



Análisis sobre el proyecto de pliego de licitación para el Sistema de Transporte de Gas del Centro

JULIO 2019

Juan Bautista Alberdi 431 (B1636FNI) Olivos, Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 11 4897 7118 / 7131
Mail: info@energyconsilium.com
www.energyconsilium.com

Aviso Legal:

«El presente documento ha sido elaborado por **ENERGY CONSILIUM** en respuesta a la consulta pública emitida sobre la materia por las autoridades respectivas. El documento expresa la opinión independiente de **ENERGY CONSILIUM**, a modo meramente orientativo de los criterios generales de política regulatoria que estima pertinente sobre los temas sometidos a consulta, a fin de que puedan ser considerados por las autoridades en el proceso de elaboración participativa de las normas. No tiene por objeto brindar datos, proyecciones o análisis específicos sobre dichos temas, por lo que no se asume responsabilidad alguna con relación a cualquier acción que se adopte en base a la información contenida en el presente.»

Tabla de Contenido

I.	Introducción y resumen ejecutivo	3
II.	Marco normativo general	4
III.	Análisis de los documentos sometidos a consulta pública.....	8
III.1	Comentarios generales.....	8
III.2	Análisis de la propuesta en particular	11

I. Introducción y resumen ejecutivo

1. El objetivo del presente documento es responder a la [Consulta Pública](#) realizada en julio de 2019 por la Subsecretaría de Hidrocarburos y Combustibles (SSHC), mediante la cual puso a consideración y evaluación de todos los interesados el proyecto de pliego para la licitación pública nacional e internacional a los fines de adjudicar una licencia para la prestación del servicio de transporte de gas natural del nuevo Sistema de Transporte de Gas del Centro.
2. En el sistema que surge del marco regulatorio del gas natural el proceso de expansión de la capacidad de transporte se origina en las necesidades de los propios actores del mercado y cuando aquella requiere de un nuevo gasoducto, se debe realizar una licitación pública. Cumplimentado lo previsto en la licitación, se otorga la licencia correspondiente al oferente que presente la menor tarifa para el tramo licitado. Una vez otorgada la licencia, se procede con el procedimiento de adjudicación de la capacidad de transporte firme según los Lineamientos para la Asignación de la Capacidad de Transporte Firme. Finalizada dicha adjudicación, y sujeto al resultado de la misma, el transportista comienza con la construcción del gasoducto.
3. En ese marco, mediante el Decreto 465/2019, el Poder Ejecutivo Nacional instruyó a la Secretaría de Gobierno de Energía a convocar a una licitación pública nacional e internacional, a los fines de adjudicar una licencia para la prestación del servicio de transporte de gas natural del nuevo Sistema de Transporte de Gas del Centro. Adicionalmente, se decretó que deberá preverse un Régimen Especial Temporario, para el cual, entre otros, *“el pliego de la licitación establecerá la asignación parcial de la capacidad de transporte inicial en forma directa, y el resto de la capacidad se asignará mediante procedimientos abiertos a fin de asegurar la no discriminación en el acceso”*.
4. El esquema adoptado con respecto a la asignación directa de la demanda inicial en el proceso licitatorio se aparta del proceso habitual, ya que en este caso no sólo se está otorgando un derecho a construir y operar el transporte, sino que se genera una obligación de construir el gasoducto sin seguridad de que exista demanda adicional para completar el volumen del gasoducto que, a su vez, también está predefinido en el proceso licitatorio.
5. De nuestro análisis de los documentos puestos a consideración en consulta pública, concluimos que, dado el apartamiento del proceso habitual para expandir el sistema de transporte, existen algunos elementos que sería importante considerar en pos de la eficiencia y, por ende, la sustentabilidad del proyecto.
6. El presente documento se organiza de la siguiente manera. En la Sección II desarrollamos el marco normativo general dentro del que se circunscribe el proyecto de pliego puesto a consideración, incluyendo los derechos y obligaciones de los actores del sector de transporte de gas natural. Dicha sección tiene por objeto presentar el contexto regulatorio y normativo que permita el posterior análisis del compendio de normas puesto en Consulta Pública. En la Sección III presentamos el análisis general y particular de normas y condiciones que contiene el documento puesto a consideración y evaluación.

