacen_interno*. En primer lugar, se identificaron las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron el 80% (ochenta por ciento o más) de la turbosina consumida en cada aeropuerto. Posteriormente, se adicionó la información de la capacidad de almacenamiento de turbosina, tanto fuera como dentro del aeropuerto. Con base en esta información, se calculó el cociente entre la capacidad de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la capacidad de ALMACENAMIENTO INTERNO para cada aeropuerto, al considerar las principales terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que almacenaron la turbosina que consumieron.

Con base en el procedimiento descrito, se observa que, en promedio, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO tienen una capacidad de almacenamiento 41.9 (cuarenta y uno punto nueve) veces mayor que las de los aeropuertos de destino de la turbosina que almacenan. Únicamente se encontraron 3 (tres) casos en los que esto no ocurre: el Aeropuerto de Guadalajara, con respecto a las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas e Irapuato, y el Aeropuerto de Ciudad de México, con respecto a la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz. No obstante, esta autoridad observa que dichos aeropuertos cuentan con más terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y que requieren unos volúmenes de turbosina que les impedirían depender únicamente de la almacenada en las terminales señaladas.

```
almacen %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  group_by(destino) %>%
  arrange(destino, -volumen) %>%
  mutate(acumulado = cumsum(volumen) * 100 / sum(volumen),
         regiones = cumall(acumulado <= 80)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino, regiones) %>%
  mutate(n = row_number(regiones)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(regiones = ifelse(regiones == FALSE & n == 1, TRUE, regiones)) %>%
  filter(regiones) %>%
  select(origen, destino) %>%
  left_join(capacidad_almacen_externo %>%
              group_by(origen) %>%
              summarise(capacidad_origen = sum(capacidad_origen))) %>%
  left_join(capacidad_almacen_interno) %>%
  mutate(razon = capacidad_origen / capacidad_destino) %>%
  summarise(mean = mean(razon, na.rm = TRUE),
            min = min(razon, na.rm = TRUE),
            max = max(razon, na.rm = TRUE)) %>%
```

```
  mostrar_tabla(titulo = 'Cociente entra la capacidad de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO
y la capacidad de las terminales de almacenamiento interno de los aeropuertos que reciben produ
cto almacenado, principalmente, en ellas',
                col.names = c('Media', 'Mínima', 'Máxima'))
```

Cociente entra la capacidad de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y la capacidad de las terminales de almacenamiento interno de los aeropuertos que reciben producto almacenado, principalmente, en ellas

Media	Mínima	Máxima
41.90	0.43	258.94

5.1.2. Alcance geográfico de las IMPORTACIONES DE TEXAS

Esta autoridad observa que, durante el PERIODO DE LOS DATOS, 10 (diez) aeropuertos recibieron turbosina almacenada en terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS. En la siguiente tabla se muestran los aeropuertos que recibieron turbosina desde esas terminales, así como la participación de dichas terminales con respecto del total de la turbosina recibida en cada aeropuerto.

```
almacen %>%
  filter(destino %in% (almacen %>%
                         filter(str_detect(origen, 'Importaciones')) %>%
                         select(destino) %>%
                         distinct() %>%
                         pull)) %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino) %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  filter(str_detect(origen, 'Importaciones')) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen),
            porcentaje = sum(porcentaje)) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(-porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Participación del volumen almacenado en terminales extranjeras de almace
namiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, con respecto al total recibido en los
aeropuertos, durante el PERIODO DE LOS DATOS',
                col.names = c('Aeropuerto', 'Volumen', 'Participación'))
```

Participación del volumen almacenado en terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS, con respecto al total recibido en los aeropuertos, durante el PERIODO DE LOS DATOS

Aeropuerto	Volumen	Participación
ASA. Reynosa	*	18.2296
ASA. Monterrey	*	15.0987
ASA. León	*	6.8205
ASA. Torreón	*	4.4401

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

ASA. Matamoros	*	4.1154
ASA. Nuevo Laredo	[redacted]	1.9412
ASA. Cd. Juárez	[redacted]	1.1454
ASA. Guadalajara	[redacted]	1.0341
ASA. Chihuahua	[redacted]	0.4594
ASA. México	[redacted]	0.0058

Con en esta información, se calculó la distancia geográfica entre las terminales extranjeras de almacenamiento externo y los aeropuertos del país: los aeropuertos catalogados como "*Fronterizos*" se identificaron con aquellos que recibieron de dichas terminales más del 10% (diez por ciento) del total de la turbosina recibida, y se catalogó a los demás como "*No Fronterizos*". Para lo anterior, se utilizó el siguiente código.

```
distancia <-
  catalogo_puntos %>%
  filter(str_detect(nombre, 'ASA.')) %>%
  select(nombre, lon, lat)

distancia %>%
  bind_cols(distm(distancia %>%
                    select(lon, lat) %>%
                    distinct(),
                  c(catalogo_puntos %>%
                      filter(nombre == 'Importaciones Texas') %>%
                      select(lon) %>%
                      pull,
                    catalogo_puntos %>%
                      filter(nombre == 'Importaciones Texas') %>%
                      select(lat) %>%
                      pull), fun= distHaversine) %>%
              as_tibble()) %>%
  mutate(cercano = ifelse(nombre %in% c('ASA. Monterrey', 'ASA. Reynosa'),
                          'Fronterizos', 'No Fronterizos'),
         V1 = V1 / 1000) %>%
  group_by(cercano) %>%
  summarise(mean = mean(V1), min = min(V1), max = max(V1)) %>%
  ungroup() %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Distancia geográfica lineal entre las terminales de almacenamiento exter
no ubicadas en Texas y los aeropuertos del país (kilómetros)',
                col.names = c('Tipo de aeropuerto', 'Distancia promedio',
                              'Distancia mínima', 'Distancia máxima'),
                digitos = 0)
```

Distancia geográfica lineal entre las terminales de almacenamiento externo ubicadas en Texas y los aeropuertos del país (kilómetros)

Tipo de aeropuerto	Distancia promedio	Distancia mínima	Distancia máxima
Fronterizos	135	12	259
No Fronterizos	958	260	2,018

5.1.3. Distancia entre aeropuertos cercanos entre sí

Para estimar que la distancia entre los aeropuertos de Ciudad de México y de Toluca corresponde a 55.64 (cincuenta y cinco punto sesenta y cuatro) kilómetros, se utilizó el siguiente código.

```
distm(c(catalogo_puntos %>%
          filter(nombre == 'ASA. México') %>%
          filter(row_number() == 1) %>%
          select(lon) %>%
          pull,
        catalogo_puntos %>%
          filter(nombre == 'ASA. México') %>%
          filter(row_number() == 1) %>%
          select(lat) %>%
          pull),
      c(catalogo_puntos %>%
          filter(nombre == 'ASA. Toluca') %>%
          select(lon) %>%
          pull,
        catalogo_puntos %>%
          filter(nombre == 'ASA. Toluca') %>%
          select(lat) %>%
          pull)) %>%
  as_tibble() %>%
  pull / 1000
```

```
## [1] 55.64372
```

5.1.4. Destino de la turbosina proveniente de las Refinerías

Esta autoridad observa que el destino de la turbosina de las Refinerías durante el PERIODO DE LOS DATOS no fueron los aeropuertos. A continuación, se muestra el lugar de destino de la turbosina producida en las Refinerías, así como el volumen y la participación en el total.

```
ptri %>%
  filter(str_detect(origen, 'Ref')) %>%
  group_by(destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  arrange(-porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Destino de la turbosina de las Refinerías',
                col.names = c('Terminal de Almacenamiento', 'Volumen', 'Porcentaje'))
```

Destino de la turbosina de las Refinerías

Terminal de Almacenamiento	Volumen	Porcentaje
TAD Azcapotzalco	*	38.94
TAD Irapuato	*	28.00
TAD Salina Cruz	*	22.07
T.M. Salina Cruz	*	10.99

Al respecto, esta autoridad observa que no todas las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO recibieron turbosina de las refinerías. Lo anterior, ya que las demás terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO recibieron la turbosina almacenada en otras. A continuación, se muestra el porcentaje de turbosina recibida en cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO desde cada punto de origen.

```
ptri %>%
  filter(str_detect(destino, 'T.M.') | str_detect(destino, 'TAD')) %>%
  mutate(destino = recode(destino,
                          'TAD Azcapotzalco 18 de marzo' = 'TAD Azcapotzalco')) %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen_litros)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino) %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  select(-volumen)%>%
  arrange(destino, origen) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Origen de la turbosina de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO',
                col.names = c('Origen', 'Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO', 'Participación del
origen'))
```

Origen de la turbosina de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Origen	Terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO	Participación del origen
T.M. Salina Cruz	T.M. Acapulco	*
T.M. Salina Cruz	T.M. Guaymas	*
T.M. Salina Cruz	T.M. La Paz	*
T.M. Salina Cruz	T.M. Lázaro Cárdenas	*
T.M. Salina Cruz	T.M. Manzanillo	*
T.M. Pajaritos	T.M. Progreso	*
T.M. Salina Cruz	T.M. Rosarito	*
Ref. Salina Cruz	T.M. Salina Cruz	*
Ref. Tula	TAD Azcapotzalco	*
T.M. Tuxpan	TAD Azcapotzalco	*
TAD Acapulco	TAD Azcapotzalco	*
TAD Cd. Madero	TAD Azcapotzalco	*
TAD Irapuato	TAD Azcapotzalco	*
TAD Pajaritos	TAD Azcapotzalco	*
TAD Salina Cruz	TAD Azcapotzalco	*
TAD Tula	TAD Azcapotzalco	*
Ref. Salamanca	TAD Irapuato	*
Ref. Salina Cruz	TAD Salina Cruz	*

Al respecto, como se analiza en la sección "***2.1.1.1.2. Análisis de sustitución entre las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO y los tanques de almacenamiento que hay en las terminales marítimas***" del DICTAMEN PRELIMINAR, la Terminal Marítima de Salina Cruz no es una alternativa para los COMERCIALIZADORES SECUNDARIOS que requieran almacenar turbosina para destinar hacia los aeropuertos, pues su vocación es enviarla hacia otras terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Por su parte, las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Guaymas, La Paz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Pajaritos, Progreso y Rosarito actúan como terminales marítimas al recibir la turbosina por buquetanque, pero su vocación es servir como puntos de almacenamiento para la turbosina que se envía a los aeropuertos a los que sirven.

5.2. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO

En esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR se presenta la implementación de la PRUEBA LIFO para la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

Al respecto, no se omite señalar que el consumo puede ser reexpresado para señalar expresamente el cambio de inventarios de turbosina. No obstante, esta autoridad considera que hacerlo no cambiaría los resultados de la PRUEBA LIFO dado que el volumen almacenado en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS es, en promedio, 123.56 (ciento veintitrés punto cincuenta y seis) veces el total de la capacidad disponible en ellas. Lo anterior indica una alta rotación del producto y un bajo nivel de influencia de los inventarios. A continuación, se muestra el número de veces que representa el volumen almacenado en las terminales de almacenamiento durante el PERIODO DE LOS DATOS con respecto a su capacidad promedio mensual de almacenamiento.

```
noinventarios <-
  capacidad_almacen_externo %>%
  group_by(origen) %>%
  summarise(capacidad = sum(capacidad_origen)) %>%
  ungroup %>%
  left_join(almacen %>%
              group_by(origen) %>%
              summarise(volumen = sum(volumen))) %>%
  mutate(veces = volumen / capacidad)

 noinventarios %>%
  arrange(origen) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Número de veces que representa el volumen almacenado con respecto a la c
apacidad de almacenamiento en cada terminal',
                col.names = c('Terminal de almacenamiento', 'Capacidad (1)', 'Volumen almacenado
(2)', 'Cociente (2)/(1)'),
                digitos = 0)
```

Número de veces que representa el volumen almacenado con respecto a la capacidad de almacenamiento en cada terminal

Terminal de almacenamiento	Capacidad (1)	Volumen almacenado (2)	Cociente (2)/(1)
TAD Acapulco	1,271,898	*	*

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

TAD Azcapotzalco	25,437,969	*	[redacted]
TAD Guaymas	10,811,137	[redacted]	[redacted]
TAD Irapuato	7,631,391	[redacted]	[redacted]
TAD La Paz	3,815,695	[redacted]	[redacted]
TAD Pajaritos	33,069,359	[redacted]	[redacted]
TAD Progreso	22,930,804	[redacted]	[redacted]
TAD Rosarito	12,718,984	[redacted]	[redacted]
TAD Salina Cruz	9,539,238	[redacted]	[redacted]

```
rm(list = 'noinventarios')
```

A continuación, se presenta la implementación de la PRUEBA LIFO para la delimitación geográfica de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Esta prueba se implementó, en un primer paso, con las regiones geográficas de los aeropuertos de influencia de cada una de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO. Posteriormente, se unieron las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que compartían las mismas regiones geográficas de influencia, por lo que se consideraron como un candidato a mercado relevante geográfico en conjunto con los aeropuertos a los que enviaron la turbosina almacenada. Finalmente, se verificó que las regiones así constituidas superaron la PRUEBA LIFO y se analizaron los casos especiales de algunos aeropuertos que no lo hicieron. Con base en ello se concluyó la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO.

5.2.1. Regiones de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Con base en la base de datos de "*almacen*", que se obtuvo conforme al método descrito en la sección 2.9., se calculó el volumen de turbosina recibido por cada aeropuerto desde cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS. Posteriormente, se calculó la distribución acumulada del porcentaje del volumen recibido en cada aeropuerto, y se identificó el conjunto de terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO desde las que provino al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina en cada aeropuerto. Lo anterior se realizó mediante el siguiente código.

```
regiones <-
  almacen %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  group_by(destino) %>%
  arrange(destino, -volumen) %>%
  mutate(acumulado = cumsum(volumen) * 100 / sum(volumen),
         regiones = cumall(acumulado <= 80)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino, regiones) %>%
  mutate(n = row_number(regiones)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(regiones = ifelse(regiones == FALSE & n == 1, TRUE, regiones))
```

Al respecto, esta autoridad observa que, en algunos casos, el procedimiento anterior selecciona terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que no ejercen presión competitiva en el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, y elimina terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que sí la ejercen:

- Las IMPORTACIONES DE TEXAS almacenaron el 18.2% (dieciocho punto dos por ciento) del volumen de turbosina dirigido hacia el Aeropuerto de Reynosa y son seleccionadas como una terminal "principal" para el mismo. No obstante, esta autoridad observa que las IMPORTACIONES DE TEXAS no son un sustituto viable por el lado de la demanda para el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO, como fue analizado en la sección "***2.1.2. Delimitación geográfica: artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE***" del DICTAMEN PRELIMINAR. Por lo tanto, las terminales extranjeras de almacenamiento externo asociadas a las IMPORTACIONES DE TEXAS no se consideran en el análisis subsiguiente.
- La terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas almacenó el 24.37% (veinticuatro punto treinta y siete por ciento) del volumen de turbosina dirigido hacia el Aeropuerto de La Paz y es seleccionada como una terminal "principal" para el mismo. No obstante, esta autoridad observa que durante el PERIODO DE LOS DATOS únicamente hubo traslado de turbosina en un mes desde dicha terminal hacia este aeropuerto, por lo que este no es un consumo habitual. Por lo tanto, la terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Guaymas no se considerará como una fuente de turbosina principal del Aeropuerto de La Paz en el análisis subsiguiente.
- La terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco no es una terminal principal para ningún aeropuerto. Sin embargo, el Aeropuerto de Acapulco únicamente recibió cerca de 10% (diez por ciento) de la turbosina que consumió desde ésta y esta autoridad observa que un COMERCIALIZADOR PRIMARIO podría considerarla para dirigir turbosina hacia él.
- La terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Lázaro Cárdenas no es una terminal principal para ningún aeropuerto. Sin embargo, representó una opción de abasto para los Aeropuertos de Guadalajara, Morelia, Uruapan y Zihuatanejo que, aunque no es principal, podría ser considerada por un COMERCIALIZADOR PRIMARIO para dirigir turbosina hacia ellos.

