



CEARE

CENTRO DE ESTUDIOS DE LA ACTIVIDAD REGULATORIA ENERGÉTICA

Presentación Final Grupo II

Ampliaciones del Sistema de Transporte Eléctrico

Caso Santiago del Estero

Noviembre 2008

Marco Regulatorio (Ley 24065)

- Separación Vertical de la Industria
 - Producción régimen de competencia,
 - Transporte monopolio natural
 - Distribución monopolio natural las provincias conservaron su competencia originaria en materia de distribución
- Transporte se define como servicio público
 - Establecer vínculo entre oferta y demanda bajo los principios de libre acceso no discriminatorio
 - Inhibido de comprar y vender energía garantizando neutralidad y evitando abuso de condición de monopolio natural
- Instalaciones de Transporte
 - Instalaciones en EAT 500 kV alcance nacional
TRANSENER
 - Instalaciones de 132 a 400 kV 6 Transportistas regionales función: vincular nodos de EAT con redes de distribución provinciales

Marco Regulatorio

Reglamentación leyes 24065 y 15336

- En lo que refiere a “Acceso a capac. existente y ampliación del sist. de transporte” (Decreto 2743/92) el concesionario:
 - Es responsable de vincular eléctricamente desde el punto de entrega al punto de recepción utilizando el sistema de transporte existente
 - Sin tener a su cargo la ejecución de las ampliaciones
 - Participará en la planificación a través de las guías de referencia
 - Modelo descentralizado de decisiones
- Modalidades de ampliación con relevancia en el caso bajo análisis:
 - Contratos entre partes (titulo II de los procedimientos)
 - Ampliaciones por concurso público (titulo III de los procedimientos)

Marco Regulatorio

Contratos entre partes (titulo II)

- Las solicitan ante concesionaria uno o más agentes del MEM
- Deberán celebrar un contrato COM con un transportista o un transportista independiente
- Deberán cumplimentar condiciones: aspectos téc. de las instalaciones exist.; anteproyecto técnico del contrato COM; requerimientos energía y potencia para los próx. 4 años condicionados a la solicitud; si se celebra con transp. independiente presentar aptitud técnica de la misma
- Audiencia Pública: de no mediar oposición, dar publicidad y CCyNP
- Remuneración por regimen vigente de OyM no se permite transferir costos de amortiz.a otros usuarios agentes
- Anexo A: permite a provincias solicitar ampliaciones con recursos del fondo esp. de desarrollo elect. del interior (FEDEI). Podrán celebrar contratos separados de C y OyM con transportista o transportista independiente. Se deberá presentar información análoga a la de otros agentes solicitantes

Marco Regulatorio

Ampl. p/Concurso Público (titulo III)

- Dos modalidades:
 - a) tener oferta de contrato COM de transportista o interesado en convertirse en transp. independiente Por canon anual constante amortizable en 15 años. Esta oferta será la ganadora si no existe ninguna otra oferta que la mejore en al menos un 15%.
 - b) Propuesta de canon anual max. Por 15 años. Conformidad del ENRE. El contrato COM será resultado de una licitación pública.
- Todos los beneficiarios de la ampliación contribuyen al pago de la misma
- Solicitante mas de 30% de los beneficios de la ampliación
- Si un beneficiario con más del 30% se opone la obra esta no se hace
- Se debe cumplir la "regla de oro"
- Se requiere trámite de CCyNP
- En ampliaciones en EAT de corredores con restricciones se puede solicitar recursos de cuentas de excedentes por restricciones de dicho corredor
- Anexo D titulo III define pautas para promover **ampliaciones en áreas de demanda** (distribuidores o grandes usuarios con más del 70% de beneficios en zona de ampliación) Cualquier agente puede solicitar y **se habilita también a autoridades provinciales** a solicitar este tipo de ampliaciones. Deben estar **previstas en guía de referencia** del sistema de transporte

Marco Regulatorio

Régimen de Incentivos

- Cuentas de excedentes por restricciones cuando se activan **restricciones totales o parciales** en una región eléctrica se generan precios locales (mayores o menores a los precios del mercado en función de si es zona importadora o exportadora). El **excedente entre lo que requiere pagar la oferta y lo que paga la demanda se denomina Recaudación Variable por Precio Local de Energía**. Esos fondos se acumulan en las **cuentas de excedentes**
- **Derechos Financieros de Transporte:** derecho a percibir los cargos por congestión y pérdidas que se produzcan en la ampliación. De acuerdo a la participación del titular del mismo en el contrato de promoción. **Los cargos por congestión y pérdidas son la diferencia entre la energía y potencia horarias recibidas en un nodo receptor (de instalación en Alta Tensión) valorizada a los precios de dicho nodo receptor, menos la energía y potencia inyectadas en el nodo emisor de dicha instalación valorizada a los precios del nodo emisor.**

Resumen del Caso

Santiago del Estero

- **Ley N° 24065:**

Pasa de un modelo centralizado de desarrollo a un modelo de decisiones descentralizadas donde los costos de la expansión se asignan en base a la identificación de beneficiarios.