II. Marco normativo general

7. El transporte y distribución de gas natural en Argentina son regulados mediante la Ley [24.076](#), la cual los define como servicios públicos nacionales. Entre los objetivos de política general allí fijados figuran la adecuada protección de los derechos de los consumidores y la promoción de la competitividad de los mercados de oferta y demanda de gas natural, alentando inversiones para asegurar el suministro a largo plazo y asegurando que las tarifas que se apliquen a los servicios sean justas y razonables de acuerdo con lo normado en la propia ley. Asimismo, se propende a una mejor operación, confiabilidad, igualdad, libre acceso, no discriminación y uso generalizado de los servicios de transporte y distribución. El cumplimiento de dichos objetivos está bajo el control del Ente Nacional Regulador del Gas (ENARGAS), creado por el Artículo 50 de la propia ley.
8. Asimismo, la ley establece que, para el transporte y la distribución de gas natural, el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) debe otorgar previamente las habilitaciones correspondientes. El otorgamiento de concesión, licencia o permiso debe realizarse previa selección por licitación pública, con excepción de las concesiones para el transporte de los hidrocarburos otorgadas según lo normado por el Artículo 28 de la Ley [17.319](#) (Ley de Hidrocarburos),
9. En cuanto a las tarifas por los servicios de transporte y distribución prestados bajo el régimen establecido, las mismas deberán proveer a los transportistas y distribuidores que operen en forma económica y prudente la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable, tomando en cuenta las diferencias que puedan existir entre los distintos tipos de servicios, en cuanto a la forma de prestación, ubicación geográfica, distancia relativa a los yacimientos y cualquier otra modalidad que el ENARGAS califique como relevante. Esas tarifas deberán, asimismo, contemplar que la rentabilidad razonable resulte “similar a la de otras actividades de riesgo equiparable o comparable” y “guarde relación con el grado de eficiencia y prestación satisfactoria de los servicios”.
10. Dichas tarifas, fijadas en los pliegos de condiciones por los cuales se licitarán habilitaciones de transporte, serán máximas. Por lo tanto, los transportistas y distribuidores podrán cobrar tarifas menores a las fijadas (reduciendo la rentabilidad contemplada en sus tarifas máximas), sin embargo, en línea con el objetivo de no discriminación buscado, no podrán “aplicar diferencias en sus tarifas, cargos, servicios o cualquier otro concepto, excepto que tales diferencias resulten de distinta localización, tipo de servicios o cualquier otro distingo equivalente que pueda aprobar el ENARGAS”. De la misma manera, los costos atribuibles al servicio prestado a un consumidor o categoría de consumidores no podrán ser recuperados mediante tarifas cobradas a otros consumidores.
11. La aprobación de dichas tarifas es función del ENARGAS. Para ello, el ente debe establecer las bases para su cálculo y controlar que sean aplicadas de conformidad con las “correspondientes habilitaciones y con las disposiciones de [la] ley”. Asimismo, se establece que el ENARGAS revise cada 5 años el sistema de ajuste de tarifas.

12. Mediante el Decreto [1.738/1992](#) y sus modificaciones se reglamenta la Ley 24.076. En términos de los objetivos del marco regulatorio de gas natural, allí se establece que resulta de interés general alentar las inversiones que aseguren adecuadamente la provisión de gas a largo plazo, así como la construcción y el mantenimiento de la infraestructura necesaria a dichos fines.
13. En ese sentido, se establece que el ENARGAS aplicará políticas que permitan el recupero, a través de las respectivas tarifas, de todos los costos razonables, incluyendo el costo de capital, a quienes operen eficientemente los servicios de transporte y distribución. Por lo tanto, para la definición de tarifas justas y razonables, el ENARGAS debe tener en cuenta tanto la necesidad de atraer nuevos capitales destinados a asegurar un servicio confiable, la expansión de los mercados y el mantenimiento adecuado de las instalaciones, como los derechos de los consumidores a acceder un servicio seguro y de largo plazo. Asimismo, se establece que, a fin de aplicar la política de libre acceso, el ENARGAS emitirá normas de alcance general que resulten compatibles con tal principio incluyendo:
 - a. *“disposiciones que fijen las bases para el reparto equitativo de la capacidad disponible entre las partes interesadas, sin perjuicio de la prioridad que corresponde al servicio no interrumpible,*
 - b. *disposiciones que alienten la inversión para incrementar la capacidad del sistema, y*
 - c. *disposiciones que incentiven la utilización más eficiente de la capacidad disponible, inclusive mediante la redistribución de la capacidad cuando la misma no se encuentre utilizada en una manera acorde con los objetivos de la ley.”*
14. En la reglamentación del Artículo 4 de la ley se establece que *“el Ente determinará los requisitos que se exigirán en cada caso a fin de que el Poder Ejecutivo autorice la provisión de servicios de Transporte”*. Este aspecto deberá verificarse también en este caso.
15. En términos de tarifas, en el Artículo 41 del decreto reglamentario se especifica que *“las tarifas de transporte y distribución se calcularán en dólares”* así como que *“la metodología para ajustar las tarifas de los transportistas y distribuidores en base a indicadores de mercado internacional a que se hace referencia en el Artículo 41 de la Ley será incluida en las respectivas habilitaciones”*.
16. Por último, cumpliendo con lo determinado en el decreto, por medio de su Resolución [1.483/2000](#) el ENARGAS aprobó los Lineamientos para la Asignación de la Capacidad de Transporte Firme. Dichos lineamientos norman el procedimiento de adjudicación de la capacidad de transporte firme, tanto para expansiones (factibles o no con tarifa vigente) como para capacidad remanente.
17. En caso de requerirse una tarifa mayor a la vigente para realizar la expansión, el transportista podrá solicitar *“un ajuste de tarifas por factor k”* (en línea con lo establecidos en el Artículo 41, tanto de la ley como del decreto reglamentario) o *“si aplica un criterio de costo incremental, por el cual el solicitante de la nueva capacidad pagará los aportes adicionales necesarios para la expansión”*. En este último caso, el transportista deberá enviar al ENARGAS y a los interesados *“las condiciones definitivas de la oferta, aclarando la tarifa que considera aceptable para realizar*