Posteriormente, se asignaron, a cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, los aeropuertos en los que dicha terminal forma parte del conjunto más pequeño de terminales que lograron satisfacer 80% (ochenta por ciento) o más de la demanda de dicho aeropuerto. Al conjunto de aeropuertos asignados a cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO se le denomina área de influencia de esa terminal.

```
regiones <-
  regiones %>%
  mutate(regiones = ifelse(origen == 'Importaciones [redacted] &
                           destino == 'ASA. Reynosa', FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Guaymas' & destino == 'ASA. La Paz',
                           FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Acapulco' & destino == 'ASA. Acapulco',
```

```
                          TRUE, regiones),
        regiones = ifelse(origen == 'TAD Lázaro Cárdenas', TRUE, regiones)) %>%
  filter(regiones) %>%
  select(origen, destino)
```

A continuación, se muestran las áreas de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, identificadas como se señaló en el párrafo anterior.

```
for(origenes in (regiones %>%
                   select(origen) %>%
                   distinct() %>%
                   arrange(origen) %>%
                   pull)) {
  regiones %>%
    mutate(grupo = origen) %>%
    filter(origen == origenes) %>%
    mapas(titulo = str_c('Áreas de influencia de la ', origenes)) %>%
    print()
}
```

Áreas de influencia de la TAD Acapulco



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Azcapotzalco



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Cadereyta



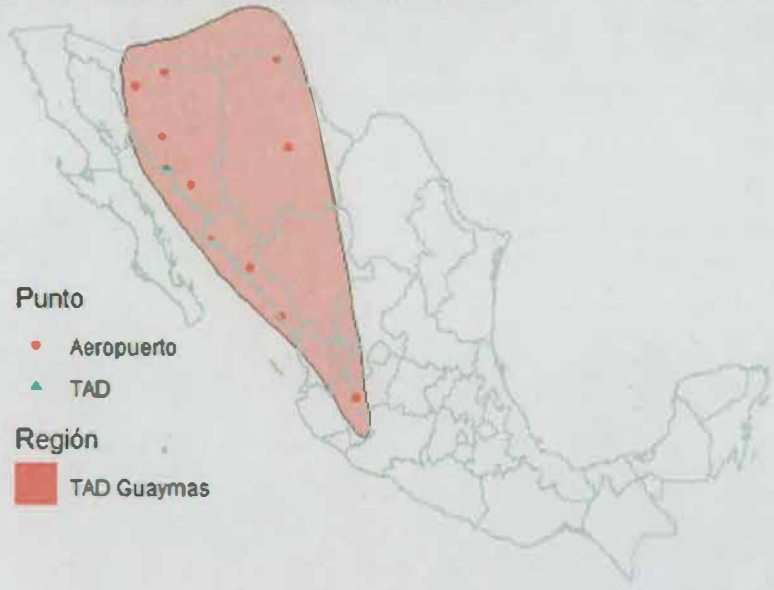
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Cd. Madero



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Guaymas



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Irapuato



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD La Paz



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Lázaro Cárdenas



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Pajaritos



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Progreso



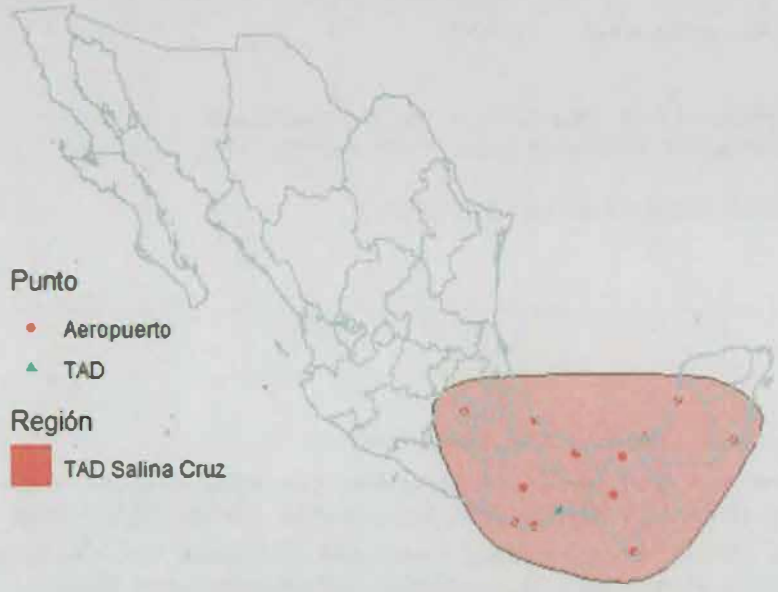
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Rosarito



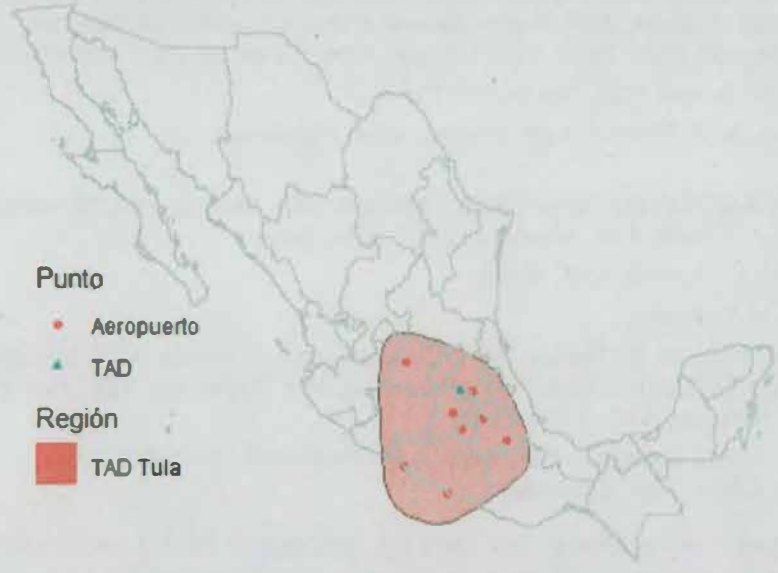
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Salina Cruz



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la TAD Tula



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

```
rm(list = 'origenes')
```

La información contenida en los mapas señalados previamente se encuentra disponible en la siguiente tabla.

```
regiones %>%
  arrange(destino) %>%
  group_by(origen) %>%
  summarise(destino = paste0(destino, collapse = ', ')) %>%
  ungroup() %>%
  arrange(origen) %>%
  mostrar_tabla('Aeropuertos de influencia de cada terminal de almacenamiento',
                col.names = c('Terminal de almacenamiento', 'Aeropuertos'))
```

Aeropuertos de influencia de cada terminal de almacenamiento

Terminal de almacenamiento	Aeropuertos
TAD Acapulco	ASA. Acapulco
TAD Azcapotzalco	ASA. México
TAD Cadereyta	ASA. Matamoros, ASA. Monterrey, ASA. Nuevo Laredo
TAD Cd. Madero	ASA. Cd. Victoria, ASA. Guadalajara, ASA. Matamoros, ASA. Monterrey, ASA. Nuevo Laredo, ASA. Poza Rica, ASA. Reynosa, ASA. Tampico, ASA. Tamuin, ASA. Torreón
TAD Guaymas	ASA. Cd. Juárez, ASA. Cd. Obregón, ASA. Culiacán, ASA. Chihuahua, ASA. Guadalajara, ASA. Guaymas, ASA. Hermosillo, ASA. Los Mochis, ASA. Mazatlán, ASA. Nogales, ASA. Puerto Peñasco
TAD Irapuato	ASA. Acapulco, ASA. Aguascalientes, ASA. Colima, ASA. Cuernavaca, ASA. Durango, ASA. Guadalajara, ASA. Lázaro Cárdenas, ASA. León, ASA. Manzanillo, ASA. Mazatlán, ASA. Morelia, ASA. Pachuca, ASA. Puerto Vallarta, ASA. Querétaro, ASA. San Luis Potosí, ASA. Tehuacán, ASA. Tepic, ASA. Uruapan, ASA. Zacatecas, ASA. Zihuatanejo
TAD La Paz	ASA. La Paz, ASA. Loreto, ASA. San Jose del Cabo
TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Guadalajara, ASA. Morelia, ASA. Uruapan, ASA. Zihuatanejo
TAD Pajaritos	ASA. Campeche, ASA. Cd. del Carmen, ASA. Chetumal, ASA. México, ASA. Minatitlán, ASA. Puebla, ASA. Toluca, ASA. Veracruz, ASA. Villahermosa
TAD Progreso	ASA. Cancún, ASA. Cozumel, ASA. Mérida
TAD Rosarito	ASA. Mexicali, ASA. Tijuana
TAD Salina Cruz	ASA. Campeche, ASA. Cd. del Carmen, ASA. Chetumal, ASA. Huatulco, ASA. México, ASA. Minatitlán, ASA. Oaxaca, ASA. Puerto Escondido, ASA. Tapachula, ASA. Tuxtla Gutierrez, ASA. Veracruz, ASA. Villahermosa
TAD Tula	ASA. Acapulco, ASA. Cuernavaca, ASA. León, ASA. Pachuca, ASA. Puebla, ASA. Tehuacán, ASA. Toluca, ASA. Zihuatanejo

Asimismo, a continuación, se muestran gráficas, por área de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO, que muestran el volumen de turbosina recibido por los aeropuertos

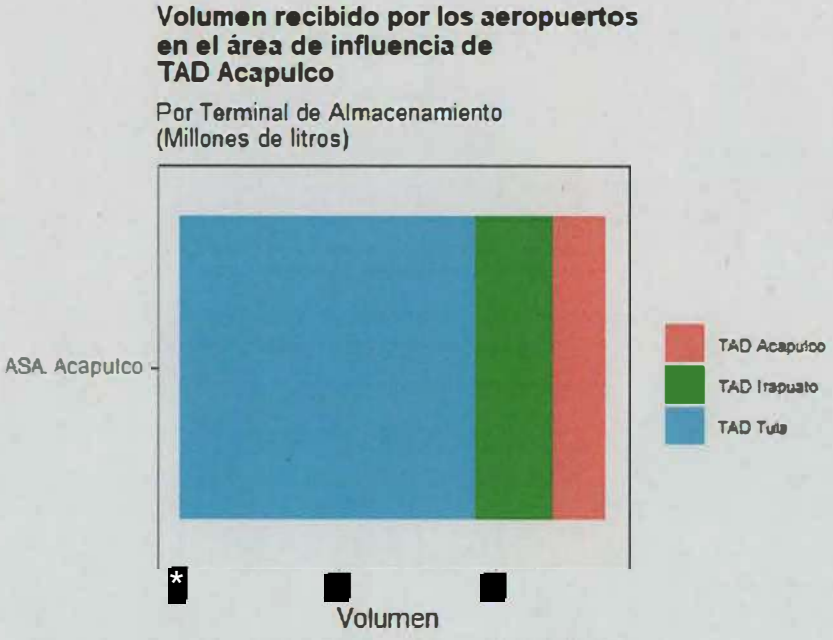
durante el PERIODO DE LOS DATOS desde el conjunto de las terminales de almacenamiento que representaron al menos el 80% (ochenta por ciento) del volumen recibido.[1497]

```
graficar_area <- function(data) {
  ggplot(data) +
  geom_col(mapping = aes(x = destino, y = volumen, fill = origen)) +
  coord_flip() +
  scale_x_discrete(limits = rev) +
  labs(title = str_c('Volumen recibido por los aeropuertos\nen el área de influencia de\n',
                     area),
       subtitle = 'Por Terminal de Almacenamiento\n(Millones de litros)',
       caption = 'Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.',
       fill = '') +
  xlab('') +
  ylab('Volumen') +
  theme_bw() +
  theme(legend.position = 'right',
        axis.title.y = element_text(angle = 0)) +
  scale_y_continuous(labels = scales::comma_format(scale = 1e-6)) +
  theme(plot.title = element_text(size = 11, face = "bold"),
        plot.subtitle = element_text(size = 10),
        legend.text=element_text(size=7),
        legend.text.align = 0)
}

for (area in (regiones %>%
              select(origen) %>%
              distinct() %>%
              arrange(origen) %>%
              pull)) {
almacen %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  group_by(destino) %>%
  arrange(destino, -volumen) %>%
  mutate(acumulado = cumsum(volumen) * 100 / sum(volumen),
         regiones = cumall(acumulado <= 80)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino, regiones) %>%
  mutate(n = row_number(regiones)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(regiones = ifelse(regiones == FALSE & n == 1, TRUE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'Importaciones [redacted] *  &
                           destino == 'ASA. Reynosa', FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Guaymas' & destino == 'ASA. La Paz',
                           FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Acapulco' & destino == 'ASA. Acapulco',
                           TRUE, regiones),
```

[1497] El volumen almacenado por las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que representaron menos del 20% (veinte por ciento) del total se agrupa en la categoría "*Varios*".

```
        regiones = ifelse(origen == 'TAD Lázaro Cárdenas', TRUE, regiones),
        origen = ifelse(regiones == TRUE, origen, 'Varios')) %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  filter(destino %in% (regiones %>%
                         filter(origen == area) %>%
                         pull)) %>%
  graficar_area() %>%
  print()
}
```



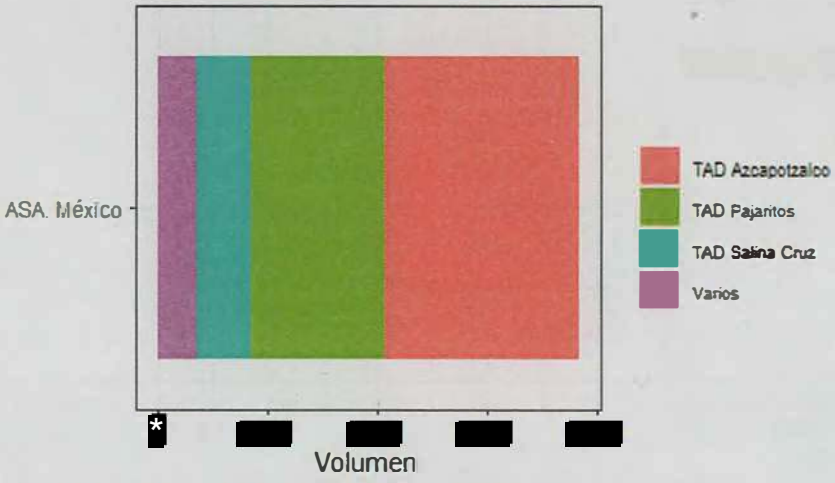
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

