



Universidad de San Andrés

Departamento de Derecho

Maestría en Derecho Empresario

**TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.
POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES**

Alumno: Francisco Trigo Humaran

Tutor: Nicolas Eliashev

2019

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE
NUEVOS ACTORES.



Universidad de
San Andrés

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE
NUEVOS ACTORES.

Alumno: Francisco Trigo Humaran

Tutor: Nicolas Eliashev

2019

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE
NUEVOS ACTORES.

Índice Temático:

I. Introducción.

A. Planteo de la problemática en materia de Transporte de Gas Natural

B. Introducción al mercado de los Hidrocarburos

C. La Actividad del Midstream

D. La importancia del Gas Natural en nuestro país

II. Desarrollo. Transporte de Gas Natural según marco regulatorio actual en la República Argentina. Comparaciones y Diferencias en los regímenes de transporte de hidrocarburos

A. Diferencia entre los regímenes de Transporte de Gas en las Leyes 17.319 y 24.076.

B. Transportadora de Gas del Centro

C. Comparación entre el Transportes de Gas Natural con el de Petróleo Crudo y Energía Eléctrica

D. Transporte de Gas Natural en Estados Unidos

III. Propuesta. La inserción de la figura del Transportista de Gas Independiente

A. Encuadramiento Jurídico

B. Requisitos de la figura del Transportista Independiente de Gas Natural

C. Características de la figura del Transportista Independiente de Gas Natural

IV. Conclusión

I. INTRODUCCIÓN

A. Planteo de la problemática en materia de Transporte de Gas Natural

La matriz energética mundial está compuesta en un 80% por hidrocarburos; los combustibles fósiles han sido hasta ahora la principal fuente de energía, sin embargo, se ha comenzado a evidenciar un cambio de paradigma a partir del reemplazo de las fuentes fósiles por energías renovables y limpias.

Durante la transición, desde una matriz energética basada en hidrocarburos fósiles hacia una matriz energética basada en energías renovables, la demanda de gas natural a nivel mundial es muy probable que se incremente, considerando que el gas natural es el menos contaminante de los combustibles fósiles y está llamado, especialmente en el área de la generación eléctrica, a reemplazar el uso del carbón, combustible mucho más nocivo para el medio ambiente.

En nuestro país el Gobierno Nacional ha puesto de manifiesto su voluntad de promover las inversiones en desarrollos de producción de gas natural principalmente de aquellos proveniente de reservorios no convencionales, pero la promesa de grandes cantidades de gas natural a partir de las formaciones de gas no convencionales solo puede realizarse si se expande en forma suficiente y adecuada la capacidad actual hoy limitada de gasoductos para el transporte de dicha producción hacia los grandes centros de consumo locales e internacionales.

En el presente trabajo expongo la problemática jurídica que a la fecha afecta la expansión de capacidad de transporte que resulta necesaria para el aprovechamiento del potencial de producción de gas natural de los reservorios no convencionales.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

A tal fin, argumento que la actual regulación es insuficiente para brindar las señales necesarias para la concreción de las inversiones necesarias para la expansión de la capacidad de transporte y propongo la introducción de una nueva modalidad regulatoria, que denomino Transportista Independiente.

La regulación vigente en la materia puede sintetizarse del modo que sigue.

De acuerdo con el artículo 11 de la Ley N° 24.076, la calidad de transportista de gas se adquiere a través de alguna de las siguientes vías:

a) Habilitación como transportista otorgada bajo el régimen de la Ley N° 24.076, es decir, las licencias otorgadas a TGS y TGN como transportistas de gas natural.

b) Concesión de transporte otorgada bajo el régimen del título II, secciones 3 y 4 de la Ley N° 17.319 (Ley de Hidrocarburos). Allí se le otorga un derecho a los productores de hidrocarburos para que puedan trasladar hidrocarburos y sus derivados por medios que requieran instalaciones permanentes, pudiéndose construir y operar a tal efecto oleoductos, gasoductos, poliductos, plantas de almacenaje y de bombeo o compresión; obras portuarias, viales y férreas; infraestructuras de aeronavegación y demás instalaciones y accesorios necesarios para el buen funcionamiento del sistema con sujeción a la legislación general y normas técnicas vigentes.

c) Subrogación en una concesión de transporte de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 9 del Decreto N° 1589/89.

Adicionalmente, debemos mencionar que también pueden prestar servicios de transporte de gas natural las Distribuidoras de Gas en aquellos ductos que forman parte de su concesión, las Comercializadoras de Gas a través de contratos donde comercializan capacidad de transporte a través de contratos de compra y venta de estos, y las empresas que son titulares de Gasoductos de Exportación cuando ellos se utilicen en suministros gas natural a los países vecinos.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Como se ha expuesto la calidad de transportista de gas natural se obtiene en nuestro país cuando contamos con una licencia de transporte fundada en un monopolio natural, o a través de una concesión otorgada para aquellos productores de hidrocarburos que necesiten instalaciones permanentes a fin de evacuar su producción propia proveniente de distintas áreas hidrocarburíferas.