la obra". Dicha presentación al ente deberá incluir la memoria descriptiva detallada de la expansión, incluyendo la evaluación económica de la misma.

18. Por lo tanto, según el esquema que surge de lo establecido en la ley, el decreto y la resolución del ENARGAS, el proceso de expansión de la capacidad de transporte de gas natural se origina en las necesidades de los propios actores del mercado y, a su iniciativa, la expansión a realizar podrá encuadrarse como una expansión de los gasoductos existentes, o un nuevo gasoducto que requerirá de una nueva licencia. En este último caso, para el otorgamiento de la licencia, se deberá realizar una licitación pública. Frente a dicha licitación, los potenciales transportistas presentarán sus ofertas, las cuales considerarán las cuestiones tanto técnicas como económicas de sus respectivos proyectos, entre ellas las tarifas a aplicar para el transporte en el tramo licitado.
19. Para ello, es habitual que los distintos cargadores interesados en este transporte hayan validado previamente con el potencial transportista las condiciones de los futuros contratos de transporte, incluyendo la viabilidad del proyecto, siempre respetando lo establecido en la ley, incluyendo, en otros, los principios de libre acceso y no discriminación.
20. Cumplimentado lo previsto en la convocatoria, se otorgará la licencia correspondiente al oferente que presente la menor tarifa para el tramo licitado. Para el transportista, el otorgamiento de la licencia implicará, por un lado, la obligación de construir y operar el tramo correspondiente dentro de un plazo determinado, vencido el cual se dará de baja la licencia. Por otro lado, el transportista tiene el derecho a recibir las tarifas máximas, con sus respectivas actualizaciones, establecidas con el otorgamiento de la concesión.
21. Una vez otorgada la licencia, se procederá con la adjudicación de la capacidad de transporte firme según los Lineamientos para la Asignación de la Capacidad de Transporte Firme. Finalizada la adjudicación de la capacidad de transporte firme, y sujeto al resultado de la misma, el transportista comienza con la construcción del gasoducto.
22. Mediante el Decreto [465/2019](#) el PEN instruyó a la Secretaría de Gobierno de Energía (SGE) a convocar a una licitación pública nacional e internacional, a los fines de adjudicar una licencia para la prestación del servicio de transporte de gas natural que contemple como obligación el diseño y la construcción de un gasoducto que conecte la Subzona Neuquén (en las proximidades de la localidad de Tratayén, Provincia del Neuquén) con la localidad de Salliqueló, Provincia de Buenos Aires, y con las Subzonas Gran Buenos Aires y Litoral, en las proximidades de la Ciudad de San Nicolás de los Arroyos, Provincia de Buenos Aires.
23. Adicionalmente, se dispuso que deberá preverse un Régimen Especial Temporario (RET), por un plazo de 17 años contados a partir de la suscripción de la licencia. Se estableció que, durante la vigencia del RET, no resultarán aplicables las disposiciones del Título IX del Capítulo I de la Ley 24.076 ("Tarifas") en tanto se opongan a lo previsto en dicho decreto. Vencido el período comprendido en el RET y hasta la finalización del plazo de la licencia (35 años, en línea con lo estipulado en el Artículo 5 de la Ley 24.062), se aplicará, en su totalidad, el régimen previsto en la Ley 24.065.

24. Las pautas que regirán durante el RET previstas en el decreto son:
- “La remuneración del transportista y los ajustes que correspondan serán libremente negociados con los cargadores, sin incurrir en conductas discriminatorias.*
 - En ningún caso los valores que surjan de la negociación serán trasladables a los cuadros tarifarios finales de los usuarios de la demanda prioritaria de gas natural.*
 - El pliego de la licitación establecerá la asignación parcial de la capacidad de transporte inicial en forma directa, y el resto de la capacidad se asignará mediante procedimientos abiertos a fin de asegurar la no discriminación en el acceso.”*
25. Como veremos más adelante, la asignación directa de la demanda inicial en el proceso licitatorio (inciso c) del Artículo 2 del Decreto 465/2019) se aparta del proceso habitual, ya que en este caso no sólo se está otorgando un derecho a construir y operar el transporte, sino que se genera una obligación de construir el transporte sin seguridad de que exista demanda adicional para completar el volumen del gasoducto que, a su vez, también está predefinido en el proceso licitatorio.
26. En la práctica este proceso guarda ciertas semejanzas con un contrato de obra pública o de participación público-privada, ya que es el propio Estado, y no los actores del mercado, el que define de antemano la demanda que asumirá el compromiso y las condiciones de repago de la inversión. Este esquema es idóneo para acompañar decisiones de política energética del Estado, pero no asegura la eficiencia propia de un proceso surgido de las necesidades del mercado.