[Espacio intencionalmente en blanco]

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen recibido por los aeropuertos en el área de influencia de TAD Azcapotzalco

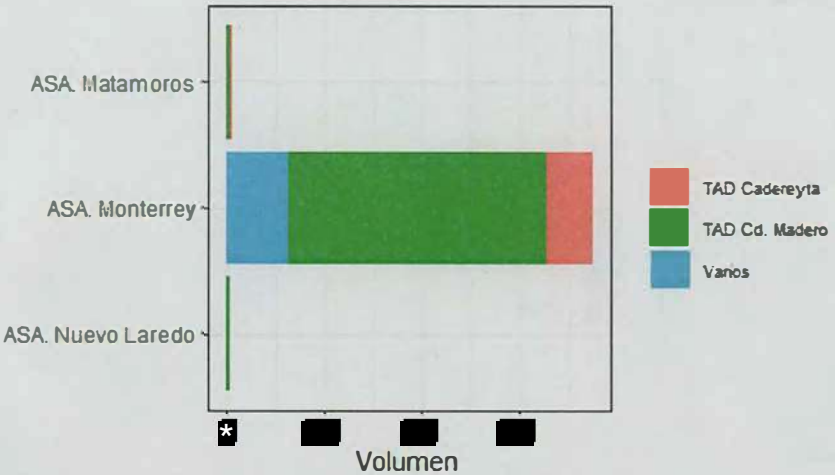
Por Terminal de Almacenamiento
(Millones de litros)



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

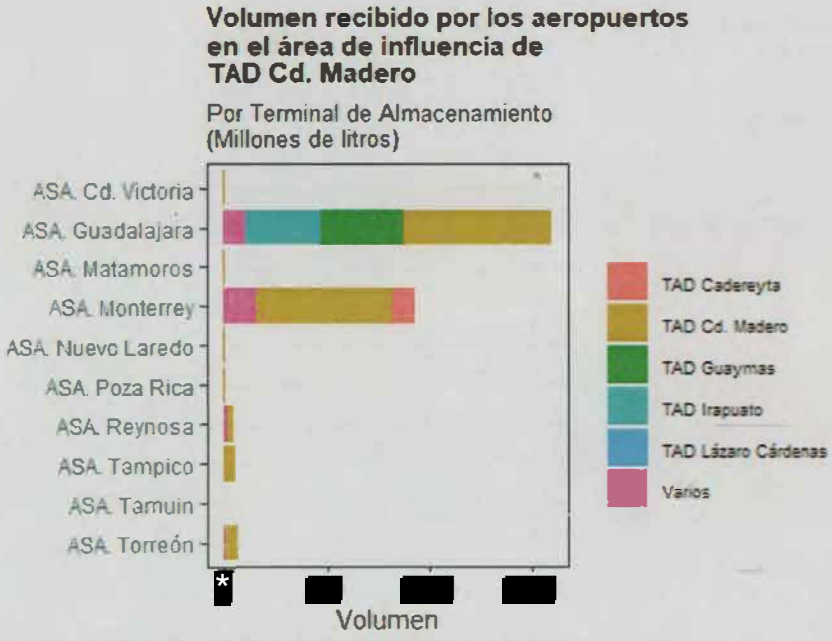
Volumen recibido por los aeropuertos en el área de influencia de TAD Cadereyta

Por Terminal de Almacenamiento
(Millones de litros)

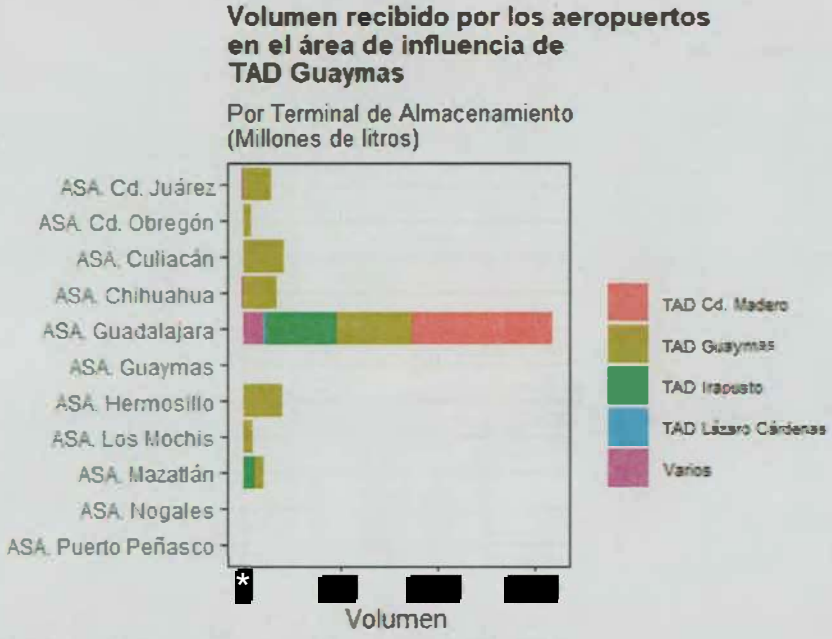


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

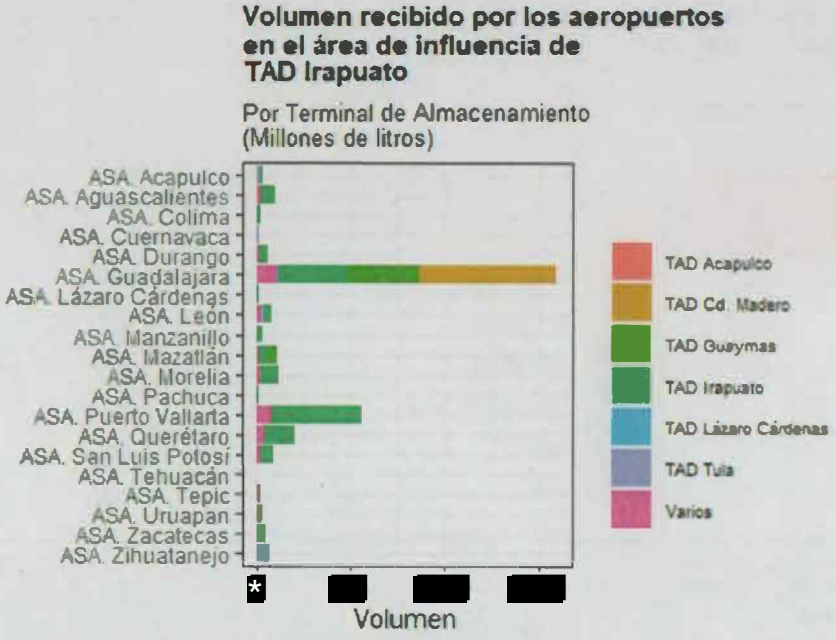


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

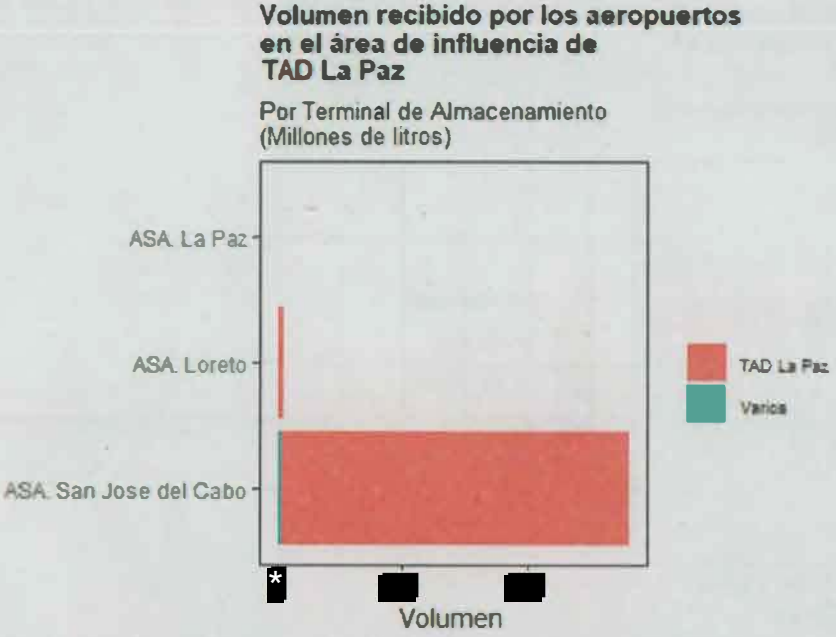


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

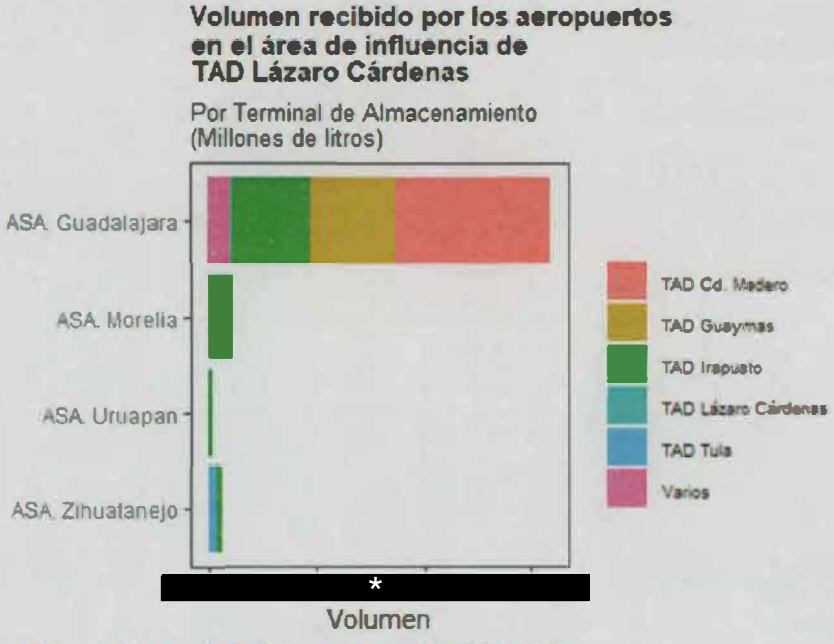


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

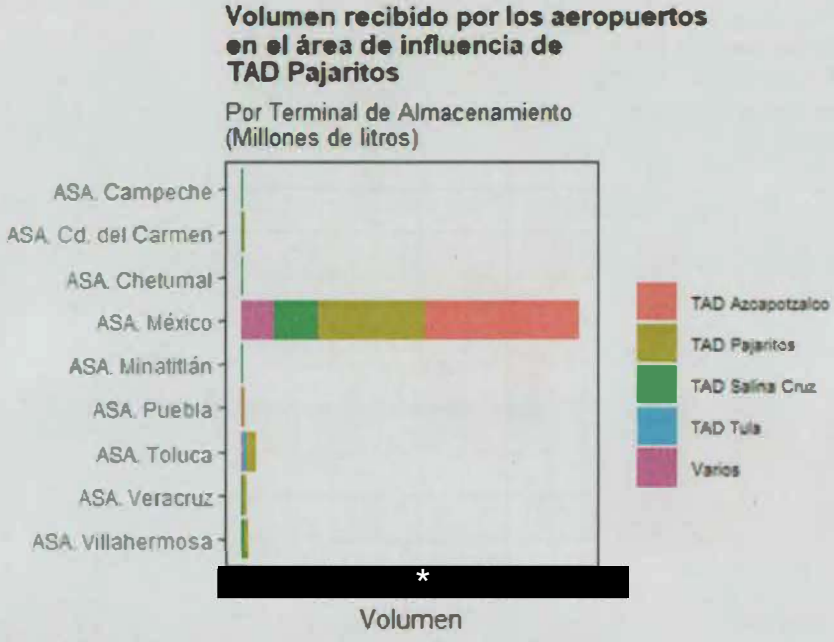


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

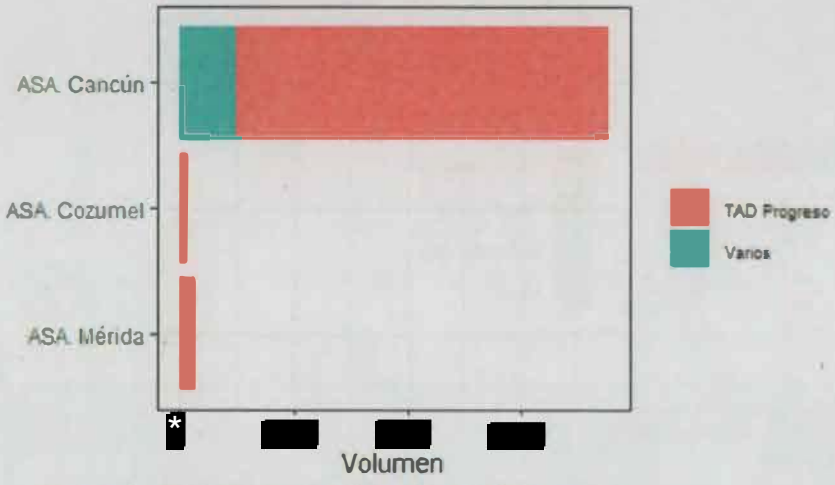


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen recibido por los aeropuertos en el área de influencia de TAD Progreso

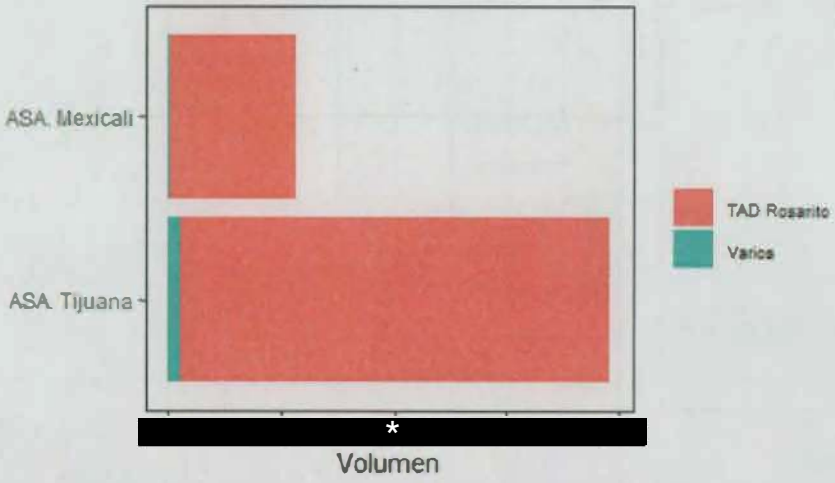
Por Terminal de Almacenamiento
(Millones de litros)



