

:: Decreto PEN 465/2019 | VACA MUERTA RESPIRA: SE AGREGA GASODUCTO ::

Finalmente se ha dictado la norma inicial que puede dar pie a un sinnúmero de oportunidades de inversiones y trabajos relacionados directamente (ingeniería, diseño, equipamiento, construcción, mantenimiento de instalaciones, etc.) o indirectamente (financiamiento, transporte, planeamiento, logística, etc.), con el licenciamiento para la construcción y operación de un nuevo y extenso gasoducto que una la formación geológica no convencional Vaca Muerta, con los principales centros de consumo y exportación de gas. El decreto PEN 465/2019, luego de una serie de considerandos técnicos, detalla los beneficios que el "agrandamiento" del Sistema de Transporte" traerá aparejada, a la luz de las perspectivas que ofrece la explotación de gas no convencional en la formación Vaca Muerta. No se ahorra en datos numéricos al respecto.

Entrando en el esquema central, que es lo que nos interesa, el PEN se inclina decididamente por el otorgamiento de una nueva Licencia, bajo la Ley del Marco Regulatorio del Gas 24076 (MRG), a ser otorgada por el por PEN y "administrada" por el Enargas.

Esto implica dejar de lado las prescripciones de la Ley de Hidrocarburos 17319 (LH) y sus modificatorias, y la actividad que desarrollaría la Secretaría de Energía como Autoridad de Aplicación.

En este escenario se dice que la alternativa seguida es más conveniente que el otorgamiento de una concesión de transporte (y no licencia), a las empresas a las que les hayan otorgado una concesión de explotación de hidrocarburos, en los términos del artículo 28 de la LH.

La cuestión es que esta no es la única alternativa que brinda la LH. El artículo 46, segundo párrafo de la misma norma habilita una suerte de iniciativa privada, que da lugar a un llamado a licitación pública, con los fines de otorgar una concesión de transporte de hidrocarburos. El decreto que nos ocupa se mantiene en silencio en relación a este punto. Esto llama la atención toda vez que con apenas unos 10 de anticipación al decreto en comentario, se aprobaron por resolución, las condiciones relevantes para la llamada a licitación con motivo de estas concesiones (Resolución SGE 357/19).

Se trata de una licencia, no de una ampliación de licencias anteriores otorgadas bajo el artículo 16 de MRG, ni nada que se le parezca ni asemeje. No estamos frente a las situaciones como las de TGN vis a vis Gas Andes o TGM. En términos si se quiere gráficos, TGN y TGS tendrán un hermanito, y al igual que sus hermanitos, su papa será MRG y su mama será Enargas.

Pero TGN y TGS (fuera del nombre se entiende) eran empresas, o sistemas preexistentes (propiedad de Gas del Estado). Debido a ello, le eran de aplicación determinados esquemas tarifarios (devenidos inaplicables en tanto contrarios al decreto) del MRG (art. 38 y 39 y regulaciones). Ahora estamos frente a una tercera y NUEVA licencia, -todo desde cero- por lo tanto, el decreto entiende que NO se le deben

aplicar las mismas reglas, sino otras que les sean más beneficiosas a los nuevos dueños de la licenciataria para recuperar más rápidamente, la fuerte inversión de capital inicial que habrá que hacer. Salvando las distancias, TGS y TGN son hijos adoptivos, el nuevo sistema, la nueva empresa, no.

A esos fines se crea un Régimen Especial y Temporario (RET) por un término de 17 años, durante el cual la contraprestación a pagar por el cargador será producto de la libre negociación entre las partes. Luego de ese periodo, será de aplicación el régimen tarifario general.

Este esquema -no previsto en el MRG- es muy similar al de una de las variables disponibles para la ampliación del sistema de transporte eléctrico. En efecto, Los Procedimientos en su Anexo XVI, prevé para ciertas ampliaciones, un periodo de amortización en el cual el transportista cobra un canon (previamente determinado y no producto de la libre negociación) y para el periodo de explotación cobra la tarifa habitual. El decreto se mantiene en silencio respecto de los contratos resultantes de esa negociación (periodos mínimos, moneda, etc.) y ello no es una cuestión mínima. En todo caso debería haber dicho que serán libremente pactados, si ello es así.

No obstante lo anterior, la demanda prioritaria (en general la residencial) no abonará en ningún período, monto diferencial o adicional alguno respecto de la tarifa habitual del sistema, y tampoco (al menos por ahora) se pagará subsidio. Consecuentemente, el diferencial (por esta suerte de “boleto escolar”) lo asumen el transportista y el cargador. Insistimos, nada de esto se prevé en la LMR. El decreto dice que por ello es necesaria una adecuación en este punto.

Otra particularidad del decreto es su insistencia es que no se vulnerará el libre acceso, ni se practicará discriminación alguna. Dejando de lado por un momento las reglas de prioridades sobre los servicios fijos e interrumpibles, resultará difícil establecer parámetros sobre discriminación o acceso cuando un cargador ofrece más dinero que otro por un mismo servicio. ¿Qué discriminación puede haber allí? ¿Qué discriminación puede haber si el servicio es brindado a quien ofrece más, cuando las reglas obligan al transportista a -probablemente- perder plata con la demanda prioritaria? Nada dice el decreto sobre la pérdida de derechos de la demanda prioritaria en cuando al despacho; la que podría ocupar una parte significativa del ducto o variar en su impacto, al menos durante los primeros 17 correspondientes al RET.

En cuanto al acceso abierto, el decreto dispone que la demanda inicial será prevista en el procedimiento licitatorio, y para el resto, hasta completar la capacidad total del gasoducto, el transportista desarrollará procedimientos abiertos, para evitar discriminaciones. Cabe preguntarse sobre qué bases se determinará esa demanda inicial. Sea para exportación, suministro de centrales eléctricas, etc., el criterio puede por un lado chocar contra regulaciones en vigor. Pero por otra parte el criterio de fijación debería ser muy flexible o incluso modificable, dado que las necesidades pueden variar de acuerdo a las

circunstancias durante un período de 35 años más 10 de ampliación, que es el término aplicable a estas licencias según el MRG, tal como indica el decreto, y por supuesto también aplicable a que se otorgará.

El decreto no se refiere a las reglas de concentración de mercados según el MRG. Consiguientemente, entendemos que las mismas serán de estricta aplicación, y tanto distribuidores como otros transportistas o productores deberán respetarlas. Visto que los productores podrían tener mucho interés en formar un licenciatario de transporte, las reglas sobre control de los productores sobre un transportistas (particularmente la llamada “regla del 20%”) debería ser considerada con especial cuidado.

El gasoducto tendrá una extensión de un poco más de 1000 km dividido en 2 tramos. Estará asimismo conectado con otros gasoductos del sistema y atenderá una demanda considerable.

Se espera que el congreso apruebe el decreto lo antes posible, para que el gasoducto esté operativo en 2021 y no 2022, lo que implicaría de no hacerse, una pérdida de U\$S 240 millones por el atraso de un año, según estimación del decreto.

Buenos Aires, 19 de julio de 2019.