III. Análisis de los documentos sometidos a consulta pública

III.1 Comentarios generales

27. En virtud del análisis realizado del marco regulatorio vigente y los documentos puestos en Consulta Pública, a continuación se indican algunas consideraciones de índole general a tener en cuenta.

Control de razonabilidad del precio

28. En el caso de la presente convocatoria, parte de la capacidad de transporte asignada inicialmente no surgirá de una libre negociación, según la conveniencia de la parte contratante, sino que será asignada a un Cargador (Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico Sociedad Anónima - CAMMESA) en forma directa al "Precio Adjudicado", es decir, el precio indicado en la propuesta económica adjudicada al transportista en el marco de la licitación, sin un verdadero proceso de negociación.

29. En esa línea, entendemos que resulta de vital importancia incorporar explícitamente en la normativa de la convocatoria la realización de un control de razonabilidad de los precios obtenidos en la licitación.

30. En la construcción de transporte de gas natural, lo habitual es que se asignen la totalidad de los costos del proyecto a la totalidad de la demanda asegurada al momento de construcción del gasoducto, pudiendo reservarse, eventualmente, una parte de la capacidad para futuros cargadores.

31. Por lo tanto, para la definición del precio a ofertar en esta licitación, en lo que respecta a los ingresos esperados, los oferentes podrían considerar principalmente (o únicamente) el flujo de ingresos esperados del contrato de reserva de capacidad en firme con CAMMESA, que, en principio, haría uso únicamente de un 67% de la capacidad inicial de la Fase 1 del nuevo gasoducto durante el RET. En términos de costos, los oferentes podrían tener en cuenta las inversiones, costos y riesgos correspondientes tanto a la Fase 1 como a la Fase 2 del proyecto.

32. En ese caso, el prorrateo de los costos de construcción y operación de la totalidad del proyecto en los ingresos limitados a la capacidad que será inicialmente adjudicada de manera directa, resultaría en un precio licitado mayor que aquel que tenga en cuenta un flujo de ingresos correspondiente a la totalidad del trayecto y/o a una mayor reserva de capacidad.

33. En ese sentido, resultaría apropiado que en el pliego se solicite la discriminación de precio por tramo o servicio a brindar, o, en su defecto, se aclare la asignación de costos incluida para la definición del precio. En cualquier caso, dicha situación resalta la importancia del control de razonabilidad de los precios obtenidos en la licitación, así como las consideraciones sobre la Fase 2, que se verán más adelante.

34. En esa línea, se podría incorporar al Pliego la entrega obligatoria por parte de los oferentes de los modelos económicos, de manera similar a lo estipulado en los casos de expansión de

sistemas de transporte en que “aplica el criterio de costo incremental”, según lo estipulado en la Resolución ENARGAS 1.483/2000.

Libertad de precios

35. Las Reglas Básicas de la Licencia (RBL) indican que una de las obligaciones básicas del régimen de prestación del servicio (inciso 4.3.1): “Permitir a la Licenciataria negociar libremente con los Cargadores la remuneración por el Servicio Licenciado durante el RET y, con posterioridad al RET, percibir las Tarifas estipuladas en el Título IX del Capítulo I de la presente que determine la Autoridad Regulatoria en un todo de acuerdo con lo dispuesto por la Ley, sin discriminación entre los cargadores tanto durante la vigencia del RET como con posterioridad.”
36. Observamos que, si bien las RBL otorgan, en teoría, derecho a la negociación libre del precio del servicio, a su vez se aplican restricciones sobre el precio durante el RET, ya que:
- CAMMESA no participa de negociación alguna con los potenciales oferentes para determinar las condiciones del servicio, sino que el precio del servicio será el que surja con la adjudicación de la licitación,
 - Al establecer que “no podrá existir discriminación de precios entre los valores que surjan de la Licitación y los libremente negociados” (RBL, inciso 9.2), el precio de la licitación actúa como un valor máximo para el precio del servicio de transporte, salvo que se acuerden precios distintos para servicios en condiciones distintas.