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

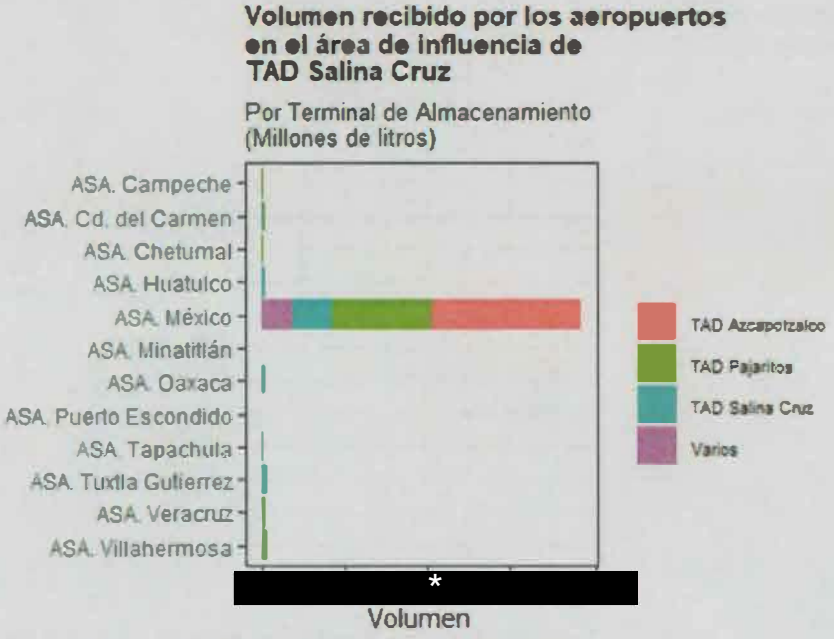
Volumen recibido por los aeropuertos en el área de influencia de TAD Rosarito

Por Terminal de Almacenamiento
(Millones de litros)

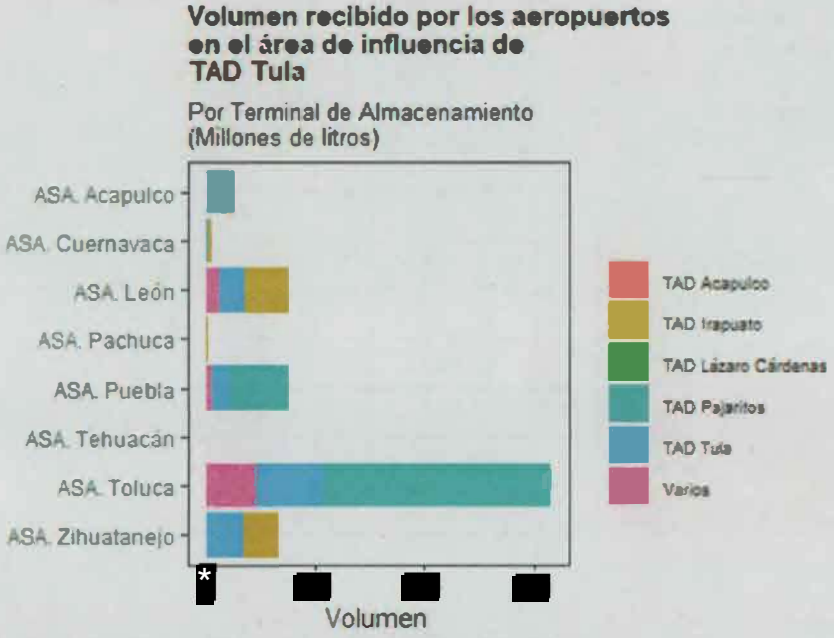


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

```
rm(list = c('graficar_area', 'area'))
```

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

La información de las gráficas anteriores, así como el porcentaje del total de turbosina de cada aeropuerto que fue almacenado en cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO, se presenta en formato tabular a continuación.

```
fuentes_almacen <- NULL %>% as_tibble()
for (area in (regiones %>%
                select(origen) %>%
                distinct() %>%
                arrange(origen) %>%
                pull)) {
fuentes_almacen <-
  almacen %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  group_by(destino) %>%
  arrange(destino, -volumen) %>%
  mutate(acumulado = cumsum(volumen) * 100 / sum(volumen),
         regiones = cumall(acumulado <= 80)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(destino, regiones) %>%
  mutate(n = row_number(regiones)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(regiones = ifelse(regiones == FALSE & n == 1, TRUE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'Importaciones [redacted]' &
                             destino == 'ASA. Reynosa', FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Guaymas' & destino == 'ASA. La Paz',
                           FALSE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Acapulco' & destino == 'ASA. Acapulco',
                           TRUE, regiones),
         regiones = ifelse(origen == 'TAD Lázaro Cárdenas', TRUE, regiones),
         origen = ifelse(regiones == TRUE, origen, 'Varios')) %>%
  group_by(origen, destino) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup %>%
  group_by(destino) %>%
  mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  filter(destino %in% (regiones %>%
                         filter(origen == area) %>%
                         pull)) %>%
  mutate(region = area) %>%
  bind_rows(fuentes_almacen)
}
fuentes_almacen %>%
  arrange(region, destino, -porcentaje) %>%
  select(region, origen:porcentaje) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Volumen recibido durante el PERIODO DE LOS DATOS por los aeropuertos de
cada región, por terminales de almacenamiento externo principal',
                col.names = c('Región', 'Terminal de almacenamiento', 'Aeropuerto', 'Volumen', '
Porcentaje'))
```

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

Volumen recibido durante el PERIODO DE LOS DATOS por los aeropuertos de cada región, por terminales de almacenamiento externo principal

Región	Terminal de almacenamiento	Aeropuerto	Volumen	Porcentaje
TAD Acapulco	TAD Tula	ASA. Acapulco	*	69.64
TAD Acapulco	TAD Irapuato	ASA. Acapulco	*	18.12
TAD Acapulco	TAD Acapulco	ASA. Acapulco	*	12.25
TAD Azcapotzalco	TAD Azcapotzalco	ASA. México	*	46.10
TAD Azcapotzalco	TAD Pajaritos	ASA. México	*	31.86
TAD Azcapotzalco	TAD Salina Cruz	ASA. México	*	12.65
TAD Azcapotzalco	Varios	ASA. México	*	9.40
TAD Cadereyta	TAD Cd. Madero	ASA. Matamoros	*	79.92
TAD Cadereyta	TAD Cadereyta	ASA. Matamoros	*	15.42
TAD Cadereyta	Varios	ASA. Matamoros	*	4.66
TAD Cadereyta	TAD Cd. Madero	ASA. Monterrey	*	70.52
TAD Cadereyta	Varios	ASA. Monterrey	*	17.06
TAD Cadereyta	TAD Cadereyta	ASA. Monterrey	*	12.42
TAD Cadereyta	TAD Cd. Madero	ASA. Nuevo Laredo	*	79.00
TAD Cadereyta	TAD Cadereyta	ASA. Nuevo Laredo	*	19.06
TAD Cadereyta	Varios	ASA. Nuevo Laredo	*	1.94
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Cd. Victoria	*	93.54
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Cd. Victoria	*	6.46
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Guadalajara	*	45.56
TAD Cd. Madero	TAD Guaymas	ASA. Guadalajara	*	24.62
TAD Cd. Madero	TAD Irapuato	ASA. Guadalajara	*	22.58
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Guadalajara	*	6.71
TAD Cd. Madero	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Guadalajara	*	0.52
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Matamoros	*	79.92
TAD Cd. Madero	TAD Cadereyta	ASA. Matamoros	*	15.42
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Matamoros	*	4.66
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Monterrey	*	70.52
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Monterrey	*	17.06
TAD Cd. Madero	TAD Cadereyta	ASA. Monterrey	*	12.42
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Nuevo Laredo	*	79.00
TAD Cd. Madero	TAD Cadereyta	ASA. Nuevo Laredo	*	19.06
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Nuevo Laredo	*	1.94
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Poza Rica	*	94.21
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Poza Rica	*	5.79

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2019

TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Reynosa	*	66.54
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Reynosa		33.46
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Tampico		94.64
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Tampico		5.36
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Tamuin		93.41
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Tamuin		6.59
TAD Cd. Madero	TAD Cd. Madero	ASA. Torreón		84.44
TAD Cd. Madero	Varios	ASA. Torreón		15.56
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Cd. Juárez		96.17
TAD Guaymas	Varios	ASA. Cd. Juárez		3.83
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Cd. Obregón		100.00
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Culiacán		98.90
TAD Guaymas	Varios	ASA. Culiacán		1.10
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Chihuahua		97.12
TAD Guaymas	Varios	ASA. Chihuahua		2.88
TAD Guaymas	TAD Cd. Madero	ASA. Guadalajara		45.56
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Guadalajara		24.62
TAD Guaymas	TAD Irapuato	ASA. Guadalajara		22.58
TAD Guaymas	Varios	ASA. Guadalajara		6.71
TAD Guaymas	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Guadalajara		0.52
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Guaymas		100.00
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Hermosillo		98.12
TAD Guaymas	Varios	ASA. Hermosillo		1.88
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Los Mochis		99.16
TAD Guaymas	Varios	ASA. Los Mochis		0.84
TAD Guaymas	TAD Irapuato	ASA. Mazatlán		54.68
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Mazatlán		43.23
TAD Guaymas	Varios	ASA. Mazatlán		2.09
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Nogales		100.00
TAD Guaymas	TAD Guaymas	ASA. Puerto Peñasco		100.00
TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. Acapulco		69.64
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Acapulco		18.12
TAD Irapuato	TAD Acapulco	ASA. Acapulco		12.25
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Aguascalientes		85.90
TAD Irapuato	Varios	ASA. Aguascalientes		14.10
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Colima		90.16
TAD Irapuato	Varios	ASA. Colima		9.84
TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. Cuernavaca		50.03

TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Cuernavaca	*	49.97
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Durango	*	88.66
TAD Irapuato	Varios	ASA. Durango	*	11.34
TAD Irapuato	TAD Cd. Madero	ASA. Guadalajara	*	45.56
TAD Irapuato	TAD Guaymas	ASA. Guadalajara	*	24.62
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Guadalajara	*	22.58
TAD Irapuato	Varios	ASA. Guadalajara	*	6.71
TAD Irapuato	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Guadalajara	*	0.52
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Lázaro Cárdenas	*	93.04
TAD Irapuato	Varios	ASA. Lázaro Cárdenas	*	6.96
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. León	*	54.04
TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. León	*	29.62
TAD Irapuato	Varios	ASA. León	*	16.34
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Manzanillo	*	91.51
TAD Irapuato	Varios	ASA. Manzanillo	*	8.49
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Mazatlán	*	54.68
TAD Irapuato	TAD Guaymas	ASA. Mazatlán	*	43.23
TAD Irapuato	Varios	ASA. Mazatlán	*	2.09
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Morelia	*	87.16
TAD Irapuato	Varios	ASA. Morelia	*	12.21
TAD Irapuato	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Morelia	*	0.63
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Pachuca	*	73.98
TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. Pachuca	*	26.02
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Puerto Vallarta	*	86.71
TAD Irapuato	Varios	ASA. Puerto Vallarta	*	13.29
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Querétaro	*	81.42
TAD Irapuato	Varios	ASA. Querétaro	*	18.58
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. San Luis Potosí	*	82.10
TAD Irapuato	Varios	ASA. San Luis Potosí	*	17.90
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Tehuacán	*	63.68
TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. Tehuacán	*	36.32
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Tepic	*	89.05
TAD Irapuato	Varios	ASA. Tepic	*	10.95
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Uruapan	*	90.11
TAD Irapuato	Varios	ASA. Uruapan	*	9.33
TAD Irapuato	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Uruapan	*	0.56
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Zacatecas	*	89.50
TAD Irapuato	Varios	ASA. Zacatecas	*	10.50

**Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.*

TAD Irapuato	TAD Tula	ASA. Zihuatanejo	*	51.47
TAD Irapuato	TAD Irapuato	ASA. Zihuatanejo	*	47.65
TAD Irapuato	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Zihuatanejo	*	0.88
TAD La Paz	TAD La Paz	ASA. La Paz	*	75.62
TAD La Paz	Varios	ASA. La Paz	*	24.38
TAD La Paz	TAD La Paz	ASA. Loreto	*	100.00
TAD La Paz	TAD La Paz	ASA. San Jose del Cabo	*	98.83
TAD La Paz	Varios	ASA. San Jose del Cabo	*	1.17
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Cd. Madero	ASA. Guadalajara	*	45.56
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Guaymas	ASA. Guadalajara	*	24.62
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Irapuato	ASA. Guadalajara	*	22.58
TAD Lázaro Cárdenas	Varios	ASA. Guadalajara	*	6.71
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Guadalajara	*	0.52
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Irapuato	ASA. Morelia	*	87.16
TAD Lázaro Cárdenas	Varios	ASA. Morelia	*	12.21
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Morelia	*	0.63
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Irapuato	ASA. Uruapan	*	90.11
TAD Lázaro Cárdenas	Varios	ASA. Uruapan	*	9.33
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Uruapan	*	0.56
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Tula	ASA. Zihuatanejo	*	51.47
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Irapuato	ASA. Zihuatanejo	*	47.65
TAD Lázaro Cárdenas	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Zihuatanejo	*	0.88
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Campeche	*	49.52
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Campeche	*	38.73
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Campeche	*	11.74
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Cd. del Carmen	*	61.23

TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Cd. del Carmen	*	35.48
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Cd. del Carmen		3.29
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Chetumal		69.88
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Chetumal		28.31
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Chetumal		1.81
TAD Pajaritos	TAD Azcapotzalco	ASA. México		46.10
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. México		31.86
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. México		12.65
TAD Pajaritos	Varios	ASA. México		9.40
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Minatitlán		58.19
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Minatitlán		41.81
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Puebla		71.48
TAD Pajaritos	TAD Tula	ASA. Puebla		21.35
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Puebla		7.17
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Toluca		65.95
TAD Pajaritos	TAD Tula	ASA. Toluca		19.70
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Toluca		14.34
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Veracruz		68.14
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Veracruz		30.18
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Veracruz		1.69
TAD Pajaritos	TAD Pajaritos	ASA. Villahermosa		61.12
TAD Pajaritos	TAD Salina Cruz	ASA. Villahermosa		35.74
TAD Pajaritos	Varios	ASA. Villahermosa		3.14
TAD Progreso	TAD Progreso	ASA. Cancún		86.74
TAD Progreso	Varios	ASA. Cancún		13.26
TAD Progreso	TAD Progreso	ASA. Cozumel		100.00
TAD Progreso	TAD Progreso	ASA. Mérida		99.54
TAD Progreso	Varios	ASA. Mérida		0.46
TAD Rosarito	TAD Rosarito	ASA. Mexicali		99.42
TAD Rosarito	Varios	ASA. Mexicali		0.58
TAD Rosarito	TAD Rosarito	ASA. Tijuana		97.40
TAD Rosarito	Varios	ASA. Tijuana		2.60
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Campeche		49.52
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Campeche		38.73
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Campeche		11.74
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Cd. del Carmen		61.23
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Cd. del Carmen		35.48
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Cd. del Carmen		3.29