Como se detalla a continuación ambas figuras presentan inconvenientes que dificultan la construcción de nuevos gasoductos que permitan movilizar la producción de gas natural a lo largo de nuestro vasto territorio y con eventual destino a la exportación.

Por un lado, los concesionarios de transporte bajo la Ley 17.319 tendrán una concesión cuya titularidad se encuentra íntimamente relacionada con la concesión de explotación de hidrocarburos que le permitió obtener dicha concesión de transporte de hidrocarburos.

Dicha relación tenía originalmente un importante problema en la vigencia la de concesión de transporte ya que ella duraba mientras durara la concesión de explotación que le había dado origen. Tal inconveniente fue recientemente solucionado a través del Decreto N° 115/19 cuyo artículo 6 establece que *“En los casos de cesión de una concesión de transporte otorgada en virtud de lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley N° 17.319 y sus modificatorias, la extinción de la concesión de explotación del cedente, cualquiera fuera su causa, no afectará la vigencia de la concesión de transporte.”*.

Adicionalmente, los eventuales nuevos cargadores que pretendan suscribir acuerdos para transportar su producción a través de estos gasoductos construidos en base a una concesión de transporte bajo la Ley N° 17.319 tendrán que tener en cuenta que los concesionarios de transporte gozarán en todo momento una preferencia sobre la capacidad del ducto para transportar sus propia

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

producción de la concesión de explotación que le permitió convertirse en concesionario de transporte, y de cualquier otra concesión de explotación.

De esta forma, cuando el transporte de gas natural sea realizado por un concesionario de explotación de hidrocarburos tiene el inconveniente que dicho transporte siempre será considerado en su propio beneficio y podrá comercializar excedentes si los hubiera, pero nunca como una actividad principal.

Asimismo, el Decreto N° 729/95 establece que aquellas concesiones de transporte bajo Ley N° 17.319 cuyas instalaciones pasen por dos o más provincias o ingresen a la jurisdicción Federal, quedan alcanzados por todas las disposiciones emergentes de la Ley N° 24.076. El ENARGAS por su parte será la Autoridad de Aplicación de estas en diferentes materias, entre otras, aprobar las tarifas que se sometan a su consideración.

Quizás lo más relevante del mencionado Decreto N° 729/95 ocurrió a través de la modificación introducida por el Decreto N° 589/17, estableciendo que cuando los gasoductos se construyan o amplíen como consecuencia de contratos libremente negociados entre productores y concesionarios de transporte en los términos del artículo 28 de la Ley N° 17.319 y sus modificatorias, las tarifas aprobadas por el ENARGAS se aplicarán a la capacidad de transporte no comprometida en tales contratos.

Es decir, el Decreto N° 589/17 abre la puerta a reservas de capacidad de transporte para financiar la construcción de gasoductos. Tal alternativa permitiría reducir el interés de aquellos cargadores que pretendan realizar un *free riding* sobre de la capacidad ociosa de gasoductos.

Por su parte, el Decreto N° 44/91 a través del cual se reglamenta el transporte de hidrocarburos realizado por oleoductos, gasoductos, poliductos y/o cualquier otro servicio prestado por medio de instalaciones permanentes y fijas para el transporte, carga, despacho, infraestructura de captación,

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

de su compresión, acondicionamiento y tratamiento, fue recientemente modificado a través del Decreto N° 115/19.

Tal decreto también recepta estos conceptos y establece que las tarifas referidas en el Decreto N° 44/91 se ajustarán cada cinco años aunque, si con anterioridad a la finalización de ese período ocurrieran variaciones significativas en los indicadores de base para los cálculos tarifarios, a solicitud del concesionario, esas tarifas podrán ser revisadas por la Autoridad de Aplicación, y que para el financiamiento y amortización de nuevas inversiones, la Autoridad de Aplicación podrá contemplar un período mayor para la vigencia del cálculo tarifario.

Por otro lado, para analizar los inconvenientes que presentan las licencias de transporte bajo la Ley 24.076 lo más ilustrativo será analizar la reciente convocatoria realizada por el Gobierno Nacional a través de la Resolución de la ex Secretaría de Gobierno de Energía N° 82/19 para la presentación de manifestaciones de interés para la construcción de un nuevo gasoducto, o la ampliación significativa de la capacidad de transporte existente, para la evacuación de gas natural producido en la cuenca Neuquina hacia los centros de consumo del Área Metropolitana de Buenos Aires y el Litoral, con potencial para desplazar volúmenes significativos de gas natural licuado importado.