Reducción de competencia

37. La mayor competencia es un mecanismo esencial para obtener precios de mercado en cualquier licitación, razón por la cual, en el diseño de la misma, se busca evitar establecer reglas y/o condiciones que impidan o desincentiven la entrada de competidores.
38. En ese sentido, el plazo de comienzo de prestación del servicio de 18 meses impuesto para la Fase I de la Licencia del Sistema de Transporte de Gas del Centro limitaría la cantidad de oferentes en condiciones de presentarse a la Licitación, reduciendo así la concurrencia a la licitación pública y la competencia entre oferentes.

Fase 2

39. Acorde a las RBL, el transportista que resulte adjudicatario de la Licencia tendrá entre sus Obligaciones Específicas llevar a cabo las Inversiones Obligatorias Fase 1 (necesarias para poner en operación el tramo Subzona Neuquén – Salliqueló) y las Inversiones Obligatorias Fase 2 (tramo Salliqueló – Subzonas Gran Buenos Aires y Litoral). Algunas de los requisitos y condiciones que reglamentan a estas últimas, sin embargo, requieren, a nuestro entender, de algunas consideraciones adicionales.
40. Según se establece en las RBL, parecerían no existir penalidades para el Transportista por no cumplir con las obligaciones de inversión sobre la Fase 2, salvo la pérdida de la licencia por el tramo correspondiente. Por lo tanto, en caso de no tener interés el Transportista de construir y operar el tramo Salliqueló – Subzonas Gran Buenos Aires y Litoral, puede

simplemente incumplir estas inversiones, sin consecuencia sobre derechos como Licenciataria sobre el tramo Subzona Neuquén – Salliqueló, ni pérdida económica alguna. Ello destaca la importancia de clarificar la relación entre el precio de adjudicación y el compromiso de inversión.

41. Por otro lado, según el Inciso 5.1 de las RBL, ante el incumplimiento de las Inversiones Obligatorias Fase 2, caducarán los derechos del Transportista sobre el tramo correspondiente, por lo que el Otorgante podrá licitar bajo una nueva licencia dicho tramo. En tal caso, previo a llevar a cabo la nueva licitación para la construcción y operación del tramo correspondiente, la Autoridad Regulatoria deberá elaborar un informe *“recomendando la nueva licitación o no, en razón de las condiciones imperantes, evaluando la demanda existente o, si resultare conveniente, extender el plazo para el cumplimiento de la obligación por un máximo de tres (3) años”*.
42. La realización de este análisis de factibilidad (por parte de la Autoridad Regulatoria), para determinar si existe la necesidad y resulta de interés público la construcción y puesta en operación de un gasoducto que conecte Salliqueló – Subzonas Gran Buenos Aires y Litoral, es de vital importancia previo a llevar a cabo una nueva licitación.
43. En ese sentido, finalizada la Fase 1, resultaría apropiado que la Autoridad Regulatoria realizara un nuevo análisis de factibilidad de dicho tramo, independientemente del incumplimiento de las Inversiones Obligatorias Fase 2, según lo estipulado por el inciso 5.1 de las RBL. Eso evitaría la construcción de un gasoducto inconveniente para el sistema o de diseño ineficiente/equivocado.
44. Por lo tanto, se debería analizar la conveniencia de establecer la obligatoriedad impuesta en las RBL al Transportista de llevar a cabo las Inversiones Obligatorias Fase 2 en este momento.

Erogaciones para el erario

45. Entre sus considerandos, el Decreto 465/2019 indica que *“el nuevo gasoducto no demandará erogaciones para el erario ni implicará costo alguno para los usuarios del servicio completo ni para aquellos que tengan contratada actualmente su capacidad de transporte”*.
46. Sin embargo, cabe notar que el modelo de Oferta Irrevocable (Anexo IV de las RBL) constituirá la obligación de entregar o hacer entregar al transportista gas natural para su transporte por parte de CAMMESA, por cuenta y orden del Fondo Unificado, *“cuyo presupuesto es aprobado anualmente por el Congreso de la Nación y será administrado por la Secretaría de Energía”* según lo definido por el Artículo 37 de la Ley [24.065](#), en los términos del Artículo 3 de la Resolución [2022/2005](#) de la ex Secretaría de Energía.
47. Por otro lado, es importante observar que, si bien en el Decreto 465/2019 se han tomado importantes recaudos para evitar erogaciones de la demanda prioritaria de gas natural, el costo resultante de la Oferta Irrevocable (obligación de entregar o hacer entregar al transportista gas

natural para su transporte) por parte de CAMMESA resultará, indefectiblemente, en costos para los usuarios de energía eléctrica.