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Chetumal	*	69.88
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Chetumal		28.31
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Chetumal		1.81
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Huatulco		90.41
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Huatulco		9.59
TAD Salina Cruz	TAD Azcapotzalco	ASA. México		46.10
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. México		31.86
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. México		12.65
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. México		9.40
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Minatitlán		58.19
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Minatitlán		41.81
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Oaxaca		81.93
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Oaxaca		18.07
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Puerto Escondido		91.58
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Puerto Escondido		8.42
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Tapachula		86.83
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Tapachula		13.17
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Tuxtla Gutierrez		88.17
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Tuxtla Gutierrez		11.83
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Veracruz		68.14
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Veracruz		30.18
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Veracruz		1.69
TAD Salina Cruz	TAD Pajaritos	ASA. Villahermosa		61.12
TAD Salina Cruz	TAD Salina Cruz	ASA. Villahermosa		35.74
TAD Salina Cruz	Varios	ASA. Villahermosa		3.14
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Acapulco		69.64
TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. Acapulco		18.12
TAD Tula	TAD Acapulco	ASA. Acapulco		12.25
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Cuernavaca		50.03
TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. Cuernavaca		49.97
TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. León		54.04
TAD Tula	TAD Tula	ASA. León		29.62
TAD Tula	Varios	ASA. León		16.34
TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. Pachuca		73.98
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Pachuca		26.02
TAD Tula	TAD Pajaritos	ASA. Puebla		71.48
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Puebla		21.35
TAD Tula	Varios	ASA. Puebla		7.17

TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. Tehuacán	*	63.68
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Tehuacán		36.32
TAD Tula	TAD Pajaritos	ASA. Toluca		65.95
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Toluca		19.70
TAD Tula	Varios	ASA. Toluca		14.34
TAD Tula	TAD Tula	ASA. Zihuatanejo		51.47
TAD Tula	TAD Irapuato	ASA. Zihuatanejo		47.65
TAD Tula	TAD Lázaro Cárdenas	ASA. Zihuatanejo		0.88

```
rm(list = c('fuentes_almacen', 'area'))
```

5.2.2. Terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO por región

Con base en la información presentada previamente, se calculó el INDICADOR LIFO para las regiones determinadas por las áreas de influencia de cada terminal de ALMACENAMIENTO EXTERNO. La información resultante se muestra a continuación.

```
lifo <- NULL %>% as_tibble()
for(area in (regiones %>% select(origen) %>% distinct %>% pull)) {
  lifo <-
    almacen %>%
    filter(destino %in% (regiones %>%
                           filter(origen == area) %>%
                           select(destino) %>%
                           distinct() %>%
                           pull)) %>%
    mutate(origen = ifelse(origen == area, 'Producción', 'Importación')) %>%
    group_by(origen) %>%
    summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
    ungroup() %>%
    mutate(volumen = volumen * 100 / sum(volumen),
           region = area) %>%
    bind_rows(lifo)
}
rm(list = 'area')
lifo %>%
  arrange(region) %>%
  rename(`Área de influencia` = region) %>%
  pivot_wider(names_from = origen, values_from = volumen) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Prueba LIFO por áreas de influencia de cada terminal de almacenamiento')
```

Prueba LIFO por áreas de influencia de cada terminal de almacenamiento

Área de influencia	Importación	Producción
TAD Acapulco	87.75	12.25
TAD Azcapotzalco	53.90	46.10
TAD Cadereyta	87.48	12.52
TAD Cd. Madero	43.11	56.89
TAD Guaymas	50.84	49.16

TAD Irapuato	49.78	50.22
TAD La Paz	1.17	98.83
TAD Lázaro Cárdenas	99.46	0.54
TAD Pajaritos	65.02	34.98
TAD Progreso	12.53	87.47
TAD Rosarito	2.15	97.85
TAD Salina Cruz	82.99	17.01
TAD Tula	72.37	27.63

Con base en la información presentada previamente, se determinó que, durante el PERIODO DE LOS DATOS, las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Rosarito, La Paz y Progreso recibieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina desde la misma región identificada. No obstante, las áreas de influencia de las demás terminales de almacenamiento identificadas no satisficieron la PRUEBA LIFO. Al respecto, se observó que algunas áreas de influencia de las terminales de almacenamiento tienen un traslape en varios aeropuertos entre sí, como se señala a continuación.

- Las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Salina Cruz, Pajaritos y Azcapotzalco tienen un traslape entre sí en varios aeropuertos, como se muestra en el siguiente mapa.

```
regiones %>%
  filter(origen %in% c('TAD Salina Cruz', 'TAD Pajaritos', 'TAD Azcapotzalco')) %>%
  mutate(grupo = origen) %>%
  mapas(titulo = 'Áreas de influencia de la TAD SALINA CRUZ, la TAD\nPAJARITOS y la TAD AZCAPOTZA
LCO')
```

[Espacio intencionalmente en blanco]

Áreas de influencia de la TAD SALINA CRUZ, la TAD PAJARITOS y la TAD AZCAPOTZALCO



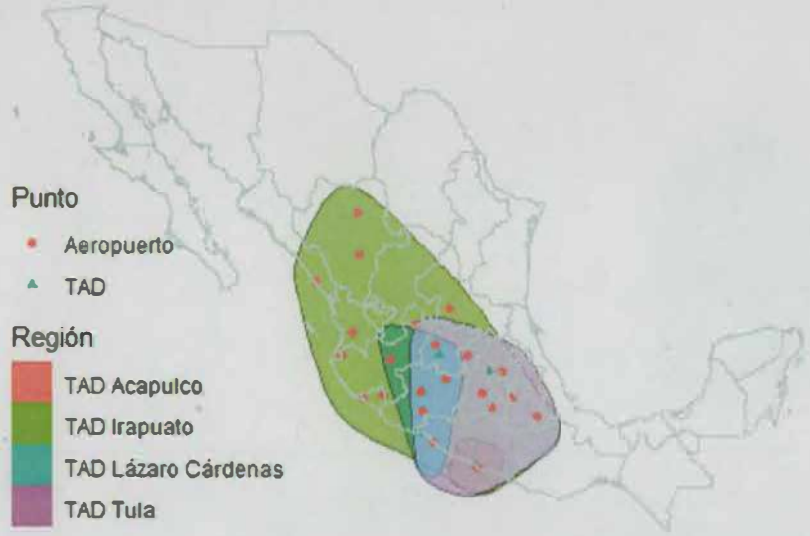
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

- Las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Irapuato, Lázaro Cárdenas y Tula tienen un traslape entre sí en varios aeropuertos. Asimismo, el área de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Acapulco, Irapuato y Tula se traslapan en el Aeropuerto de Acapulco, que es el único de la primera. Lo anterior, como se muestra en el siguiente mapa.

```
regiones %>%
  filter(origen %in% c('TAD Irapuato', 'TAD Tula',
                       'TAD Lázaro Cárdenas', 'TAD Acapulco')) %>%
  mutate(grupo = origen) %>%
  mapas(titulo = 'Áreas de influencia de la TAD Acapulco, Irapuato,\nLázaro Cárdenas y Tula')
```

[Espacio intencionalmente en blanco]

Áreas de influencia de la TAD Acapulco, Irapuato, Lázaro Cárdenas y Tula



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

- Las áreas de influencia de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de Ciudad Madero y Cadereyta tienen un traslape entre sí en varios aeropuertos, como se muestra en el siguiente mapa.

```
regiones %>%
  filter(origen %in% c('TAD Cd. Madero', 'TAD Cadereyta')) %>%
  mutate(grupo = origen) %>%
  mapas(titulo = 'Áreas de influencia de la TAD Cadereyta\ny la TAD de Ciudad Madero')
```

[Espacio intencionalmente en blanco]

Áreas de influencia de la TAD Cadereyta y la TAD de Ciudad Madero



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

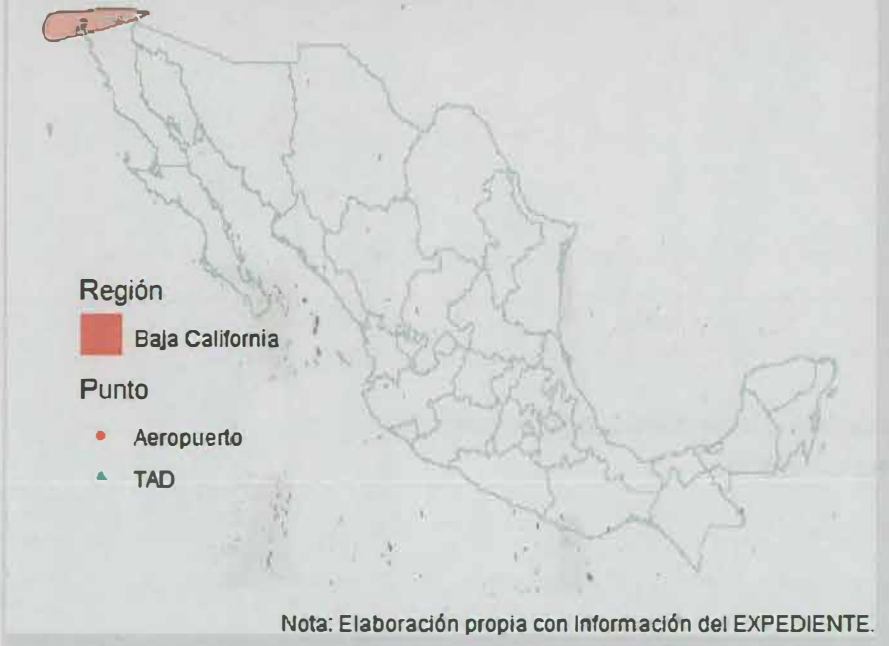
En este sentido, se identificó que las áreas de influencia de dichas terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO corresponden a una misma región geográfica, que fue definida como se muestra en el código a continuación.

```
regiones <-
  regiones %>%
  mutate(region1 = case_when(origen == 'TAD Salina Cruz' ~ 'Sur-Sureste',
                             origen == 'TAD Pajaritos' ~ 'Sur-Sureste',
                             origen == 'TAD Azcapotzalco' ~ 'Sur-Sureste',
                             origen == 'TAD Acapulco' ~ 'Bajío',
                             origen == 'TAD Irapuato' ~ 'Bajío',
                             origen == 'TAD Lázaro Cárdenas' ~ 'Bajío',
                             origen == 'TAD Tula' ~ 'Bajío',
                             origen == 'TAD Cd. Madero' ~ 'Noreste',
                             origen == 'TAD Cadereyta' ~ 'Noreste',
                             origen == 'TAD Guaymas' ~ 'Noroeste',
                             origen == 'TAD Progreso' ~ 'Península de Yucatán',
                             origen == 'TAD Rosarito'~ 'Baja California',
                             origen == 'TAD La Paz' ~ 'Baja California Sur'))
```

A continuación, se muestran los aeropuertos de influencia de cada región, identificados como se señaló en los párrafos anteriores.

```
for(origenes in (regiones %>%
                 select(region1) %>%
                 distinct() %>%
                 arrange(region1) %>%
                 pull)) {
```

```
  regiones %>%
    mutate(grupo = region1) %>%
    filter(region1 == origenes) %>%
    mapas(titulo = str_c('Áreas de influencia de la región ', origenes)) %>%
    print()
}
```



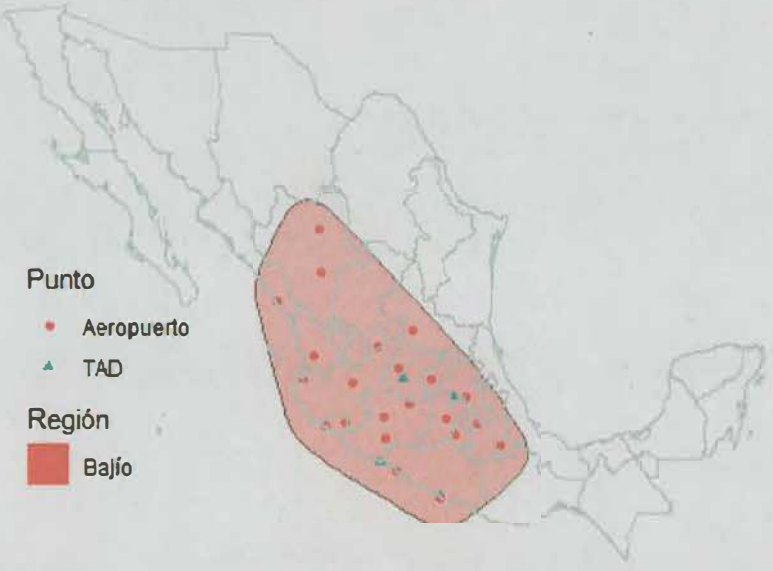
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Baja California Sur



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Bajío



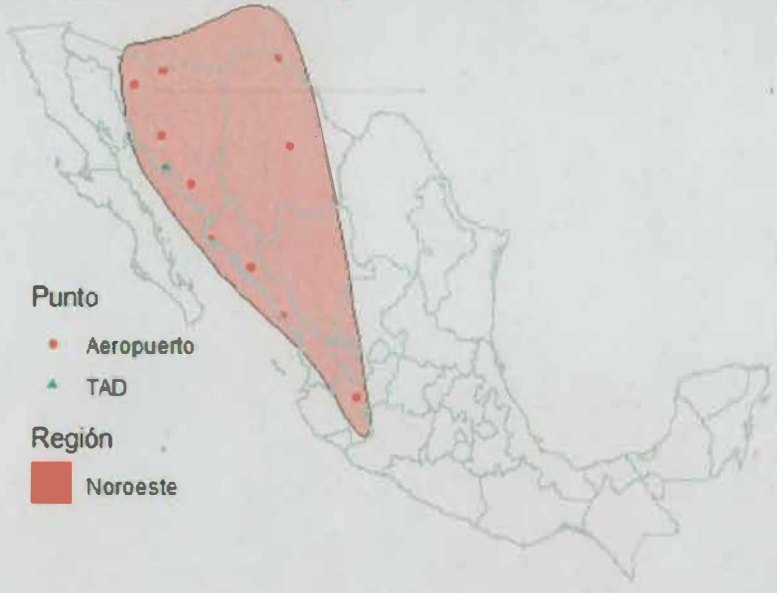
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Noreste



