

A photograph of a high-voltage electrical transmission tower in a landscape with a body of water in the background. The tower is a lattice structure, and the background shows a wide expanse of water under a clear sky. The text is overlaid on the image.

**LA EXPANSION DEL TRANSPORTE DE
ELECTRICIDAD EN ARGENTINA.**

EL CONTEXTO REGULATORIO

Primer Momento. El Sistema de Transporte de Electricidad anterior a la Ley 23.696.

Segundo Momento. La Reforma al Sistema Eléctrico Argentino a partir de la Ley 23.696. El Diseño de Primera Generación El plan Federal.

Tercer Momento. Reformas de Segunda Generación.

**El Decreto 804/01. Un intento inmaduro y sin consenso.
Derechos de Terceros y Afectación del Medio Ambiente**

Primer Momento: El Sistema de Transporte de Electricidad anterior a la Ley 23.696.

Se caracteriza por:

- 1. Vigencia la Ley 15.336**
- 2. El Estado Prestador del Servicio Público.**
- 3. Integrado verticalmente.**
- 4. Otorgamiento de concesiones según Ley 17.520.**
- 5. Promover el desarrollo integral y racional del Sistema Eléctrico Nacional**

Primer Momento: El Sistema de Transporte de Electricidad anterior a la Ley 23.696.

Fortalezas:

- 1. Se adquiere gran desarrollo del Sistema Eléctrico, con característica social.**
- 2. Consolidó a la industria como Servicio Público.**
- 3. Desarrollo alcanzado según Planificación centralizada.**

Debilidades:

- 1. Excesiva ingerencia del Estado en las decisiones.**
- 2. Tarifas políticas y no rentables.**
- 3. Utilización ineficiente de los recursos y desinversión.**
- 4. Falta de calidad y confiabilidad en todos los segmentos de la industria**

Segundo Momento: La Reforma al Sistema Eléctrico Argentino a partir de la Ley 23.696.

Reformas de primera Generación, se caracteriza por:

- 1. Impulsada por la crisis de fines de los 80 se propone una re estructuración del régimen eléctrico.**
- 2. Sanción y promulgación de la Ley 23.696.**
- 3. Sanción y promulgación de la Ley 24.065.**
- 4. El Estado se retira como prestador, otorgando la explotación a las Empresas Privadas.**
- 5. Segmentación Vertical y horizontal del Mercado Eléctrico.**
- 6. Implementación de mecanismos de incentivos a través de señales económicas.**
- 7. Derechos de congestión.**
- 8. Tarifa por fallas y costo de capacidad.**
- 9. Plan Federal de Transporte.**
- 10. Las concesionarias del Servicio Público de Transporte quedan excluidas de la responsabilidad de ampliar sus instalaciones**

Segundo Momento: La Reforma al Sistema Eléctrico Argentino a partir de la Ley 23.696.

El Plan Federal.

- 1. Incremento del gravamen del FNEE en 0,6 \$/MWh con destino a financiar el plan.**
- 2. Constitución de un Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal (FFTEF).**
- 3. Conformación de un Comité de Administración del Fondo (CAF) integrado por representantes de la SE y el CFEE;**
- 4. Se introduce la modalidad de ampliación con asignación de derechos financieros (reduce el riesgo y corrige el efecto de “intertemporalidad” en el uso del SALEX).**
- 5. Los ingresos por congestión se forman por la diferencia entre los valores de E&P en los nodos que vincula la ampliación.**

Segundo Momento: La Reforma al Sistema Eléctrico Argentino a partir de la Ley 23.696.

Fortalezas:

- 1. Segmentación vertical en segmentos competitivos y monopólicos.**
- 2. Fuertes incentivos en Generación y Distribución.**
- 3. Participación del mercado en la conformación de la tarifa que reflejan costos de la prestación.**
- 4. Las Ampliaciones se basan en un sistema descentralizado de decisiones de parte de los generadores y/o distribuidores en función de:**
 - a) La calidad del servicio prestado**
 - b) La capacidad del sistema en relación a la obligatoriedad de la provisión (Distribuidores) y la necesidad de exportar la producción (Generadores)**

Segundo Momento: La Reforma al Sistema Eléctrico Argentino a partir de la Ley 23.696.