Vigencia del fondo creado por la Resolución 950/2004 de la ex Secretaría de Energía (SE)

48. En sus considerandos, la Resolución SE [950/2004](#), que constituye el Fondo para atender a la Contratación de Transporte y Adquisición de Gas Natural Destinado a la Generación de Energía Eléctrica, indica *“las disposiciones contenidas en la presente resolución constituyen normas parciales y transitorias, de necesario y urgente dictado en el marco de la emergencia [pública] que afecta la economía del país en cuanto repercute en el MERCADO ELECTRICO MAYORISTA (MEM)”*.
49. No obstante, la Ley [25.561](#) (Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario) no se encuentra vigente desde el año 2018. Por lo tanto, resultaría apropiado aclarar si las normas atinentes a dicho fondo se encuentran vigentes y, en consecuencia, la potestad de CAMMESA, en su carácter de administradora del Fondo creado por la Resolución SE 950/2004, de utilizar los recursos de dicho fondo para financiar los costos resultantes del contrato de servicio de transporte en firme entre CAMMESA y el Transportista.

III.2 Análisis de la propuesta en particular

50. Adicionalmente a los comentarios de índole general, en base a la revisión de los documentos puestos en consulta pública que forman parte del proyecto de Pliego de Bases de Selección y Condiciones de Contratación, se ofrecen comentarios particulares sobre las distintas secciones e incisos de los mismos.

Reglas Básicas de la Licencia de Transporte de Gas Natural (Anexo III)

51. En el Inciso 1.1 de la Sección I: Definiciones e Interpretación se definen términos relevantes, que requieren hacer algunas consideraciones:
- “Activos Esenciales”: Se incluye en esta definición la información contenida en las bases de datos informáticos del Transportista. Si bien es razonable la inclusión de cierto nivel de información relevante, los términos con los que se incluye tal información deben ser más específicos, limitando el amplio alcance que actualmente tiene el texto de la normativa.
 - “Costos de Servidumbre”: su definición fue omitida en las RBL propuestas para el Sistema de Transporte de Gas del Centro. En el Inciso 7.3 se indica que la indemnización o erogación motivada por las servidumbres y restricciones del dominio podrían ser tenidas en cuenta, si correspondiera, en el cómputo del valor de las Tarifas. Sería recomendable incluir en las RBL propuestas una definición detallada, similar a la incorporada en las RBL de las licencias de transporte de gas natural actualmente vigentes (Decreto [2.255/1992](#)), puesto que permitiría discriminar los costos que pueden incluirse en el cómputo del precio durante el RET y las tarifas posteriores al RET, de aquellos que no correspondiese incluir en el cálculo.

- c. "Revisión Quinquenal Tarifaria - RQT": se indica que las revisiones tarifarias podrán ser "marginales o globales". Estos términos no han sido definidos en las RBL.
 - d. "Valor de Tasación": se omite indicar cuál es el objeto de la tasación que será determinada, es decir, el valor de los Activos Esenciales o el valor del negocio. Sería recomendable incluir una definición detallada, como la incorporada en las RBL de las licencias de transporte existentes (Decreto 2.255/1992).
52. En la Sección IV: Régimen de Prestación del Servicio, en el Inciso 4.3.1 se indica que es obligación del Otorgante permitir a la Licenciataria negociar libremente con los Cargadores la remuneración del servicio durante el RET. Sin embargo, dicha negociación debe ocurrir en el marco de lo dispuesto en el Inciso 4.2.14, y con las limitaciones antes indicadas en este informe en los comentarios generales.
53. En el Inciso 4.4.a, se establece que, en caso de ocurrir un evento de caso fortuito o Fuerza Mayor, vencido el plazo de la RET, será posible incrementar las tarifas para compensar el perjuicio sufrido por la Licenciataria. Si bien cláusula similar se incluyó en las RBL de las licencias de transporte existentes, resultado de la privatización de Gas del Estado y el traspaso de los activos preexistentes, el derecho otorgado mediante este Inciso a la Licenciataria resultaría innecesario en este caso. El servicio de transporte ahora normado se llevará a cabo mediante un sistema de transporte donde es responsabilidad de la Licenciataria, entre otros, el diseño, construcción, operación y mantenimiento del sistema de gasoductos. Por ende, tanto durante como después del RET, el riesgo de esta contingencia no necesariamente debería impactar en las tarifas.
54. En la Sección V: Régimen de los Activos Afectados al Servicio, en el Inciso 5.1 se establece que, si la Licenciataria lleva a cabo las Inversiones Obligatorias a un costo total menor que la suma especificada a tal efecto, y en caso de no existir excesos de inversión aprobada por la Autoridad Regulatoria con los que se compense tal deficiencia, el monto neto de la deficiencia será pagadero por la Licenciataria a la Autoridad Regulatoria en concepto de multa. Sin embargo, dado que la totalidad de los costos de las Inversiones Obligatorias habrían sido contemplados en la determinación de la tarifa del servicio, resultaría recomendable que el monto de las inversiones no realizadas fuera trasladado a los Cargadores correspondientes.
55. En el Inciso 5.4, se establece la prohibición de gravar los Activos Esenciales por parte de la Licenciataria. La inclusión de esta prohibición resulta inapropiada en el caso de este sistema de transporte. La posibilidad de gravar los activos podría permitir a la Licenciataria reducir los costos de financiación del proyecto (menor riesgo para los inversores), reduciendo el precio del servicio necesario para cubrir los costos de construcción y operación.
56. En lo que respecta a la Sección IX: Reglamento del Servicio y Tarifas, en el Inciso 9.2 se establece que, terminado el RET y hasta la terminación de la Licencia, la tarifa será determinada por la Autoridad Regulatoria en moneda de curso legal en la República Argentina. En nuestra interpretación del marco normativo, incorporar este requisito, que de hecho no aplica durante el RET, resulta innecesariamente restrictivo.