- **Resolución SE N° 84/93:**

las instalaciones del Sistema de Transporte con tensiones iguales o superiores a 132 kV y menores a 400 kV que integran la Región Eléctrica del Noroeste Argentino operan bajo el nombre de TRANSNOA SA.

- **Situación real**

instalaciones obsoletas, con bajos niveles de reserva y vinculando varias capitales de provincia, en 132 kV, localizadas a significativas distancias de las EETT de 500 kV (Bracho-Recreo y Resistencia). Ejemplo: Santiago del Estero.

Resumen del Caso

Santiago del Estero

- 23/08/00: El crecimiento de la demanda condujo a la empresa Distribuidora de Electricidad de Santiago del Estero (EDESE SA) a presentar ante TRANSNOA SA una solicitud de Acceso y Ampliación a la Capacidad de Transporte en la ET El Bracho y el sistema de TRANSNOA. Con el fin de mejorar la calidad del abastecimiento de energía eléctrica y atender el crecimiento vegetativo de la demanda.
- 31/08/00: TRANSNOA formaliza dicha solicitud ante el ENRE.
- Características de la presentación: “Concurso Público” con oferta iniciadora de Contrato COM del Reglamento de Acceso a la Capacidad Existente y Ampliación del sistema de Transporte en Alta Tensión, consistente en:
 - incrementar la capacidad de transporte mediante la construcción de una LAT de 132 kV entre la ET El Bracho (Tucumán) y la ET La Banda (Santiago del Estero).
 - la modificación de la traza de la LAT 132 kV Río Hondo-Santiago Centro y la construcción de la ET Santiago Oeste.

Resumen del Caso

Santiago del Estero

- Septiembre/00: CAMMESA emite su Opinión Técnica, otorgando factibilidad a la obra atento a que esta mejora la calidad del servicio y no genera efectos negativos en el sistema, y realiza el Estudio Técnico de Identificación de Beneficiarios a través del método de áreas de influencia.
- Noviembre/00: ENRE convoca a Audiencia Pública con el objeto de resolver acerca del otorgamiento del Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública.
- Resolución N° 62/01: ENRE aprueba la solicitud presentada por EDESE SA para las obras de ampliación de transporte, el listado de beneficiarios y el canon anual máximo que deberán pagar los beneficiarios, determinando un periodo de amortización de 10 años, y otorgar el Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública. Además, establece que EDESE SA deberá convocar a licitación pública con el objeto de la construcción, provisión y montaje de lo propuesto.

Resumen del Caso

Santiago del Estero

- Controversias entre la Distribuidora y el Ente Regulador (ENRESE), y entre éste y el gobierno: responsabilidades de pago por la ampliación, pass through del canon a la tarifa y la obligación de suministro de la Distribuidora, demoran el proceso.
- Resolución N° 07/01: ENRESE rechaza la intención de la Distribuidora de pasar a tarifas los porcentajes de los costos de las obras comprometidas en la solicitud, argumentando que la interprovincialidad de la línea hace indubitable que se trata de una cuestión de jurisdicción nacional.
- Decreto N° 1.258/01: el Gobernador de la Provincia resuelve revocar la Resolución del ENRESE N° 07/01.
- El ENRESE aprueba el pase a tarifa del costo de obra Ampliación a la capacidad del sistema de Transporte en ET 500/132 kV El Bracho y Sistema de TRANSNOA SA.

Resumen del Caso

Santiago del Estero

- En el orden nacional las actuaciones siguieron su trámite, aprobando el EnRe la documentación licitatoria, el nuevo valor del Canon y el nuevo período de amortización solicitado por la distribuidora.
- Diciembre/03: La distribuidora solicita el EnRe se mantenga la vigencia del certificado de conveniencia y necesidad pública.
- Dirección de Energía de la Provincia de Santiago del Estero decide construir la obra: en el marco de la Ley provincial de Obras Públicas N° 2092, bajo la modalidad “Ampliación por Contrato entre Partes”, aclarando que la inversión no será trasladada a tarifas a usuarios finales.
- La obra se inicia en el año 2006, con financiamiento de la Provincia.