Como veremos en detalle más adelante, con el propósito de viabilizar las inversiones necesarias el Gobierno Nacional estableció que el interesado podrá proponer la adopción, durante un determinado período, de un régimen tarifario particular para las nuevas instalaciones.

En tal sentido, a través del Decreto N°. 465/19 se estableció que la licencia a otorgarse deberá prever un Régimen Especial Temporario (RET), por un plazo de DIECISIETE (17) años contados a partir de la suscripción de la licencia, en el que regirán las siguientes pautas:

a. La remuneración del transportista y los ajustes que correspondan serán libremente negociados con los cargadores, sin incurrir en conductas discriminatorias.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

b. 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.

c. 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.

Durante la vigencia de este Régimen Especial Temporario (RET) no serán aplicables las disposiciones del Título IX del Capítulo I de la Ley N° 24.076 en tanto se opongan a las previsiones establecidas en el presente decreto. Vencido el período comprendido en el RET y hasta la finalización del plazo de la licencia, será de aplicación, en su totalidad, el régimen previsto en dicha Ley.

Asimismo, en el supuesto de que para el repago de las obras correspondientes a la construcción de un nuevo sistema de transporte se haga necesario un régimen particular en materia de acceso a la capacidad de transporte, el interesado podrá proponer la celebración de contratos de reserva de capacidad con los cargadores iniciales, los que surgirán de un concurso abierto de manera tal de que no exista discriminación entre los potenciales cargadores que se encuentren en igualdad de condiciones.

Como podemos ver, las licencias de transporte bajo la Ley N° 24.076 tienen el inconveniente de la existencia de un régimen tarifario regulado por el administrador (en este caso, el ENARGAS) que imposibilita que los eventuales inversores puedan asegurarse el repago de importantes inversiones en dólares estadounidenses, y adicionalmente, la imposibilidad de reservar capacidad y la existencia del *open access* permitiría que eventuales cargadores accedan a la capacidad de transporte en mejores condiciones que aquellos que financiaron el proyecto desde un primer momento.

Como hemos visto, el marco legal dificulta notoriamente la creación de nuevos jugadores que puedan invertir en infraestructura para luego presentar un servicio de transporte de hidrocarburos

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

a cambio de tarifas razonables y de mercado ampliando de esta manera la capacidad de evacuación de hidrocarburos en nuestro país.

Este diseño regulatorio del transporte de gas natural ha recibido críticas: *“Hasta el momento [año 2000] las reglas de juego de mercado han permitido la expansión del sistema y posiblemente lo continúen haciendo en el futuro. Sin embargo, dentro de estas reglas se debe incluir el hecho de que los usuarios estén dispuestos a financiar las obras”*¹

La presente tesis tiene por objetivo llevar adelante una propuesta de inserción a nuestra legislación local la figura del “Transportista de Gas Independiente”. Esta nueva figura permitirá que aquellas empresas con intención de prestar un servicio de transporte de gas natural encuentren en el marco regulatoria las herramientas necesarias para poder realizar las inversiones necesarias de capital sin tener que ser una Licenciataria de Servicios Públicos bajo la Ley 24.076 o tener una concesión de hidrocarburos en explotación bajo la Ley 17.319.

A tal fin, esbozaremos las principales características que debiera incluir la regulación local a fin de permitir la inserción de “Transportista de Gas Independiente”.

A los efectos indicados, se completa esta sección I con distintos aspectos introductorios de la cuestión en general, se incluye una sección II con una descripción de marcos vigentes en el país y una comparación entre ellos y con otras jurisdicciones y en la sección III se delinea la propuesta, para luego incluir en la sección IV una conclusión.

B. Introducción al mercado de los Hidrocarburos

¹ “Resultados de la reestructuración de la industria del gas en la Argentina” - Roberto Kozulj – publicado en División de Recursos Naturales e Infraestructura Proyecto OLADE/CEPAL/GTZ “Energía y desarrollo sustentable en América Latina y el Caribe” Santiago de Chile Nov/2000, pag 28.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

En el año 1967 la República Argentina creó un marco legal integral para la industria del petróleo y el gas natural a través de la Ley de Hidrocarburos, aún vigente, aunque con algunas reformas. Tal norma establece el marco legal básico para la regulación actual de las actividades de exploración y producción de hidrocarburos en Argentina.