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Noroeste



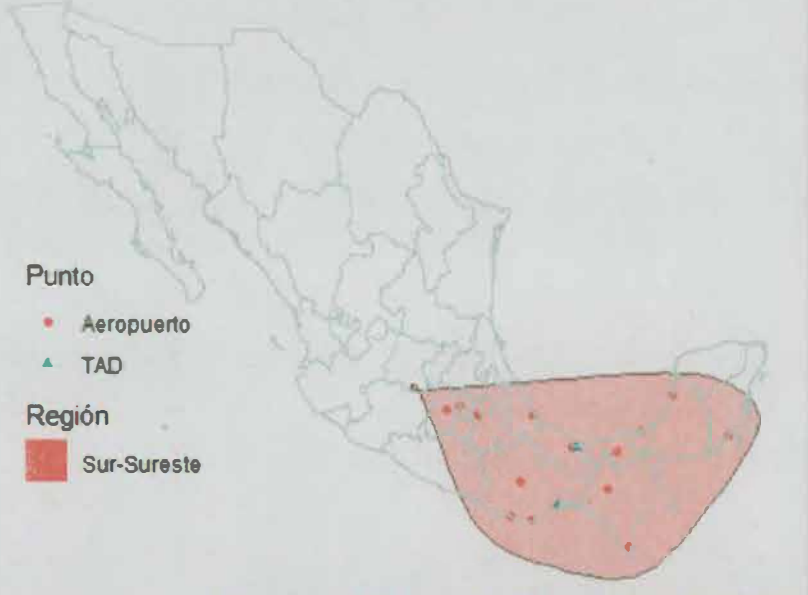
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Península de Yucatán



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Áreas de influencia de la región Sur-Sureste



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

```
rm(list = 'origenes')
```

La información contenida en los mapas señalados previamente se encuentra disponible en la siguiente tabla.

```
regiones %>%
  select(region1, destino) %>%
  distinct() %>%
  arrange(destino) %>%
  group_by(region1) %>%
  summarise(destino = paste0(destino, collapse = ', ')) %>%
  ungroup() %>%
  left_join(regiones %>%
              select(region1, origen) %>%
              distinct() %>%
              arrange(origen) %>%
              group_by(region1) %>%
              summarise(origen = paste0(origen, collapse = ', ')) %>%
              ungroup()) %>%
  arrange(region1) %>%
  mostrar_tabla('Aeropuertos de influencia de las terminales de almacenamiento externo en cada
región',
                col.names = c('Región', 'Aeropuertos', 'Terminales de almacenamiento'))
```

Aeropuertos de influencia de las terminales de almacenamiento externo en cada región

Región	Aeropuertos	Terminales de almacenamiento
Baja California	ASA. Mexicali, ASA. Tijuana	TAD Rosarito
Baja California Sur	ASA. La Paz, ASA. Loreto, ASA. San Jose del Cabo	TAD La Paz
Bajío	ASA. Acapulco, ASA. Aguascalientes, ASA. Colima, ASA. Cuernavaca, ASA. Durango, ASA. Guadalajara, ASA. Lázaro Cárdenas, ASA. León, ASA. Manzanillo, ASA. Mazatlán, ASA. Morelia, ASA. Pachuca, ASA. Puebla, ASA. Puerto Vallarta, ASA. Querétaro, ASA. San Luis Potosí, ASA. Tehuacán, ASA. Tepic, ASA. Toluca, ASA. Uruapan, ASA. Zacatecas, ASA. Zihuatanejo	TAD Acapulco, TAD Irapuato, TAD Lázaro Cárdenas, TAD Tula
Noreste	ASA. Cd. Victoria, ASA. Guadalajara, ASA. Matamoros, ASA. Monterrey, ASA. Nuevo Laredo, ASA. Poza Rica, ASA. Reynosa, ASA. Tampico, ASA. Tamuin, ASA. Torreón	TAD Cadereyta, TAD Cd. Madero
Noroeste	ASA. Cd. Juárez, ASA. Cd. Obregón, ASA. Culiacán, ASA. Chihuahua, ASA. Guadalajara, ASA. Guaymas, ASA. Hermosillo, ASA. Los Mochis, ASA. Mazatlán, ASA. Nogales, ASA. Puerto Peñasco	TAD Guaymas
Península de Yucatán	ASA. Cancún, ASA. Cozumel, ASA. Mérida	TAD Progreso
Sur-Sureste	ASA. Campeche, ASA. Cd. del Carmen, ASA. Chetumal, ASA. Huatulco, ASA. México, ASA. Minatitlán, ASA. Oaxaca, ASA. Puebla, ASA. Puerto Escondido, ASA. Tapachula, ASA. Toluca, ASA. Tuxtla Gutierrez, ASA. Veracruz, ASA. Villahermosa	TAD Azcapotzalco, TAD Pajaritos, TAD Salina Cruz

Al respecto, se observa que 4 (cuatro) aeropuertos se ubican en más de una región. A continuación, se muestran los aeropuertos que se ubican en más de una región, así como las regiones a las que se asocian.

```
regiones %>%
  select(destino, region1) %>%
  distinct() %>%
  arrange(region1) %>%
  group_by(destino) %>%
  summarise(n = n(),
            regiones = paste0(region1, collapse = ', ')) %>%
  filter(n > 1) %>%
  select(destino, regiones) %>%
  arrange(destino) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Aeropuertos en más de una región',
                col.names = c('Aeropuerto', 'Regiones'))
```

Aeropuertos en más de una región

Aeropuerto	Regiones
ASA. Guadalajara	Bajío, Noreste, Noroeste
ASA. Mazatlán	Bajío, Noroeste
ASA. Puebla	Bajío, Sur-Sureste
ASA. Toluca	Bajío, Sur-Sureste

5.2.3. Análisis de la satisfacción de la PRUEBA LIFO

Con base en la información presentada previamente, se calculó el INDICADOR LIFO para las regiones determinadas en la sección anterior. La información resultante se muestra a continuación.

```
lifo <- NULL %>% as_tibble()
for(area in (regiones %>% select(region1) %>% distinct %>% pull)) {
  lifo <-
    almacen %>%
    filter(destino %in% (regiones %>%
                           filter(region1 == area) %>%
                           select(destino) %>%
                           distinct() %>%
                           pull)) %>%
    mutate(origen1 = ifelse(origen %in% (regiones %>%
                                           filter(region1 == area) %>%
                                           select(origen) %>%
                                           distinct() %>%
                                           pull),
                            'Producción', 'Importación')) %>%
    group_by(origen1) %>%
    summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
    ungroup() %>%
    mutate(volumen = volumen * 100 / sum(volumen),
           region = area) %>%
    bind_rows(lifo)
}
```

```
rm(list = 'area')
lifo %>%
  arrange(region) %>%
  rename(`Región` = region) %>%
 pivot_wider(names_from = origen1, values_from = volumen) %>%
 mostrar_tabla(titulo = 'Prueba LIFO por Región')
```

Prueba LIFO por Región

Región	Importación	Producción
Baja California	2.15	97.85
Baja California Sur	1.17	98.83
Bajío	43.36	56.64
Noreste	37.35	62.65
Noroeste	50.84	49.16
Península de Yucatán	12.53	87.47
Sur-Sureste	9.75	90.25

Al respecto, se observa que los aeropuertos de la REGIÓN NORESTE, la REGIÓN NOROESTE y la REGIÓN BAJÍO recibieron menos del 80% (ochenta por ciento) de la turbosina desde dentro de dichas regiones durante el PERIODO DE LOS DATOS y, por lo tanto, no satisficieron la PRUEBA LIFO. No obstante, se observa que las fallas en la PRUEBA LIFO se deben a que los 4 (cuatro) aeropuertos dentro de las regiones respectivas que se ubican en más de una región, recibieron desde las demás el 20% (veinte por ciento) o más de la turbosina durante el PERIODO DE LOS DATOS. A continuación, se muestra una tabla con los aeropuertos en las regiones que fallaron la PRUEBA LIFO que recibieron el 20% (veinte por ciento) o más de la turbosina desde otras regiones.

```
fallas <- NULL %>% as_tibble()
for (area in (lifo %>% filter(origen1 == Producción' & volumen < 80) %>% select(region) %>% pu
ll)) {
  fallas <-
    almacen %>%
    left_join(regiones %>%
                select(origen, region1) %>%
                distinct() %>%
                rename(region_origen = region1)) %>%
    filter(destino %in% (regiones %>%
                           filter(region1 == area) %>%
                           select(destino) %>%
                           distinct() %>%
                           pull)) %>%
    mutate(origen1 = ifelse(origen %in% (regiones %>%
                                           filter(region1 == area) %>%
                                           select(origen) %>%
                                           distinct() %>%
                                           pull),
                            'Producción', 'Importación')) %>%
    group_by(region_origen, destino) %>%
    summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
```

```
    ungroup() %>%
    group_by(destino) %>%
    mutate(porcentaje = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
    ungroup() %>%
    filter(region_origen != area & porcentaje >= 20) %>%
    mutate(region = area) %>%
    bind_rows(fallas)
}
rm(list = 'area')

fallas %>%
  select(-volumen) %>%
  pivot_wider(names_from = region_origen, values_from = porcentaje) %>%
  arrange(region, destino) %>%
  rename(`Aeropuerto` = destino, `Región que falla la prueba` = region) %>%
  mostrar_tabla(titulo = 'Origen de la turbosina de los aeropuertos que reciben el 20% (veinte por
ciento) o más de la turbosina desde otras regiones, en las regiones que fallan la PRUEBA LIFO',
                digitos = 0)
```

Origen de la turbosina de los aeropuertos que reciben el 20% (veinte por ciento) o más de la turbosina desde otras regiones, en las regiones que fallan la PRUEBA LIFO

Aeropuerto	Región que falla la prueba	Noreste	Noroeste	Sur-Sureste	Bajío
ASA. Guadalajara	Bajío	47	25	NA	NA
ASA. Mazatlán	Bajío	NA	43	NA	NA
ASA. Puebla	Bajío	NA	NA	71	NA
ASA. Toluca	Bajío	NA	NA	66	NA
ASA. Guadalajara	Noreste	NA	25	NA	27
ASA. Guadalajara	Noroeste	47	NA	NA	27
ASA. Mazatlán	Noroeste	NA	NA	NA	57

Esta autoridad observa que las fallas en la PRUEBA LIFO suceden únicamente porque los aeropuertos que se ubican en más de una región geográfica recibieron el 20% (veinte por ciento) o más de la turbosina desde las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO asociadas a dichas regiones en el PERIODO DE LOS DATOS; mientras que los demás aeropuertos de cada región recibieron al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina desde dentro de la región correspondiente. Lo anterior, da cuenta de que las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO asociadas a las diferentes regiones en las que se ubican dichos aeropuertos ejercen presión competitiva entre ellas para abastecerlos.

Al respecto, esta autoridad observa que los demás aeropuertos de las regiones identificadas únicamente cuentan con opciones de almacenamiento de las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de las regiones respectivas. Lo anterior, pues al realizar la PRUEBA LIFO sin considerar a los 4 (cuatro) aeropuertos que se encuentran en más de una región, ésta es satisfecha en cada una de las regiones, pues al menos el 80% (ochenta por ciento) de la turbosina que recibieron los aeropuertos fue almacenada dentro de la región correspondiente.

```
aeropuertos_repetidos = c('ASA. Guadalajara',
                          'ASA. Mazatlán',
```

```
                          'ASA. Puebla',
                          'ASA. Toluca')

lifo2 <- NULL %>% as_tibble()
for(area in (regiones %>% select(region1) %>% distinct %>% pull)) {
  lifo2 <-
    almacen %>%
    filter(destino %in% (regiones %>%
                           filter(region1 == area) %>%
                           select(destino) %>%
                           distinct() %>%
                           pull)) %>%
    filter(!(destino %in% aeropuertos_repetidos)) %>%
    mutate(origen1 = ifelse(origen %in% (regiones %>%
                                           filter(region1 == area) %>%
                                           select(origen) %>%
                                           distinct() %>%
                                           pull),
                            'Producción', 'Importación')) %>%
    group_by(origen1) %>%
    summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
    ungroup() %>%
    mutate(volumen = volumen * 100 / sum(volumen),
           region = area) %>%
    bind_rows(lifo2)
}
rm(list = 'area')
lifo2 %>%
  arrange(region) %>%
  rename(`Región` = region) %>%
 pivot_wider(names_from = origen1, values_from = volumen) %>%
 mostrar_tabla(titulo = 'Prueba LIFO por Región sin aeropuertos repetidos')
```

Prueba LIFO por Región sin aeropuertos repetidos

Región	Importación	Producción
Baja California	2.15	97.85
Baja California Sur	1.17	98.83
Bajío	3.46	96.54
Noreste	15.28	84.72
Noroeste	2.08	97.92
Península de Yucatán	12.53	87.47
Sur-Sureste	8.67	91.33

5.2.4. Cadenas de sustitución entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE

Al respecto, como se observa en la tabla "*Origen de la turbosina de los aeropuertos que reciben el 20% (veinte por ciento) o más de la turbosina desde otras regiones, en las regiones que fallan*

la PRUEBA LIFO", de los aeropuertos que se ubican en más de una región geográfica, más del 65% (sesenta y cinco por ciento) de la turbosina que recibieron los aeropuertos de Puebla y Toluca fue almacenada en las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO de la REGIÓN SUR-SURESTE. En este sentido, esta autoridad considera que el grado de traslape entre la REGIÓN SUR-SURESTE y la REGIÓN BAJÍO no es significativo, pues dicho porcentaje es alto y no afecta la satisfacción de la PRUEBA LIFO para la REGIÓN SUR-SURESTE.

Por su parte, como se observa en la misma tabla, el grado de traslape entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE en los aeropuertos de Guadalajara y Mazatlán es mayor. En el caso del Aeropuerto de Guadalajara, la principal fuente de almacenamiento se ubicó en la REGIÓN NORESTE y es inferior a la mitad de lo que dicho aeropuerto demandó, mientras que las otras dos regiones almacenaron casi una cuarta parte de sus requerimientos de turbosina. Por su parte, el Aeropuerto de Mazatlán recibió más del 40% (cuarenta por ciento) de su turbosina almacenada en la REGIÓN NOROESTE y el resto en la REGIÓN BAJÍO. Por consiguiente, esta autoridad considera que el grado de traslape entre las 3 (tres) regiones es más alto.

En este orden de ideas, podría señalarse que existen cadenas de sustitución entre la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE que sugerirían una delimitación más amplia del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO. En consecuencia, se observa que, si se unificaran dichas regiones en un único mercado relevante, definido como REGIÓN NORTE, este obtendría un INDICADOR LIFO de 91.7% (noventa y uno punto siete por ciento), por lo que se supera la PRUEBA LIFO, como se observa a continuación.

```
almacen %>%
  filter(destino %in% (regiones %>%
                         filter(region1 %in% c('Bajío', 'Noroeste', 'Noreste')) %>%
                         select(destino) %>%
                         distinct() %>%
                         pull)) %>%
  mutate(origen1 = ifelse(origen %in% (regiones %>%
                                         filter(region1  %in% c('Bajío', 'Noroeste', 'Noreste')
) %>%
                                         select(origen) %>%
                                         distinct() %>%
                                         pull),
                           'Producción', 'Importación')) %>%
  group_by(origen1) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  mutate(volumen = volumen * 100 / sum(volumen),
         region = 'Norte') %>%
  mostrar_tabla('Prueba Lifo para la unificación de la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REG
IÓN NOROESTE',
                col.names = c('Indicador', 'Volumen', 'Región'))
```

Prueba Lifo para la unificación de la REGIÓN BAJÍO, la REGIÓN NORESTE y la REGIÓN NOROESTE

Indicador	Volumen	Región

Importación	8.23	Norte
Producción	91.77	Norte

No obstante, esta autoridad considera que no es necesario ampliar la delimitación geográfica del mercado relevante de ALMACENAMIENTO EXTERNO en estas regiones, pues el grado de traslape entre ellas no es suficiente, ya que la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NOROESTE únicamente comparten a los aeropuertos de Guadalajara y Mazatlán, que son pocos comparado con el número total de aeropuertos en cada una de ellas. Similarmente, el grado de traslape entre la REGIÓN BAJÍO y la REGIÓN NORESTE es bajo ya que únicamente comparten al Aeropuerto de Guadalajara, en comparación con el total de los aeropuertos en cada una de ellas.