Evaluación Crítica

- **Ámbito de decisión de las ampliaciones**
 - En el marco de la ley 24065 las ampliaciones las deciden los agentes del mercado en forma descentralizada
 - En ambiente de riesgo financiero y con debilidades regulatorias
 - Esto no facilita el desarrollo de ampliaciones de interés general como las asociadas a la seguridad y calidad del servicio
- **Las ampliaciones de transporte requieren anticiparse a las inversiones**
 - Transporte con fuerte componente de economía de escala que requiere anticiparse a inversiones, por lo que no resulta rentable para agentes individuales hacerse cargo de las mismas ya que son inversiones muy importantes.
 - Decisiones de inversión se toman cuando la congestión es avanzada
 - El valor de la potencia en el MEM tampoco refleja un valor representativo de la anticipación requerida para las inversiones
 - **Los incentivos no son suficientes**

Evaluación Crítica

- El 42% de la demanda está conectada al anillo del 500kV del GBA esta demanda está excluida casi totalmente de la responsabilidad de pago de las ampliaciones. Para el resto de la demanda (interior del país) tienen un efecto tarifario tan importante que termina dilatando las decisiones del regulador local sobre ampliaciones.
- Debilidades en ampliaciones en AT frente a las ampl. en EAT:
 - Mientras que las ampliaciones en EAT (**orientadas a la oferta**)
 - ingresan con F.U. alto: generalmente con gdes. módulos de generación
 - los ahorros por congestión (fondos SALEX) contribuyen a decidir una ampliación
 - la decisión está concentrada en relativamente pocos agentes
 - Las ampliaciones en AT (segmento de distribución troncal **orientadas a la demanda**)
 - ingresan con un factor de utilización bajo: la ampliación se va ocupando en forma vegetativa
 - por lo que en los primeros años tiene fuerte impacto en la tarifa
 - decisión compartida con el regulador

Evaluación Crítica

Caso Santiago del Estero

- El Contrato de concesión y la ley provincial 6054 no son claros en cuanto a si los costos de las ampliaciones de transporte se pueden pasar a tarifa.
- El ENRESE quizás amparado en este vacío regulatorio no asumió su responsabilidad de atender el derecho de los usuarios a tener un abastecimiento más confiable.
- Había diferentes alternativas para resolver la cuestión y no lo hizo oportunamente:
 - Pudo haber aprobado el pase a tarifa
 - Aprobar la obra y discutir la remuneración en una revisión tarifaria
 - Aprobar la obra y poner a consideración del Gobierno alternativas de financiación



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- Debido al contexto económico actual (falta de financiamiento a largo plazo por parte del mercado, flujo negativo de inversiones extranjeras, tarifas administradas) debería revisarse el paradigma del marco regulatorio, basado fundamentalmente en decisiones de inversión bajo criterios de mercado.
- La regulación debería prever una necesaria coordinación entre los agentes del mercado, las agencias regulatorias y el Estado, a fin de planificar la expansión de las obras “necesarias e imprescindibles” que recuperen la confiabilidad del sistema, combinando los principios de equidad y eficiencia, y articulando nuevos mecanismos de financiamiento público/privado.



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- Mayor presencia estatal, a fin de orientar, y en su caso obligar, a la realización de inversiones para mantener la confiabilidad del sistema cuando la prestación del servicio así lo requiera (art. 28 de la Ley 24.065), sin por ello afectar el principio de subsidiaridad.
- Mayor claridad en la regulación en cuanto a la determinación de quien debería hacerse cargo de las ampliaciones y su financiación, y la forma de recuperar el costo.



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- Mayor centralización de las decisiones sobre obras prioritarias a largo plazo dentro de la órbita estatal, en un organismo suprarregional que garantice la participación de las provincias.
 - por ejemplo mayor participación del CFEE en la planificación
 - ¿no sería esto más federal?
 - no seguir exclusivamente las guías de transporte, sino planificar obras que concilien el interés público con el privado.

- La implementación de la obras deberá estar sujeta a la regulación y fiscalización del ENRE.



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- Mayor intervención del Estado con financiamiento o subsidio explícito
- O fijando nuevos aportes con cargo a todos los usuarios del sistema (cargo estampilla) cuando el costo para potenciales usuarios de nuevas redes resulte antieconómico
¿Esto no sería más federal, justo y equitativo?



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- Creación de un mercado de contratos de largo plazo para la financiación de proyectos de gran escala (tales como las líneas de EAT y AT), a fin de que extienda el horizonte de precios y estabilice los flujos de fondos de los agentes, necesarios para la amortización de tales inversiones.
- Aplicación de los derechos de transporte (si tiene derechos físicos, tendrá preferencia de paso; si tiene derechos financieros, recaudará -además del precio del contrato- los ingresos de congestión) para administrar el riesgo de que los precios en el nodo de entrega sean significativamente más altos que el precio del contrato.



Propuestas para mejorar el Marco Regulatorio

- La actuación de un organismo público como comprador único (coordinando las compras de las distribuidoras), a fin de que las distribuidoras se concentren en la gestión de las redes y el organismo público (que puede ser el regulador local) se ocupe de la forma de resolver el abastecimiento mayorista con el correspondiente pase a tarifas.
- Contratos de distinta duración para cubrir la demanda, buscando punto de equilibrio que permita al generador ampliar su capacidad con producción colocada y al distribuidor aprovechar las mejoras en la oferta.