Debilidades:

- 1. El retiro del Estado como planificador centralizado crea desequilibrio en el desarrollo de los segmentos de la industria (entre 1995 – 1997 incremento del 80% en generación, 50% en distribución y 20% en transporte).**
- 2. Precios spot vs. contratos a término.**
- 3. La inversión para ampliaciones en su mayoría desde la oferta.**
- 4. Única gran inversión la IV línea.**
- 5. Del proceso de determinación de los beneficiarios de ampliaciones.**

Tercer Momento. Las Reformas de Segunda Generación.

Reformas de segunda Generación, se caracteriza por:

- 1. El proceso de reforma evidenció un desarrollo, respecto a Ampliación de Transporte, más lento que en Generación y Distribución.**
- 2. Se requería una revisión de las señales para evitar la incertidumbre y riesgo a futuro por falta de inversión en este eslabón de la cadena procurando:**
 - a) incentivar a los agentes a la inversión**
 - b) proveer de confiabilidad de suministro al mercado.**

Tercer Momento. Las Reformas de Segunda Generación.

- **El Decreto 804/01. Un Intento Inmaduro y sin consenso.**
 1. **Introduce mecanismos de mercado, libre iniciativa y riesgo en las expansiones de transporte, sobre la base de derechos de congestión.**
 2. **Elimina: a) los precios mayoristas administrados; b) los precios estacionales y c) la remuneración de la potencia pasando a un despacho por declaraciones diarias de precios en los nodos de vinculación al sistema;**
 3. **Promueve el mercado de contratos reconociendo el pass through de los mismos en las tarifas a usuarios finales;**
 4. **Reconocía a los comercializadores como agentes del MEM con obligaciones equivalentes a los oferentes y demandantes.**

Tercer Momento. Las Reformas de Segunda Generación.

- 5. Incentiva la entrada de inversores en el segmento de transporte, que encontrara un negocio a desarrollar en forma independiente de las necesidades específicas de agentes individuales de la oferta o la demanda.**
- 6. Se quita a la actividad de transporte, en manos de los nuevos inversores, la calificación de servicio público**
- 7. Los derechos de Congestión se conformaban por la diferencia de precios en los nodos de vinculación a los que se adicionaba un cargo por capacidad, aplicados a la energía transportada. Además estos derechos de Congestión pasan a ser comercializables.**
- 8. Se distingue entre las Ampliaciones de Riesgo y las Ampliaciones Necesarias del Sistema de Transporte en Términos de la Calidad y Confiabilidad del Sistema, conforme el artículo 38 de la ley 24.065.**

Tercer Momento. Las Reformas de Segunda Generación.

- 9. Cuestiona las cuentas SALEX por no ser eficaces para atraer inversiones, demorando el desarrollo del segmento, la diferencia de precios da lugar a una renta económica susceptible de apropiación, resultando conveniente asignarla a quienes asuman los riesgos de las inversiones a través de derechos de congestión que podrán comercializarse total o parcialmente confiriendo mayor flexibilidad y dinamismo a la inversión en transporte.**
- 10. Crea un fondo de remuneración del transporte donde deberán indicarse los ingresos, quienes resultan sujetos obligados al pago y el destino específico previsto a los fines de una correcta aplicación de la remuneración del sistema y sus ampliaciones.**

Tercer Momento. Las Reformas de Segunda Generación.

Fortalezas:

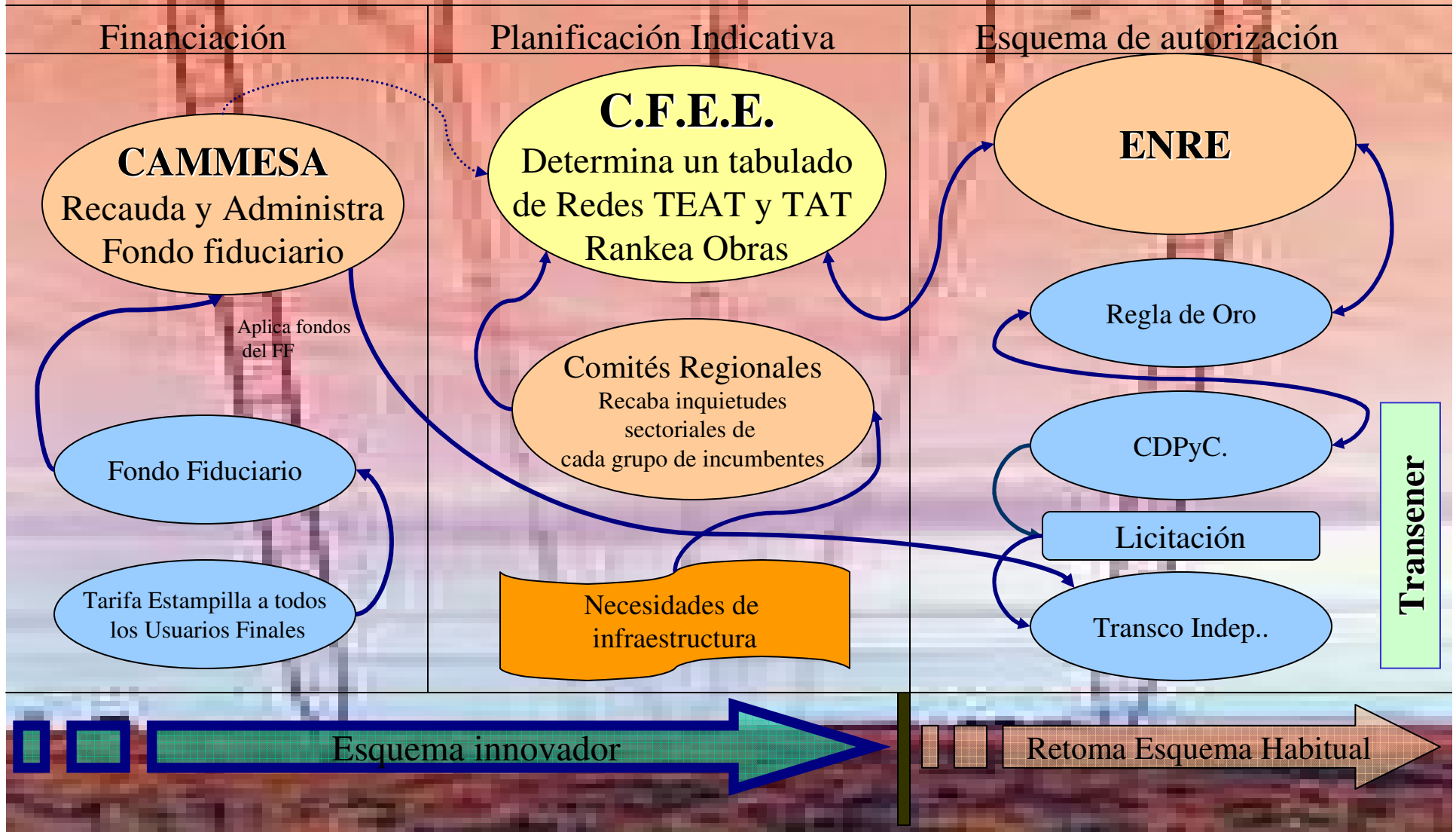
- 1. La búsqueda de eficiencia en inversiones de ampliación del sistema a riesgo.**
- 2. Distinción entre ampliaciones a riesgo y ampliaciones necesarias del sistema en términos de la calidad y confiabilidad.**
- 3. Mayor flexibilidad y dinamismo en inversiones al introducir la comercialización total o parcial de los derechos de congestión.**

Debilidades:

- 1. Al no estar caracterizada de Servicio Público las ampliaciones de riesgo se inducía a conflictos respecto a derechos de paso y servidumbre.**
- 2. Evaluación financiera de los proyectos.**
- 3. Los flujos de ingresos, costos y riesgos económicos deciden la entrada de nueva capacidad en ampliación de transporte.**

Marco Legal actual (Leyes 24.065 + 15.336) + Modificaciones

Creación del paraguas normativo



Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

1. ¿Quién paga la Ampliación de Transporte?

Usuarios, Generadores (incluidos Importadores y Exportadores)

2. ¿Cómo pagan?

Usuarios: Estampilla diferencial s/consumo – (+ consumo < pagan)

Generadores: Cargo por unidad de energía despachada en c/momento

Exportadores: Estampilla fija por unidad de exportación.

Los acumulados del F. Federal y SALEX existentes, pasan a integrar la Cuenta.

3. ¿Quién propone la Planificación Indicativa?