La Ley 17.319 (Ley de Hidrocarburos) confiere al Gobierno Argentino las facultades necesarias para definir la política nacional en materia de desarrollo de las reservas de hidrocarburos de Argentina, con el principal objetivo de satisfacer la demanda nacional. Hasta principios de la década de los '90, las actividades relacionadas con los hidrocarburos, incluidas las actividades de exploración, producción y transporte, se encontraban mayormente dominadas por el Gobierno Argentino. A pesar de que la Ley de Hidrocarburos permitía al Gobierno Argentino otorgar permisos de exploración y concesiones al sector privado, esta facultad raramente se ejercía. Antes de 1989, las empresas del sector privado participaban en actividades de desarrollo a través de acuerdos de servicios con YPF. Los hidrocarburos extraídos conforme a estos acuerdos eran entregados a YPF, la que luego los asignaba a refinerías. El Gobierno Argentino fijaba el precio del petróleo, por lo general, en niveles significativamente inferiores a los precios internacionales.

En 1989, a través de la Ley 23.696, la Ley 23.697 y una serie de decretos reglamentarios, se aprobaron normas para la desregulación del sector petrolero y del upstream de gas natural. El nuevo marco regulatorio establecía, entre otras cosas: (i) la licitación pública de ciertas concesiones de explotación; (ii) la posibilidad de celebrar convenios de asociación con YPF para la exploración y explotación de ciertas áreas productivas a partir de 1991; (iii) la eliminación de precios oficiales para el crudo y los productos refinados; y (iv) la desregulación de los precios del gas en boca de pozo a partir de 1994.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

En junio de 1992, se sancionó la Ley N° 24.076 (Ley de Gas Natural) que estableció la privatización de Gas del Estado y la desregulación del precio del gas natural. A los efectos de dar curso a la privatización de Gas del Estado, las principales cinco líneas troncales del sistema de transmisión de gas se dividieron en dos sistemas, fundamentalmente, en función de la ubicación geográfica (los sistemas troncales de gasoductos del norte y del sur).

Este esquema se diseñó como un monopolio natural cuyo objeto era el de brindar a ambos sistemas acceso a fuentes de gas y a los principales centros de demanda en Buenos Aires y sus alrededores.

Estos sistemas fueron luego transferidos a dos nuevas empresas de transporte: Transportadora de Gas del Norte S.A y Transportadora de Gas del Sur S.A. Por otro lado, el sistema de distribución de Gas del Estado se dividió en nueve empresas de distribución regionales, incluidas dos empresas de distribución que brindaban servicio a la Ciudad de Buenos Aires y a su área metropolitana. El paquete mayoritario de las acciones de cada una de las sociedades de transporte y distribución fueron vendidas a consorcios de oferentes privados.

La consiguiente estructura regulatoria de la industria del gas natural dio lugar a un sistema abierto, en virtud del cual los productores de gas tienen acceso abierto e indiscriminado a la capacidad disponible de los sistemas de transmisión y distribución.

La Ley de Gas Natural distingue entre: (i) producción; (ii) transporte; y (iii) distribución. Cabe destacar que conforme el artículo 1 de la Ley N° 24.076, el transporte y la distribución son regulados como servicios públicos.

Por su parte, el mercado de gas natural está dividido básicamente en cuatro segmentos:

- Productores: incluidas diversas compañías a las que se les otorgó un área de concesión exclusiva pero que compiten por vender su producción;

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

- Empresas de transporte o Transportistas: las cuales son las únicas operadoras de los sistemas troncales de gasoductos del norte y del sur diseñados para dar acceso a ambos sistemas a fuentes de gas y a las zonas de mayor demanda, incluido el Gran Buenos Aires;
- Empresas de distribución o Distribuidores: las cuales son las únicas operadoras de nueve áreas geográficas, cada una de ellas designada a una empresa de distribución específica a través de la licencia que le fuera otorgada a esa empresa; y
- Comercializadores: empresas que compran gas natural a los productores y lo venden a grandes usuarios, entre ellos, entidades del sector industrial.

A su vez, los usuarios se pueden clasificar en dos grandes categorías:

- Grandes usuarios, quienes pueden comprar gas natural libremente a productores o comercializadores, o capacidad de transporte a Transportistas, Distribuidores o comercializadores; y
- Pequeños usuarios o demanda cautiva, quienes satisfacen la totalidad de sus requerimientos a través de Distribuidores.

La Ley de Gas Natural prohíbe a las empresas transportadoras de gas comprar y vender gas natural, salvo excepciones para consumo propio. Por otra parte, los productores, las empresas de almacenamiento, los distribuidores y los consumidores de gas que contratan directamente con los productores no pueden ser titulares de participaciones mayoritarias en empresas de transporte. A su vez, los productores, las empresas de almacenamiento y las empresas de transporte de gas no pueden ser titulares de participaciones mayoritarias en las empresas de distribución y ningún vendedor de gas natural puede ser titular de participaciones mayoritarias en empresas de transporte o distribución.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

El sistema de transporte ofrece servicios firmes (reserva de capacidad) o interrumpibles (más baratos, sin reserva de capacidad). Si un sistema cuenta con excedentes de capacidad, los servicios interrumpibles son cortados. Actualmente y con las proyecciones de demanda, las ampliaciones de capacidad son necesarias, más aún si nuestro país tiene intenciones de ser exportador de gas natural.