5.2.5. Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Derivado de lo anterior, esta autoridad concluye, preliminarmente, que la delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO es regional, y que las regiones en las que se brinda son las que se muestran en el siguiente mapa.

```
for(area in (regiones %>% select(region1) %>% distinct() %>% arrange(region1) %>% pull)) {
  regiones %>%
    filter(region1 == area) %>%
    mutate(grupo = region1) %>%
    mapas(titulo = str_c('Delimitación geográfica del servicio de\nALMACENAMIENTO EXTERNO en la r
egión\n', area)) %>%
    print()
}
```



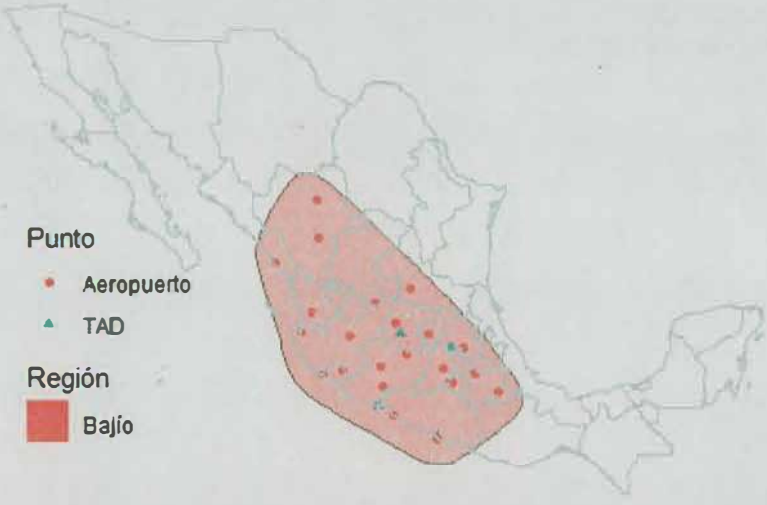
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Baja California Sur



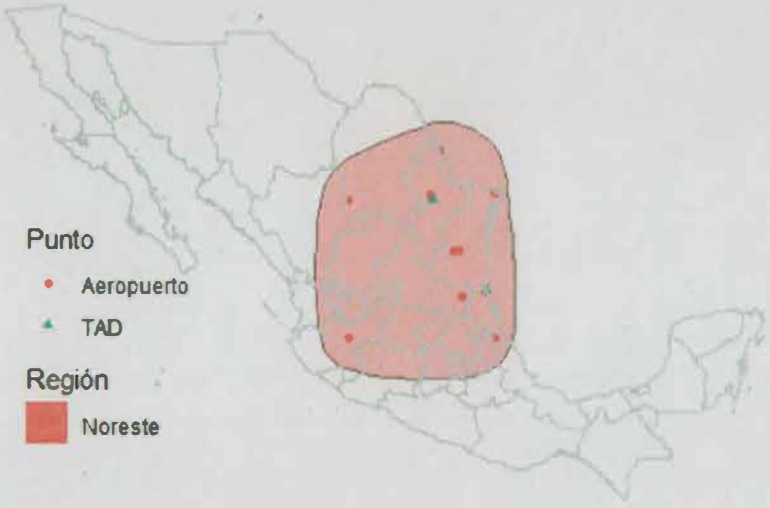
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Bajío



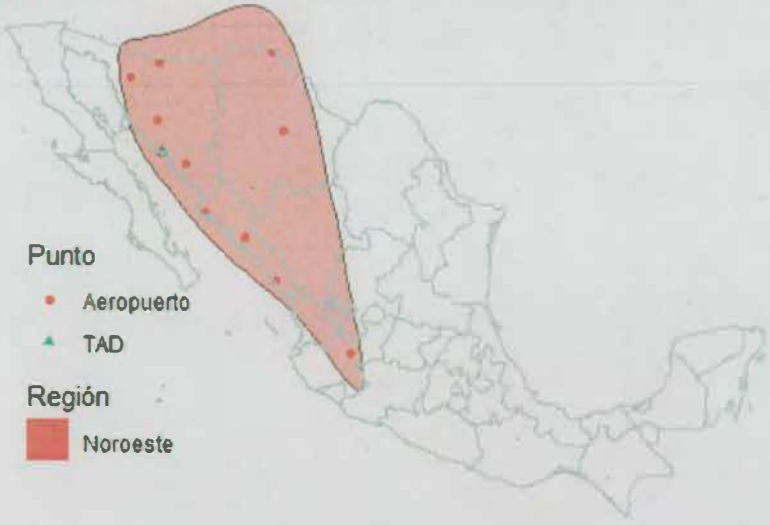
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Noreste



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Noroeste



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Península de Yucatán



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en la región Sur-Sureste

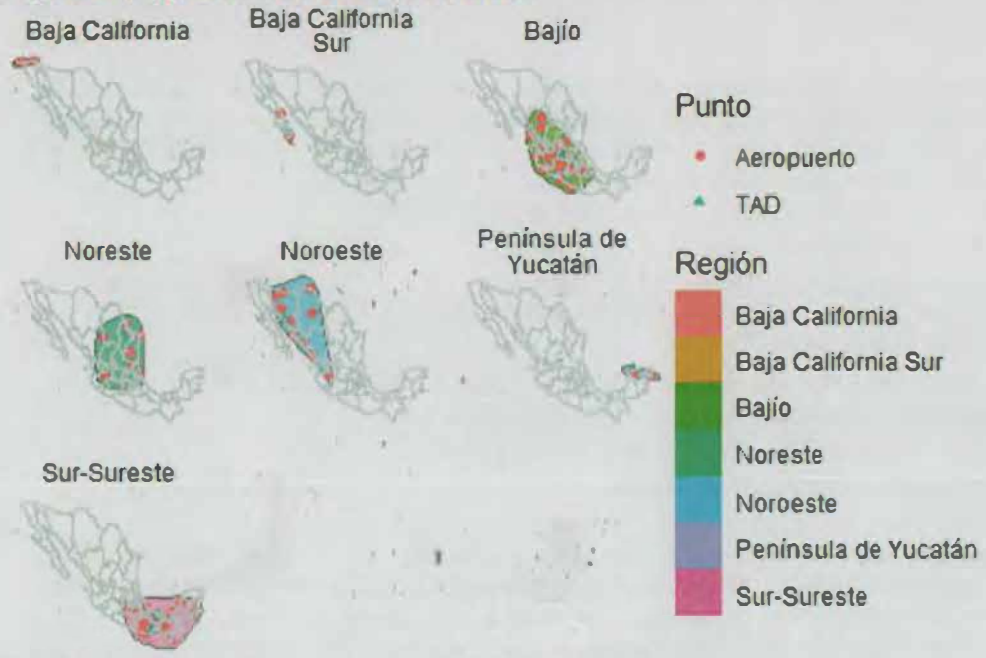


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

```
rm(list = 'area')
```

A continuación, se muestra un gráfico de resumen con los mapas mostrados previamente.

```
regiones %>%
  mutate(grupo = region1) %>%
  mapas(titulo = 'Delimitación geográfica del servicio de\nALMACENAMIENTO EXTERNO',
        posleyenda = 'right') +
  facet_wrap(. ~ region1, labeller = label_wrap_gen(17))
```



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

La información contenida en los mapas señalados previamente se encuentra disponible en la siguiente tabla.

```
regiones %>%
  select(region1, destino) %>%
  distinct() %>%
  arrange(destino) %>%
  group_by(region1) %>%
  summarise(destino = paste0(destino, collapse = ', ')) %>%
  ungroup() %>%
  left_join(regiones %>%
              select(region1, origen) %>%
              distinct() %>%
              arrange(origen) %>%
              group_by(region1) %>%
              summarise(origen = paste0(origen, collapse = ', ')) %>%
              ungroup()) %>%
  arrange(region1) %>%
  mostrar_tabla('Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO',
                col.names = c('Región', 'Aeropuertos', 'Terminales de almacenamiento externo'))
```

Delimitación geográfica del servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO

Región	Aeropuertos	Terminales de almacenamiento externo
Baja California	ASA. Mexicali, ASA. Tijuana	TAD Rosarito
Baja California Sur	ASA. La Paz, ASA. Loreto, ASA. San Jose del Cabo	TAD La Paz
Bajío	ASA. Acapulco, ASA. Aguascalientes, ASA. Colima, ASA. Cuernavaca, ASA. Durango, ASA. Guadalajara, ASA. Lázaro Cárdenas, ASA. León, ASA. Manzanillo, ASA. Mazatlán, ASA. Morelia, ASA. Pachuca, ASA. Puebla, ASA. Puerto Vallarta, ASA. Querétaro, ASA. San Luis Potosí, ASA. Tehuacán, ASA. Tepic, ASA. Toluca, ASA. Uruapan, ASA. Zacatecas, ASA. Zihuatanejo	TAD Acapulco, TAD Irapuato, TAD Lázaro Cárdenas, TAD Tula
Noreste	ASA. Cd. Victoria, ASA. Guadalajara, ASA. Matamoros, ASA. Monterrey, ASA. Nuevo Laredo, ASA. Poza Rica, ASA. Reynosa, ASA. Tampico, ASA. Tamuin, ASA. Torreón	TAD Cadereyta, TAD Cd. Madero
Noroeste	ASA. Cd. Juárez, ASA. Cd. Obregón, ASA. Culiacán, ASA. Chihuahua, ASA. Guadalajara, ASA. Guaymas, ASA. Hermosillo, ASA. Los Mochis, ASA. Mazatlán, ASA. Nogales, ASA. Puerto Peñasco	TAD Guaymas
Península de Yucatán	ASA. Cancún, ASA. Cozumel, ASA. Mérida	TAD Progreso
Sur-Sureste	ASA. Campeche, ASA. Cd. del Carmen, ASA. Chetumal, ASA. Huatulco, ASA. México, ASA. Minatitlán, ASA. Oaxaca, ASA. Puebla, ASA. Puerto Escondido, ASA. Tapachula, ASA. Toluca, ASA. Tuxtla Gutierrez, ASA. Veracruz, ASA. Villahermosa	TAD Azcapotzalco, TAD Pajaritos, TAD Salina Cruz

5.3. Condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

A continuación, se explica el cálculo de las participaciones de las fuentes de abasto en los aeropuertos durante el PERIODO DE LOS DATOS en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Estas participaciones no consideran las opciones de ALMACENAMIENTO EXTERNO efectivamente disponibles en cada uno de ellos, sino todas las que se utilizaron; por lo tanto, difieren del cálculo realizado en el apartado "***2.2.1. Participaciones de mercado de los AGENTES ECONÓMICOS y capacidad para fijar precios o restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO: artículo 59, fracción I, de la LFCE***" de la sección "***VI. Definición de MERCADO RELEVANTE y análisis de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES***" del DICTAMEN PRELIMINAR. En este sentido, los cálculos señalados en esta sección corresponden a la participación de todos las terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO que se utilizaron durante el PERIODO DE LOS DATOS, y no exclusivamente de aquellas que pertenecen al MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO

EXTERNO respectivo. Asimismo, con base en los porcentajes calculados, se estimaron los índices de concentración para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

5.3.1. Participaciones en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

- Con base en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO determinados como se explicó en la sección anterior, se calculó la participación anual de los AGENTES ECONÓMICOS que brindaron el servicio de ALMACENAMIENTO EXTERNO en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO y se registró en la base de datos denominada "*part_almacen*". Para ello se realizó el siguiente procedimiento:Se calculó el volumen almacenado anualmente por cada AGENTE ECONÓMICO en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS.
- Se calculó el porcentaje de participación de cada AGENTE ECONÓMICO en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.
- Se seleccionaron los años dos mil dos mil dieciséis a dos mil diecinueve, pues el PERIODO DE LOS DATOS solo incluye algunos meses del dos mil quince y el dos mil veinte.

El código utilizado para realizar el procedimiento descrito se muestra a continuación.

```
part_almacen <-
  almacen %>%
  left_join(regiones %>% select(region1, destino) %>% distinct()) %>%
  group_by(region1, prestador_almacen, anio = year(mes)) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(region1, anio) %>%
  mutate(participacion = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  filter(anio > 2015, anio < 2020)
```

Al respecto, esta autoridad observa que las participaciones así calculadas en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN muestran un 100% (cien por ciento) de participación de PEMEX LOG. No obstante, esta autoridad observa que tanto PEMEX LOG como HIDROSUR cuentan con terminales de ALMACENAMIENTO EXTERNO en Progreso, que ambos ALMACENISTAS tienen relaciones contractuales con PEMEX TRI para el ALMACENAMIENTO EXTERNO de turbosina, y que en las bases de datos "*progreso_pemex*" y "*progreso_hidrosur*" construidas con base en el procedimiento señalado en la sección 2.14 de esta sección del DICTAMEN PRELIMINAR ambos ALMACENISTAS señalaron haber almacenado turbosina propiedad de PEMEX TRI. Por lo tanto, se sustituyen los datos de participación en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN, con base en el siguiente procedimiento:

```
progreso <-
  progreso %>%
  group_by(anio = year(fecha), prestador_almacen = prestador,
           region1 = 'Península de Yucatán') %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
```

```
  ungroup() %>%
  group_by(anio) %>%
  mutate(participacion = volumen * 100 / sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  filter(anio > 2015, anio < 2020)
```

Por lo tanto, se sustituye la información de las participaciones en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN contenida en la base de datos "*part_almacen*", por la contenida en la base de datos "*progreso*".

```
part_almacen <-
  part_almacen %>%
  filter(region1 != 'Península de Yucatán') %>%
  bind_rows(progreso)
```

A continuación, se muestra el volumen abastecido por los AGENTES ECONÓMICOS en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO durante el PERIODO DE LOS DATOS.

