

**Mercado  
Eléctrico**

<http://www.mercadoelectriconet.com.ar>

<http://www.melectriconet.com.ar>

[melectrico@melectrico.com.ar](mailto:melectrico@melectrico.com.ar)

---

El presente documento integra  
la biblioteca de **Mercado Eléctrico**

---

TEL/FAX: (54-11) 4489-1031/1055/1058 - Argentina

## **V SEMINARIO DEL CACIER. Calidad del SADI. 25 y 26 de Septiembre de 1997. Las Leñas. Argentina.**

---

### **Lic. Eduardo LERNER (ENRE)**

Este seminario es muy importante para el mejoramiento del sistema, basado fundamentalmente en la calidad, pero que apunta también a todos los demás aspectos de su funcionamiento, en ese sentido es un aporte muy importante. Lo importante, son los estudios, las inquietudes, las evaluaciones, los aportes que hacen cada uno de los sectores y fundamentalmente nos parece importante destacar el nivel académico con que se ha pretendido hacer y se está logrando, con el mismo sentido académico es que nosotros queremos aportar algunas ideas. La primera, sería rescatar algo que ya se dijo y que nos parece fundamental y es la ligazón y la vinculación que tienen el contexto con la normativa, o sea, la regulación y el contexto. La normativa y toda la regulación se hizo para producir un cambio muy profundo en el sector a partir del año '92, algunos de esos aspectos han tenido un éxito relevante, han cumplido su cometido y quizás algunos de esos aspectos entonces es bueno revisarlos en este momento a partir de que la Argentina y el sistema eléctrico de 1992 no es la Argentina de 1997 ni el sistema eléctrico de hoy, ni tampoco lo que va a venir en los años futuros y aquí, es bueno plantearse una pregunta, ¿lo que se necesita es nueva regulación? ¿o solamente nueva regulación? Nosotros pensamos que en parte sí y en parte no, la parte del sí está bastante bien representada, por el impulso de la propuesta hecha por la Secretaría de Energía, por los trabajos de cada una de las Cámaras, por las propuestas que se han visto acá y se escuchan y creemos que es un aspecto importante para seguir avanzando, y la parte que pensamos que no, que no todo es regulación, es que entendemos que el esquema regulatorio vigente en sus partes fundamentales necesita todavía, a veces una mejor comprensión por parte de todos los agentes y a veces también de mejoras de uso y gestión de ese marco regulatorio. Hay algunos aspectos que nos gustaría en este sentido hacer algunas pequeñas menciones, se habló mucho del sistema de transporte y evidentemente cuando se habla de calidad y seguridad, hay que mirar el sistema de transporte, en este sentido el ENRE observa con preocupación la evolución del sistema de transporte, y lo observa con preocupación teniendo en cuenta: el aumento de la demanda, la instalación de nueva oferta y la perspectiva consecuente que deviene de todo este tipo de variables. Hay otro aspecto del sistema de transporte que también es de preocupación para el ENRE, y es la evolución de la capacidad de remanente en los PAFTT, que entiende que es una situación que hay que analizar y estudiar porque piensa que puede agravar la situación global de calidad y

seguridad. En particular cuando hablamos del sistema de transporte y tenemos en cuenta las señales económicas sobre las cuales está basado el modelo, vemos que existen dificultades claras en los procedimientos de acceso y ampliación del sistema de transporte, en este sentido las convocatorias y las propuestas de la Secretaría de Energía tienen elementos muy interesantes.

Hubo también propuestas de todas las asociaciones tendientes en el mismo sentido que va a haber que compatibilizar porque lógicamente las asociaciones miran la óptica global desde su óptica individual, acá lo que necesita la regulación es seguir preservando ante todo el interés general. Hay algunas cosas que el ENRE está haciendo en materia de acceso y ampliación del sistema de transporte, una de ellas, son los comités regionales de transporte, que están funcionando para el NOA, CUYO, y la región del NEA. Brevemente quiero referir que es una acción de convocatoria que ha iniciado el ENRE, de la cual participan las transportistas por distribución troncal en cada una de estas zonas y los usuarios de la red de transporte donde se revisan las guías de referencia de transporte, se plantean las necesidades e inquietudes de cada uno de los agentes y este es un foro que no es un foro del ENRE, es un foro de los actores del mercado, donde el ENRE, lo que hace es promoverlos, convocarlos y darles un ámbito de discusión y de intercambio de ideas. En algunos casos vemos que este tipo de comités está produciendo resultados promisorios y entendemos que es importante destacar la acción del estado promoviendo la participación de los particulares y de los privados, y los privados asumiendo su rol y su interés no sólo de corto plazo sino también de largo plazo. Hay otras acciones que se están analizando las posibilidades de flexibilizar y de hacer propuestas en el sentido de flexibilizar los límites para ampliaciones menor o mayor, porque vemos que a veces un simple monto de inversión no refleja adecuadamente las otras alternativas, que en ciertas configuraciones particulares pueden ayudar a definir o separar lo que pueda tratarse como ampliación menor o como ampliación mayor.