Asimismo, la Ley N° 24.076 se creó el Ente Nacional Regulador del Gas (“ENARGAS”), para regular el transporte, la distribución, la comercialización y el almacenamiento de gas natural en la República Argentina. Este organismo está a cargo de administrar y hacer cumplir la Ley N° 24.076 y sus respectivas reglamentaciones. Su mandato, según lo estipulado en la propia Ley N° 24.076, incluye proteger a los usuarios, fomentar la competencia en el mercado de gas, e incentivar la inversión a largo plazo en la industria del gas natural.

En lo que respecta a las cuestiones jurisdiccionales, con la sanción de la Ley Corta de Hidrocarburos N° 26.197, en el año 2007, se otorgó a las provincias argentinas el dominio de las reservas de petróleo crudo y gas ubicadas dentro de sus territorios, y éstas quedaron facultadas para otorgar concesiones y permisos a empresas privadas.

Anteriormente, el Decreto N°. 546/2003 ya le reconocía a los Estados Provinciales, a través de sus organismos concedentes o de aplicación, el derecho a otorgar permisos de exploración y concesiones de explotación, almacenaje y transporte de hidrocarburos en sus respectivas jurisdicciones sobre aquellas áreas que reviertan a las Provincias.

Finalmente, durante el año 2014 el Congreso Nacional sancionó la Ley N° 27.007 que modifica la Ley de Hidrocarburos N° 17.319 ante la auge de las reservas no convencionales de hidrocarburos y las nuevas técnicas de perforación existentes en la industria, además de introducir cambios vinculados principalmente con, los plazos y prórrogas de los permisos de exploración y de las concesiones de

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

explotación, los cánones y las alícuotas de regalías, la incorporación de las figuras de exploración y explotación de hidrocarburos no convencionales en la Plataforma Continental y Mar Territorial.

C. La Actividad del Midstream

C.1. Descripción general

A nivel mundial la industria hidrocarburífera se encuentra dividida en tres grandes sectores: upstream, midstream y downstream.

El segmento del midstream incluye aquellas operaciones de transporte y almacenaje e involucra el movimiento de crudo desde los yacimientos, donde se produce, hasta las refinerías, donde es procesado, y el movimiento de sus derivados a las áreas de almacenaje, distribución y venta a los consumidores. Asimismo, el midstream también incluye el transporte de gas natural desde los yacimientos hasta el consumo final, distinguiéndose por ejemplo en el caso argentino en el sistema de transporte de alta presión y la red de distribución, de media y baja presión.

De esta forma, la principal actividad que abarca el midstream es la del transporte de hidrocarburos, que es una actividad fundamental para poder movilizar aquello producido en los yacimientos (upstream) hacia los centros de consumo y/o a las refinerías. El transporte de hidrocarburos se realiza mediante:

- camiones: para tramos cortos y con poco volumen de producto.
- ductos: pueden ser oleoductos para el petróleo, gasoductos en el caso del transporte del gas o poliductos para los combustibles procesados. Por lo general se entierran por debajo del nivel del suelo, y todos demandan procesos especiales para protegerlos de la corrosión.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

- buques: se utilizan para transportar petróleo desde los lugares de extracción (ya sea terrestres o marítimos) hasta las refinerías. Asimismo, existen buques que transportan gas natural licuado (GNL), en largos trayectos.
- Ferrocarril: para tramos largos en donde existan estructuras de vías férreas ociosas que permitan la carga de hidrocarburos.

En nuestro país el gas natural se transporta casi exclusivamente por ductos, los transportistas de gas natural son Transportadora de Gas del Norte S.A. ("TGN") y Transportadora de Gas del Sur S.A. ("TGS") quienes se formaron luego de la privatización de Gas del Estado S.E. en el año 1992 y continúan prestando el servicio público de transporte de gas natural en nuestro país.

C.2. Consideraciones particulares sobre el sistema de gasoductos

La caracterización de servicio público que le asigna la Ley N° 24.076 significa que en la práctica dichas transportistas desarrollan actividades que están sometidas a un alto grado de intervención estatal.

Asimismo, en el transporte de gas natural existe un monopolio natural que imposibilita la libre competencia y por ello existe una tarifa regulada para que el regulador pueda establecer precios justos para remunerar la actividad de los transportistas de gas natural.