57. En el Inciso 9.3 se establecen las reglas para llevar a cabo la Determinación Tarifaria Integral y los ajustes de tarifas aplicables con posterioridad al RET. El nivel de especificación de esta normativa, para un proceso que se llevará a cabo dentro de más de 15 años a partir de la suscripción de la Licencia, no parece necesario o conveniente en esta etapa. Sería recomendable incorporar disposiciones de índole conceptual (por ejemplo, reemplazar especificación de IPIM por "ajustes que reflejen los costos relevantes del decreto").

Especificaciones Técnicas (Anexo III – Subanexo I)

58. En la Sección 2, Inciso 2.1.6, se indica que la "Potencia a instalar en la Fase 1" es aquella necesaria para cumplir con los objetivos del diseño. Sin embargo, es necesario clarificar si con ello se refiere a que la Licenciataria tiene la obligación de instalar en la Fase 1 la "Capacidad de Transporte Mínima Inicial", de 15 MMm³/día, o la "Capacidad de Transporte Mínima Futura", de 40 MMm³/día de gas natural. Esto es sumamente relevante, puesto que la capacidad de transporte mínima que está obligada a construir la Licenciataria en la Fase 1 determina el costo total de construcción, que será tenido en cuenta para el cálculo del precio de licitación.

59. Adicionalmente, en las especificaciones técnicas de la capacidad de transporte del gasoducto que conecta la Subzona Neuquén con Salliqueló, se establece que el gasoducto deberá estar diseñado y construido de forma tal que, en el futuro, pueda transportar un caudal de 40 MMm³/día de gas natural. Por otro lado, en las especificaciones del gasoducto que conecte Salliqueló con San Nicolás se estipula que deberá ser capaz de transportar un caudal de 20 MMm³/día de gas natural. Las diferencias entre la capacidad requerida para los distintos tramos del Sistema de Transporte de Gas del Centro hacen necesario clarificar el modelo de flujos de gas natural que ha sido considerado al momento de diseñar estas distintas capacidades de transporte.

Reglamento del Servicio (Anexo III – Subanexo II)

60. En la Sección 2: Definiciones de Reglamento del Servicio se definen términos relevantes, sobre los cuales es necesario hacer algunas consideraciones:

- a. "Año del Contrato": La fragmentación del año calendario indicada para establecer el Año del Contrato no es consistente con la fragmentación indicada para el "Período Invernal" y/o el "Período Estival". Para lograr coincidencia entre las definiciones, el Año del Contrato debería definirse como aquel comprendido entre 1 de abril de cada año calendario y finaliza el 31 de marzo del año calendario inmediato siguiente.
- b. "Poder Calórico": Según la definición empleada y a las prácticas habituales de la industria, este concepto debería denominarse "Poder Calórico Superior".
- c. "Reducción Técnica Temporal": este concepto fue omitido. Debería ser incorporado.

61. Respecto de las RBL vigentes en la actualidad se eliminó la sección de Procesamiento de Gas. La ambigüedad respecto de si los contratos de transporte se referían a contratos de volumen físico o de energía, así como el derecho del transportista a procesar el gas en tránsito, ha generado diversos conflictos desde la entrada en vigencia de la Ley 24.076. Resultaría de

fundamental importancia aprovechar esta oportunidad para dejar claramente identificado si el sistema de transporte operará con contratos de energía o contratos de transporte físico de volumen de gas natural, así como los derechos de procesamiento de gas natural.