Vale la pena mencionar y destacar, es que muchas de las dificultades que se han planteado respecto a problemas de acceso y ampliación del sistema de transporte, tienen que ver con problemas jurisdiccionales o interjurisdiccionales, cuando decimos interjurisdiccionales nos referimos a la relación Gobierno Nacional o Federal y Gobierno Provincial, y también a dificultades entre distintos agentes para identificar claramente o comprender claramente los derechos y obligaciones de cada uno. Se han hecho algunas referencias a ciertas ampliaciones, desde que se han detectado hasta que sean finalmente puestos en marcha han demorado 3 ó 4 años. Muchos de los problemas surgen por estos problemas de entendimiento de la jurisdicción y del entendimiento del rol que le corresponde a cada uno de los usuarios,

sobre eso, este es un tema que nos parece importante llamar a la reflexión, porque son todos temas de arranque que se plantean en un esquema, que si bien, han tenido logros muy importantes en estos 5 años, también hay que tener en cuenta que son los 5 años fundacionales donde se resuelven todo este tipo de problemas, que a veces son muy intrincados, no son fáciles de resolver sobre eso también se está trabajando en forma bastante intensa.

También se está trabajando sobre los criterios de calidad de diseño y de diseño de instalaciones, y en ese sentido, hay requerimientos precisos sobre las transportistas y se está avanzando no sólo en este tipo de reglamentaciones sino que se les está requiriendo a las transportistas que más allá de las guías de referencia y de los problemas específicos que surgen de ellos, se está tratando de buscar una especie de foro, de coordinación que permita globalmente sacar conclusiones que surjan de los propios actores del mercado y que permitan enriquecer una visión hacia el futuro.

Cabe hacer quizás una corta reflexión sobre la ampliación de la 4º línea. La ampliación de la 4º línea es un proceso obvio para extendernos dada su importancia, sobre el hito que representa en el funcionamiento de los mecanismos del mercado para una obra de esta magnitud, obras que antes eran encaradas exclusivamente bajo la planificación y la gestión del estado. Se discutió sobre la idoneidad de los procedimientos para hacer obras de este tipo, se ha debatido bastante y hay bastantes críticas sobre el método de beneficiario, pero más allá de eso, lo que sería preciso recordar es que acá hay una superposición y una intrincada interrelación entre fenómenos e intereses de corto plazo con intereses de largo plazo. Una obra de la magnitud de la 4º línea es claramente una obra de largo plazo desde el punto de vista económico, definida por el aumento de la dotación de capital, pero también es una obra que requiere muchas decisiones de inversión de importancia y que a veces lleva tiempo tomarlas. Hubo un primer intento fallido que no pudo llevarse a cabo por la propia falta de decisión del grupo de beneficiarios y un segundo intento que casualmente se decía que fue exitoso a partir de la audiencia pública tenida hace un año atrás; a partir de esa audiencia de hace un año atrás finalmente se pudo abrir la licitación hace unos pocos días. El proceso fue muy complicado, muy intrincado, pero no sólo por la forma en que están hechos los procedimientos o por la gestión, los papeles, los pliegos fueron muy discutidos, hubo muchos temas debatidos, hubo muchos intereses cruzados y esto sirve simplemente para reflexionar de que manera se pueden buscar los procedimientos o mejorar los mecanismos, pero al mismo tiempo, planteo estas reflexiones para que no se piense que esto se puede hacer de manera muy fácil y también es un llamamiento para que los propios actores del mercado, cuando gestionan intereses de corto plazo en

obras que son de largo plazo, piensen y tomen conciencia de que eso conlleva un costo, o sea, acá hay mecanismos para ampliaciones que tienen que funcionar a largo plazo y están muy influidos por gestiones, que son genuinas, que son válidas, que es la competencia de una empresa con otra, pero que llevan a dificultar o trabar estas decisiones de largo plazo.

Otro tema que nos gustaría enfatizar brevemente, es que la lógica económica de la gestión de cada uno de los actores, muchas veces lleva a límite la realización de inversiones, eso significa que se posterguen inversiones y se lleva a diferir inversiones haciendo jugar, por un lado la eventualidad de penalizaciones, y esto es un problema de calidad, es el problema que se plantea entre la calidad, las penalizaciones y los precios. Hacemos un análisis crítico de algunas de las señales de largo plazo. Las señales de corto plazo pareciera que están funcionando en forma adecuada, las señales de largo plazo no es que no estén, en algunos casos funcionan, en algunos casos no y acá pensamos que es válida el re-análisis y la revisión del esquema regulatorio, pero también insistimos es válido que en el ámbito de la gestión privada, también se planteen si los incentivos de corto plazo y las metas de corto plazo, que muchas veces se fijan algunos de los más importantes actores del mercado no implican dejar de ver, o no tapar de alguna manera esas señales de largo plazo, que en forma racional y coherente deberían promover otro tipo de acciones.

Finalmente, una reflexión muy corta, sobre la responsabilidad de planeamiento. El estado delegó de alguna manera, no es que renunció pero delegó la función de planeamiento en los mecanismos del mercado, cuando estábamos hablando recién de señales de corto y largo plazo estamos pensando en que es necesario buscar la forma de que el accionar coordinado de los actores privados buscando su propio beneficio, pero atendiendo esas señales de largo plazo, permita sustituir lo que antes era el planeamiento del estado y permita sustituirlo de manera eficiente.