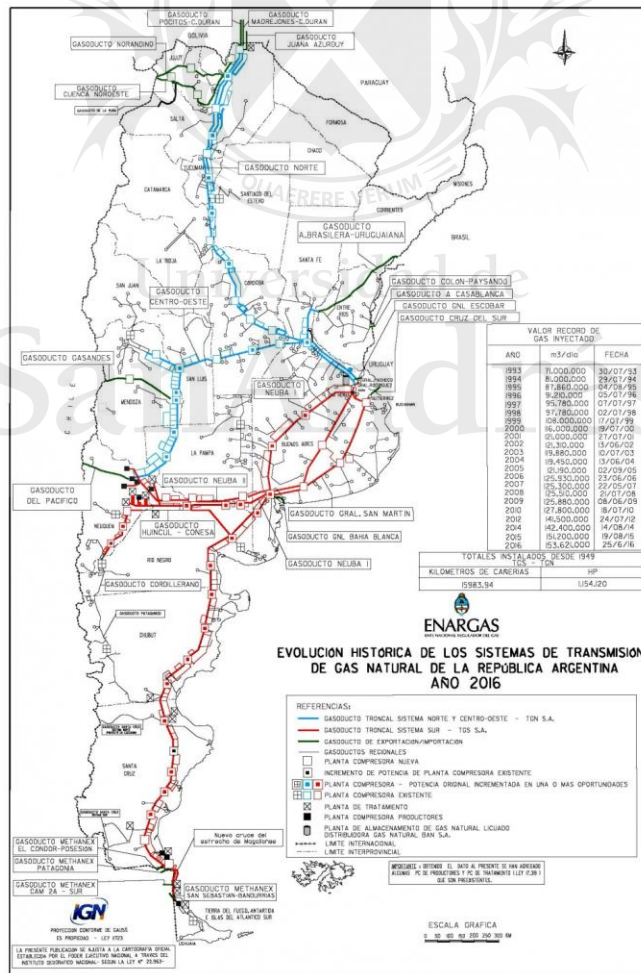
El mencionado monopolio natural se justifica por la existencia de una sola red como alternativa óptima de suministro dado el costo hundido que representa la duplicación de infraestructura física, y por razones de eficiencia económica el usuario no tiene la opción de elegir a otro proveedor distinto y esa imposibilidad de elegir hace que se fije un precio que no es de mercado sino regulado, llamado tarifa.

La Ley 24.076 fija dos reglas básicas para los transportistas de gas natural que buscan beneficiar a los usuarios y estas son las de eficiencia y *open access*.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

La regla de la eficiencia es importante en todo segmento declarado como servicio público, para que el usuario no se vea obligado a abonar costos derivados de la ineficiencia de los prestadores de dicho servicio público.

Por otro lado, la Ley 24.076 también establece el open access o acceso abierto de las redes de transporte de gas natural, en la letra del propio art. 26 se establece que: *“Los transportistas y distribuidores están obligados a permitir el acceso indiscriminado de terceros a la capacidad de transporte y distribución de sus respectivos sistemas que no esté comprometida para abastecer la demanda contratada, en las condiciones convenidas por las partes, de acuerdo a los términos de esta ley y de las reglamentaciones que se dicten a su respecto.”*



TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Fuente: Ente Nacional Regulador del Gas (2016).

En este punto es preciso destacar que en el año 2019 el Gobierno Nacional lanzó una licitación para crear una nueva transportista de gas natural a ser denominada Transportadora de Gas del Centro, en los siguientes capítulos de la presente Tesis analizaremos las particularidades de dicha licitación ya que de ella se pueden visualizar los inconvenientes que se han tenido que enfrentar para poder lanzar una licitación atractiva para las empresas de capitales privados.

C.3. Consideraciones particulares sobre las concesiones de transporte

Por otro lado, y como analizaremos en detalle más adelante también existen las concesiones de transporte otorgada bajo el régimen del título II, secciones 3a. y 4a. de la Ley de Hidrocarburos N° 17.319; donde se le otorga un derecho a los productores de hidrocarburos para que puedan trasladar hidrocarburos y sus derivados por medios que requieran instalaciones permanentes, pudiéndose construir y operar a tal efecto oleoductos, gasoductos, poliductos, plantas de almacenaje y de bombeo o compresión; obras portuarias, viales y férreas; infraestructuras de aeronavegación y demás instalaciones y accesorios necesarios para el buen funcionamiento del sistema con sujeción a la legislación general y normas técnicas vigentes.

De esta forma, adicionalmente a los ductos también existen las denominadas instalaciones fijas y permanentes que son aquellas facilidades e instalaciones adheridas al suelo, que constituyen el conjunto funcional de transporte de hidrocarburos por ductos entre puntos determinados y que están constituidas por los propios ductos, incluidas sus derivaciones, extensiones, instalaciones de almacenamiento, bombas, compresión intermedia, equipos e instalaciones de carga y descarga y terminales marítimas de cualquier tipo y eventualmente fluviales, infraestructura de captación, medios de comunicación entre estaciones, oficinas y cualquier otro bien inmueble que se utilice para el transporte, así como todas las demás obras relacionadas con el mismo.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Dichas instalaciones fijas y permanentes comprenden los bienes o instalaciones relacionadas con la compresión en punto de entrega, acondicionamiento, procesamiento, tratamiento o refinación de hidrocarburos, puertos no vinculados con el transporte por ductos, los camiones, ferrocarriles, buques y cualquier otro medio de transporte para hidrocarburos, sea terrestre o marítimo.