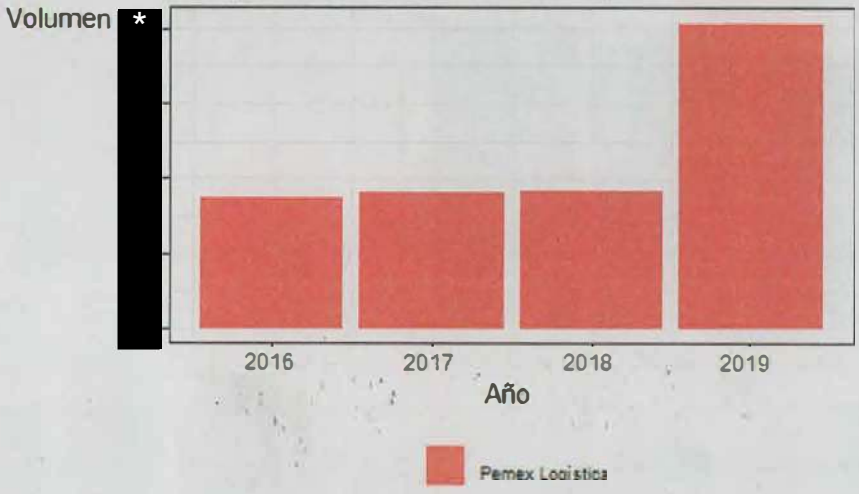
```
graficas_mralmacen <- function(mercado) {
  part_almacen %>%
    filter(region1 == mercado) %>%
    mutate(prestador_almacen = str_to_title(prestador_almacen)) %>%
    ggplot() +
    geom_col(mapping = aes(x = anio, y = volumen, fill = prestador_almacen)) +
    labs(title = str_c('Volumen almacenado en el MERCADO\nRELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de\n'
, mercado),
         subtitle = 'Por Agente Económico (Millones de litros)',
         caption = 'Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.',
         fill = '') +
    xlab('Año') +
    ylab('Volumen') +
    theme_bw() +
    theme(legend.position = 'bottom',
          axis.title.y = element_text(angle = 0)) +
    scale_x_continuous(breaks = 2015:2020) +
    scale_y_continuous(labels = scales::comma_format(scale = 1e-6)) +
    theme(plot.title = element_text(size = 11, face = "bold"),
          plot.subtitle = element_text(size = 10),
          legend.text=element_text(size=7),
          legend.text.align = 0)
}
for(mercado in (part_almacen %>% select(region1) %>% distinct() %>% pull)) {
  print(graficas_mralmacen(mercado))
}
```

[Espacio intencionalmente en blanco]

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Baja California

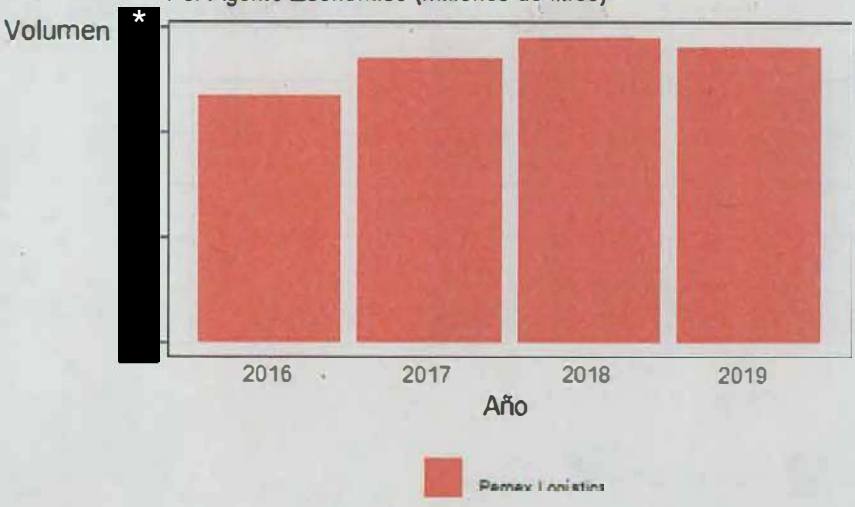
Por Agente Económico (Millones de litros)



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Baja California Sur

Por Agente Económico (Millones de litros)

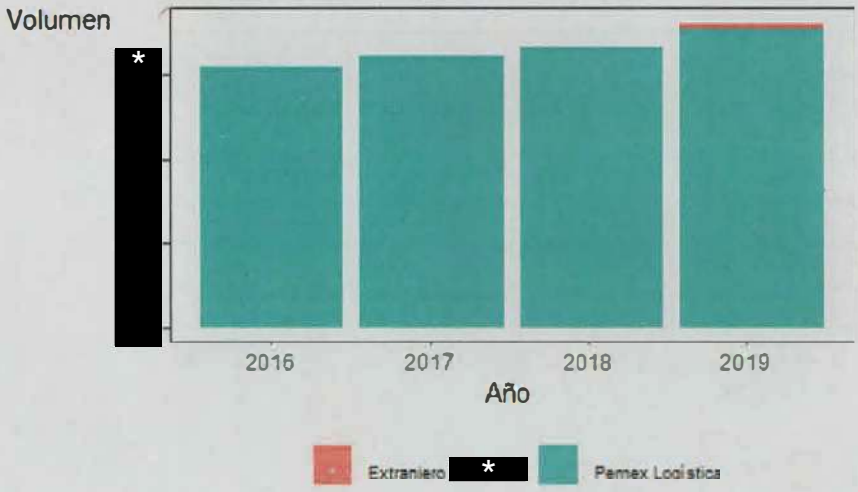


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Bajío

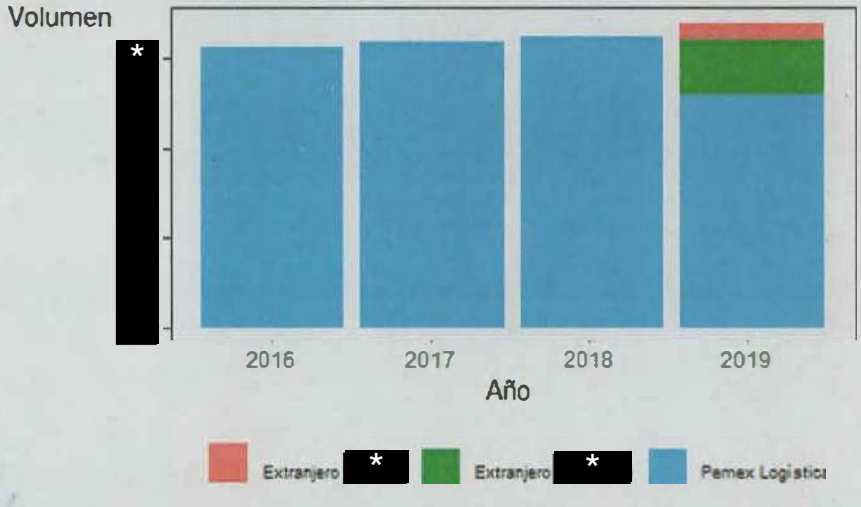
Por Agente Económico (Millones de litros)



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Noreste

Por Agente Económico (Millones de litros)

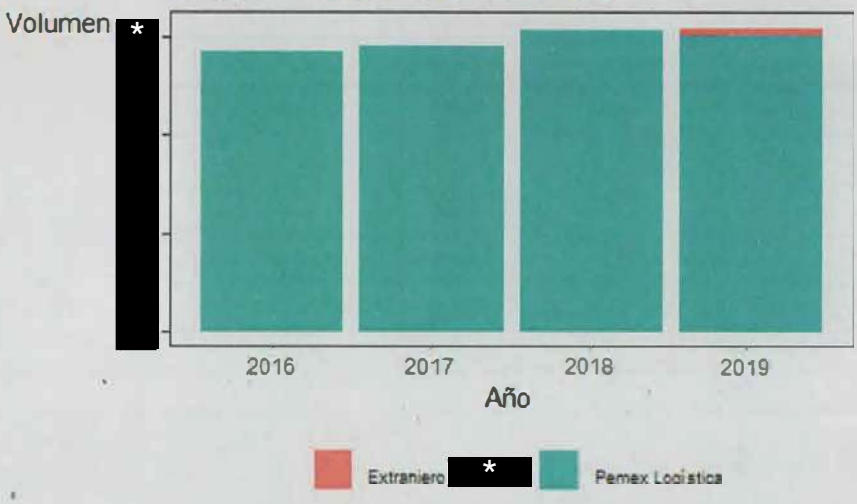


Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

*Información considerada como confidencial con fundamento en los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Noroeste

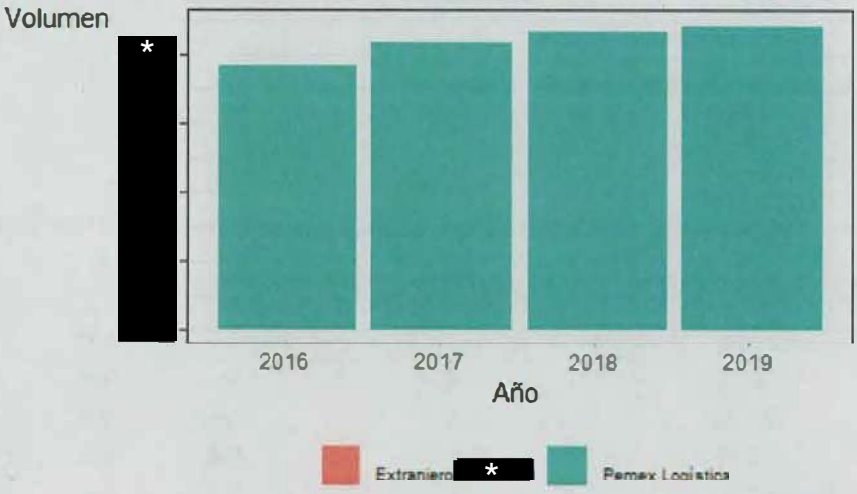
Por Agente Económico (Millones de litros)



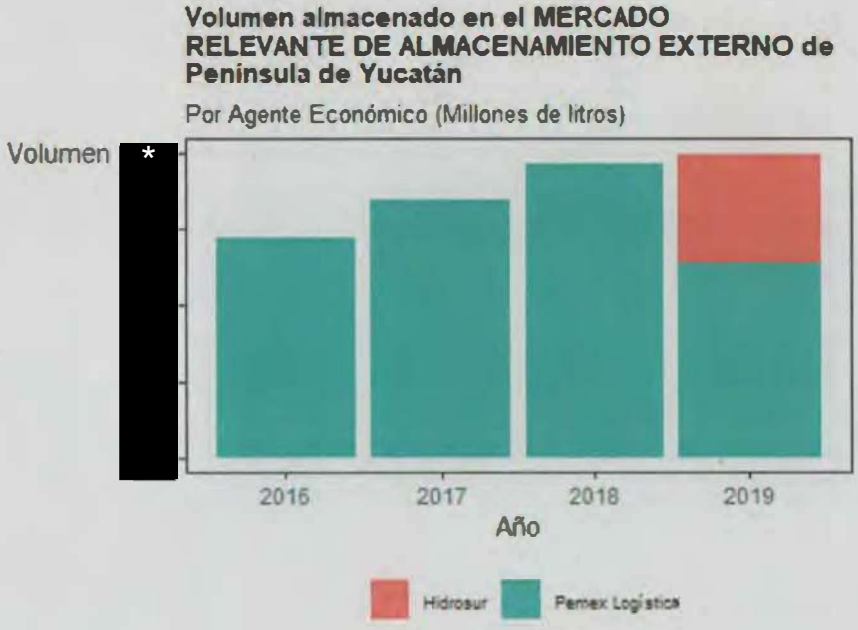
Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

Volumen almacenado en el MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO de Sur-Sureste

Por Agente Económico (Millones de litros)



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.



Nota: Elaboración propia con información del EXPEDIENTE.

```
rm(list = 'mercado')
```

A continuación, se muestra una tabla con la información sobre el porcentaje de participación de cada AGENTE ECONÓMICO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO.

```
part_almacen %>%
  select(-volumen) %>%
  mutate(prestador_almacen = str_to_title(prestador_almacen)) %>%
  pivot_wider(names_from = 'prestador_almacen', values_from = 'participacion') %>%
  arrange(region1, anio) %>%
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  rename(`Región` = region1, `Año` = anio) %>%
mostrar_tabla(titulo = 'Participación en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO')
```

Participación en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Región	Año	Pemex Logística	Extranjero *	Extranjero *	Hidrosur
Baja California	2016	100.00	NA	NA	NA
Baja California	2017	100.00	NA	NA	NA
Baja California	2018	100.00	NA	NA	NA
Baja California	2019	100.00	NA	NA	NA
Baja California Sur	2016	100.00	NA	NA	NA
Baja California Sur	2017	100.00	NA	NA	NA
Baja California Sur	2018	100.00	NA	NA	NA
Baja California Sur	2019	100.00	NA	NA	NA

Bajío	2016	100.00	NA	NA	NA
Bajío	2017	100.00	NA	NA	NA
Bajío	2018	100.00	NA	NA	NA
Bajío	2019	97.97	2.03	NA	NA
Noreste	2016	100.00	NA	NA	NA
Noreste	2017	100.00	NA	NA	NA
Noreste	2018	100.00	NA	NA	NA
Noreste	2019	76.63	17.54	5.82	NA
Noroeste	2016	100.00	NA	NA	NA
Noroeste	2017	100.00	NA	NA	NA
Noroeste	2018	100.00	NA	NA	NA
Noroeste	2019	97.47	2.53	NA	NA
Península de Yucatán	2016	100.00	NA	NA	NA
Península de Yucatán	2017	100.00	NA	NA	NA
Península de Yucatán	2018	100.00	NA	NA	NA
Península de Yucatán	2019	64.39	NA	NA	35.61
Sur-Sureste	2016	100.00	NA	NA	NA
Sur-Sureste	2017	100.00	NA	NA	NA
Sur-Sureste	2018	100.00	NA	NA	NA
Sur-Sureste	2019	99.98	0.02	NA	NA

5.3.2. IHH en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Posteriormente, con base en la información de la base de datos denominada "*part_almacen*", se estimó el IHH anualizado en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO. Para ello, se calculó el volumen abastecido anualmente por cada AGENTE ECONÓMICO en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO, se determinó la participación anual de AGENTE ECONÓMICO en cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO (s_i^{MR}, donde i es cada AGENTE ECONÓMICO y MR es cada MERCADO RELEVANTE DE ALMACENAMIENTO EXTERNO) y se computó el índice con base en la expresión $IHH^{MR} = \sum_i s_i^{MR^2}$. A continuación, se muestra el código utilizado para tal procedimiento, así como el resultado obtenido.

```
part_almacen %>%
  group_by(region1, prestador_almacen, anio) %>%
  summarise(volumen = sum(volumen)) %>%
  ungroup() %>%
  group_by(region1, anio) %>%
  mutate(participacion = volumen * 100 / sum(volumen),
         ihh = participacion ^ 2) %>%
  summarise(ihh = sum(ihh)) %>%
  ungroup() %>%
  pivot_wider(names_from = 'region1', values_from = 'ihh') %>%
  mutate(anio = as.character(anio)) %>%
  rename(`Año` = anio) %>%
```

```
mostrar_tabla(titulo = 'IHH anual en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO',
              digitos = 0)
```

IHH anual en los MERCADOS RELEVANTES DE ALMACENAMIENTO EXTERNO

Año	Baja California	Baja California Sur	Bajío	Noreste	Noroeste	Península de Yucatán	Sur-Sureste
2016	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
2017	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
2018	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
2019	10,000	10,000	9,603	6,214	9,506	5,414	9,996

[Espacio intencionalmente en blanco]