El CFEE, con el aporte de los Consejos Regionales.

4. ¿Quién decide la ejecución de obras?

El ENRE.

5. ¿Cómo se decide la ejecución de obras?

Elencamientos en función de: 1) La Regla de Oro (inciden SALEX acumulados del corredor)

2) Relación Costo- Beneficio

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

6. ¿Como se deciden los montos a aportar?

En función de los costos y obras a ejecutar durante el período adoptado para la vigencia del Plan.

7. ¿Persisten los fondos SALEX?

Si, no así el F. Federal, donde el valor de \$ 0,6 MW pasa al Fondo Compensador Tarifario y FEDEI.

8. ¿Como se actualiza la Planificación?

Anualmente se revisa la Planificación Indicativa, Estampillado necesario para ejecutar las obras y su elencamiento.

9. ¿Quien recauda y administra los fondos?

Recauda y audita CAMMESA, dispone de la administración de fondos de acuerdo con las instrucciones del ENRE y Contratos de obras.

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

Los Comité Regionales identifican:

- **Necesidades de expansión.**
- **Beneficiarios.**

La Estampilla se distribuye en función de:

- **Consumo.**
- **Vinculación a la red.**

El sistema de Estampilla

- **Permite:** definir con mejor precisión el universo de aportantes.
- **Requiere:** una escala diferenciada de Estampillado según el beneficio. Distintas Estampillas conforme a la región, característica de los agentes, etc.
- **Define:** una Política Energética Global.

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

El mecanismo asegura:

- **No hay ningún mecanismo que calcule áreas de influencias ni pérdidas resistivas.**
- **Todo es absolutamente transparente y participativo.**
- **Prioriza el desarrollo desde lo social y no sobre la base de una renta económica.**
- **Un fondo único que concentre los recursos del Fondo Fiduciario de Transporte del Plan Federal y los Fondos SALEX.**
- **Un Comité de Administración con participación Pública y Privada.**
- **Fortalecimiento del ENRE.**

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

Inconvenientes y cuestiones a resolver:

- **Costos.**
- **Distorsiones de los beneficiarios.**
- **Debe impedirse el traslado de la renta.**
- **Mecanismo de protección de la competencia.**
- **Requiere incluir mecanismo de accesibilidad.**

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

Propuesta de Modificación de la Ley 24.065

En la legislación vigente se detectaron dos corrientes jurídicas:

1. La que sostiene que Distribución y Transporte deben ser Servicio Público (Ley 24.065).
2. Siempre que se tenga Facultad o Poder Regulatorio no es necesario calificar a la Distribución y Transporte de Servicio Público (La Reglamentación adhiere a esta corriente)

La colisión entre 1) y 2) marcan la inconsistencias entre la Ley, sus preceptos y la Reglamentación.

Revisión del Sistema Argentino de Transporte Eléctrico - Propuesta

Propuesta: Modificar la Ley

- I. Recurrir valerse de los principios que establece la pirámide jurídica.**
- II. Se debe revisar y solucionar:**
 - a. El Transportista Independiente aparece en la Reglamentación y no en la Ley.**

Para la Reglamentación

- b. La decisión de ejecutar o no una obra queda en manos privadas – La Ley 24.065 art. 3) ordena mantener el Servicio Público, su continuidad y demás caracteres. El titular del S.P. debe resolver.**
 - c. La Reglamentación vincula el Transporte y la Ampliación de Transporte a través de una licencia técnica otorgada por el Concesionario Transportista. Especie de Sub Contrato.**

La Ley 24.065 fija que el titular del S.P: es quien otorga concesión, licencia o permiso.
- III. Clarificar facultades y atribuciones del Organo de Control (ENRE) y el Organo encargado de fijar las políticas energéticas (P.E. y S.E.).**

Ratificar calidad de Servicio Público de Transporte y establecer Principios Ampliatorios en materia de Expansión de Transporte

Transporte de Electricidad

- Síntesis del Análisis:

- Tres Momentos

- 1- Antes de la ley 23696
- 2- Ley 23696. Reforma de 1° Generación
- 3- Reforma de 2° Generación

- Propuesta a nivel de:

- I. Instrumentos

Modificación de la ley 24065

- II. Principios Regulatorios

- 1- Planificación indicativa
- 2- Sistema mallado
- 3- Régimen estampilla diferencial