62. En nuestra opinión, sería deseable que los contratos de transporte se definieran en términos de energía y, por lo tanto, el procesamiento de gas en tránsito debería ser libremente permitido, siempre y cuando se cumplan las condiciones de recepción y entrega de energía pactadas en los contratos de transporte.
63. En la Sección 6: Facturación, Inciso 6.a, se establece que la factura emitida por el Transportista al Cargador debe estar denominada en moneda local. Sin embargo, no se especifica el mecanismo de conversión de la moneda en la que está determinado el precio del servicio (USD) a la moneda local. Sería recomendable incluir especificaciones adicionales al respecto, como ser la fecha a tener en cuenta o fuente del tipo de cambio.
64. En el Inciso 6.c se establece que, en caso de haber un cambio de tarifas durante un período de facturación, la facturación se calculará promediando las tarifas en base a la cantidad de días de vigencia de cada una de ellas. Sin embargo, lo apropiado sería calcular la facturación según el uso efectivo de la capacidad de transporte, por ejemplo, para contratos interrumpibles.
65. En el Inciso 7.a, se incluyen especificaciones en cuanto el Tipo de Cambio a utilizarse para el pago de la factura. Sin embargo, acorde a lo establecido en el Inciso 6.a, la facturación debe ser emitida en moneda local (pesos), por lo que no serían necesarias en esta sección tales especificaciones. Adicionalmente, cabe notar que el Tipo de Cambio indicado puede resultar innecesariamente específico, pudiendo derivar en el futuro en un inconveniente si, por ejemplo, dejase de publicarse el tipo de cambio especificado. Sería recomendable normar esto de manera más amplia (en la Sección 6), indicando el uso de un tipo de cambio acordado por las partes.
66. En la Sección 11: Fuerza Mayor y Reducciones Diarias, en el Inciso 11.a, se debe actualizar la referencia normativa.
67. En la Sección 12: Presiones Contractuales, se indica que la presión del gas entregado por el Transportista al Cargador será medida "*en el punto más próximo aguas abajo del medidor*". Esta especificación no parece ser consistente con las prácticas habituales de la industria. En general, tal medición debería llevarse a cabo en el Punto de Entrega.
68. En la Sección 25: Estipulaciones Contractuales Durante el RET, se establece que los contratos celebrados durante el RET deberán ser informados al Ente Regulador, cuando la Autoridad Regulatoria así lo requiera. Sin embargo, a los fines de que el Ente pueda cumplir con su labor regulatoria y verifique el cumplimiento del principio de no discriminación durante y posterior al RET, es necesario que todos los contratos de provisión del servicio de transporte celebrados por la Licenciataria sean informados al Ente Regulador.
69. En cuanto a las Condiciones Especiales del Servicio de Transporte en Firme (TF), en el Inciso 4 se incorporan especificaciones que, para evitar redundancia, deberían ser incluidas únicamente en las Pautas de Despacho.

Oferta Irrevocable de Transporte Firme de Gas Natural (Anexo IV)

70. A continuación se presentan consideraciones respecto de la Oferta Irrevocable de Transporte Firme de Gas Natural (en adelante, la "Oferta") presentada por CAMMESA en el marco de la construcción del nuevo Gasoducto Tratayén – Salliqueló y obras complementarias, y en su carácter de administradora del Fondo creado por Resolución SE 950/2004.
71. Debería aclararse a qué se refiere con la siguiente condición: "*se encuentren aceptadas las ofertas de transporte con TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A. y TRANSPORTADORA DE GAS DEL NORTE S.A., que permitan el transporte del gas natural objeto de esta Oferta en los sistemas de ambos transportistas hasta los Puntos de Entrega consignados en sus correspondientes ofertas.*"
72. El Inciso 1 del Artículo I: Servicios de Transporte de Gas, requiere clarificación.
73. El Inciso 1 del Artículo IV: Plazo, se establece que el Servicio de Transporte Firme será renovado en forma automática por períodos sucesivos de un año, salvo que el Transportista o el Cargador resuelvan no renovarlo. Sin embargo, la renovación automática del contrato no es consistente con el principio que asegura el acceso abierto y libre al sistema de transporte a todo aquel que lo requiera, sin discriminación, siempre que exista capacidad disponible.
74. El Inciso 1 del Artículo V: Precio y Facturación, se menciona que la factura por el Servicio de Transporte Firme se emitirá en pesos utilizando el tipo de cambio vendedor del Banco de la Nación Argentina del día anterior al de la fecha de emisión de la factura, sin especificar si deberá ser el de Cotización Billeto o Cotización Divisas. En el Inciso 2, el Transportista declara conocer y aceptar que los pagos que CAMMESA deba realizar en virtud del Servicio de Transporte Firme estarán sujetos a las disponibilidades de fondos aportados al Fondo de Estabilización por el Fondo Unificado bajo órbita de la SGE. En base a esto, parecería establecerse que la demora en el pago del servicio no implicaría un incumplimiento del contrato, sin clarificarse, además, la obligación de pago de intereses.
75. En el Apéndice A, al definirse "Puntos de Recepción" se indica "son todos los puntos de recepción existentes dentro de la Zona de Recepción". Debería, sin embargo, clarificarse que se trata de todos los puntos de recepción del sistema del transportista.
76. En el Apéndice C debería decir Capacidad "Contratada" en lugar de "a transportar".