C.4. Otras actividades incluidas

El concepto de midstream también incluye aquellas actividades relativas al almacenamiento de hidrocarburos, dicho almacenamiento puede llevarse a cabo:

- En la refinería que se utilizan por ejemplo para recepcionar el petróleo crudo, corrientes destinadas a las mezclas y tanques para despacho de productos terminados.
- En la distribución, donde las estaciones de servicio que venden productos derivados de la refinería, no se abastecen en forma directa de la misma, sino que lo realizan a través de las terminales de distribución.
- De reserva: algunos países, como por ejemplo Estados Unidos de América, han adoptado la política de mantener reservas estratégicas de crudo y de gas localizadas en cavernas naturales, para poder hacer frente a eventuales faltas de abastecimiento.

Finalmente, existen otras actividades que forman parte del midstream como, por ejemplo:

- Acondicionamiento y Procesamiento de Gas Natural, Petróleo y Gasolina
- Sistemas de Captación,
- Planta de Licuefacción del Gas Natural, y
- Servicio de Controles de Calidad de Hidrocarburos.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Dichas actividades que se encuentran dentro de lo que conocemos como midstream son realizadas por aquellas empresas con capacidad técnica y *el know how* adecuado para poder prestar este tipo de servicios.

Es importante resaltar que resulta beneficioso compartir el midstream entre los distintos productores de hidrocarburos, esto debido a que el declino es una característica natural de los yacimientos hidrocarburíferos y compartir las instalaciones de midstream es la forma más conveniente de mantener ocupada la capacidad existente.

En esta línea, es habitual que los productores de hidrocarburos compartan las actividades de midstream dado que las inversiones necesarias para el procesamiento, acondicionamiento y transporte de hidrocarburos son mucho más fáciles de financiar en caso de que existan varios interesados en asegurar los volúmenes necesario de hidrocarburos que justifiquen dichas inversiones, para asegurar esto existen numerosas cláusulas típicas de la industria como el *Deliver or Pay* o el *Ship or Pay*.

Las mencionadas cláusulas aseguran que los productores de hidrocarburos entregarán los mismos para su acondicionamiento y transporte asegurando la prestación efectiva del servicio, y en caso de que no lo entreguen deberán pagar igualmente el servicio, salvo que existan causales de caso fortuito o fuerza mayor que lo impidan.

D. La importancia del Gas Natural en nuestro país

D.1. Beneficios del gas natural

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Los hidrocarburos fósiles de los cuales el ser humano obtiene la energía necesaria para su desarrollo son el petróleo, el carbón y el gas natural, y ellos representan conjuntamente alrededor del 85% del consumo total de energía a nivel mundial.

La presente Tesis se focaliza en el gas natural, que se trata de un hidrocarburo abundante en nuestro país, y aunque la demanda de gas natural esté creciendo, sus reservas han crecido más rápidamente siendo por consiguiente suficientemente abundantes para las décadas venideras.

El suministro y la utilización del gas natural aportan beneficios medioambientales considerables en comparación con otros combustibles fósiles. La combustión del gas natural no produce emisiones de SO₂ y produce menores emisiones de NO_x por unidad de energía obtenida que el petróleo o el carbón. El uso del gas natural puede contribuir a la mejora de la calidad del aire ambiente urbano y a la lucha contra la lluvia ácida. Además, el gas natural puede contribuir de forma importante a cambiar la tendencia de aumento potencial del efecto invernadero, considerado en la actualidad como el problema medioambiental más serio a nivel mundial.

El cambio de otros combustibles fósiles a gas natural puede garantizar la reducción de las emisiones nocivas al aire, al agua y a la tierra y aportar mejoras medioambientales a escala local o global. Las propiedades químicas del gas natural y la posibilidad de disponer de tecnologías de alto rendimiento proporcionan una opción energética positiva y sin preocupaciones para un camino hacia el desarrollo sostenible. En esta era de combustibles fósiles, el gas natural juega ya un papel importante y directo en la solución de los principales problemas medioambientales. La utilización del gas natural continuará aportando mejoras rentables en la calidad del medio ambiente. La industria del gas es consciente de su responsabilidad de optimizar las ventajas inherentes del gas natural, combustible esencial ya en la actualidad para el bienestar económico y general.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

La composición química del gas natural es la razón de su amplia aceptación como el más limpio de los combustibles fósiles. El hecho de que se trate de un gas favorece su mezcla con aire y su posterior combustión es más fácil y ofrece mayor flexibilidad que otros combustibles fósiles. Estas ventajas naturales pueden ser aumentadas ya que la tecnología del gas natural ofrece considerables potenciales de ahorro de energía por su gran rendimiento de uso.

Asimismo, el gas natural destaca por su bajo impacto visual, especialmente si se tiene en cuenta la cantidad de energía manejada. Las líneas de conducción y los gasoductos van enterrados y por tanto el transporte es invisible y silencioso.

Además, el almacenamiento de gas natural se efectúa generalmente minimizando su impacto visual global sobre el medio ambiente. Los gasoductos y plantas asociadas se planifican y construyen cuidadosamente para minimizar su efecto negativo sobre el paisaje. Se dedica especial atención a asegurar que tales proyectos produzcan la menor alteración a la fauna y flora locales y a que si es necesaria la restauración de la ecología y el paisaje, éste se efectúe correctamente para conservar la biodiversidad.

Por otro lado, la industria del gas natural produce menor cantidad de residuos medioambientales que el resto de los combustibles fósiles, y tiene procesos para su tratamiento en forma responsable. En tal sentido, se controlan las descargas de líquidos procedentes de estos procesos y los residuos sólidos y líquidos se tratan por procedimientos aprobados por las autoridades competentes.

Sin perjuicio de lo antedicho, se debe tener en cuenta que en caso de producirse alguna inesperada pérdida de hidrocarburos producto de incorrectos manejos, el gas natural es venteado sin producir impacto alguno sobre la superficie terrestre o marítima, a diferencia de los derrames de crudo que pueden producir terribles daños al medioambiente (incluyendo a la flora y fauna) e importantes perjuicios a la economía en general.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Las reservas totales probadas de gas natural en el mundo cubrirían la demanda de más de 60 años a los niveles actuales de consumo. Los expertos estiman que las reservas totales de gas natural son varias veces mayores que las probadas, lo que prolonga el tiempo de vida previsto para sus reservas y asegura que el gas natural puede actuar como una energía puente hacia otro sistema energético en un futuro lejano.

En el marco de lo que hace a reservas de gas natural, es de público conocimiento que en nuestro país existen importantes reservorios no convencionales de hidrocarburos, principalmente en la formación conocida como “Vaca Muerta” perteneciente a la cuenca neuquina. Estos reservorios están caracterizados por la presencia de areniscas o arcillas muy compactadas de baja permeabilidad y porosidad, que impiden que el fluido migre naturalmente y por lo cual la producción comercial resulta posible únicamente mediante utilización de tecnologías de avanzada.

D.2. Incentivos a la producción de gas natural

El Gobierno Nacional ha puesto de manifiesto su voluntad de promover a las inversiones en desarrollos de producción de gas natural proveniente de reservorios no convencionales y de acuerdo a la Ley N° 26.741 es quien determina, en su calidad de autoridad a cargo de la fijación de la política en la materia, arbitrará las medidas conducentes al logro del autoabastecimiento de hidrocarburos, así como la exploración, explotación, industrialización, transporte y comercialización de hidrocarburos, a fin de garantizar el desarrollo económico con equidad social, la creación de empleo, el incremento de la competitividad de los diversos sectores económicos y el crecimiento equitativo y sustentable de las provincias y regiones.

Los objetivos de la seguridad de abastecimiento y balanza energética superavitaria, exigen aumentar significativamente las inversiones necesarias para recuperar las reservas de hidrocarburos y así poder incrementar la producción local, inversiones que solo serán posibles si la mayor

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

producción potencial tiene asegurada las condiciones de precio, tiempo y forma para llegar a la demanda.

El desarrollo de las formaciones no convencionales traería consigo mayores volúmenes de energía, energía a bajo costo, crecimiento industrial, puestos de trabajo directos e indirectos y aumentaría los ingresos fiscales.²

En este marco de existencia de importantes reservorios de hidrocarburos, el sistema de transporte de gas natural en nuestro país requiere ampliaciones de las instalaciones existentes y construcción de nuevos ductos e instalaciones asociadas, para lo cual resultaría conveniente habilitar la celebración de contratos que aseguren capacidad de servicio en firme a cualquier cargador interesado mediante contratos de reserva de capacidad, de manera de permitir a los actores del sector, programar la satisfacción de sus necesidades de transporte de hidrocarburos, y asimismo, facilitar la financiación de nuevos proyectos.

En tal sentido, recientes actos administrativos de las autoridades nacionales han destacado la necesidad de incrementar la infraestructura nacional dedicada al transporte de hidrocarburos, como por ejemplo la Resolución SGE N° 82/19 que en sus considerandos establece que *“a los fines de continuar incrementando la producción de gas natural de la cuenca Neuquina, resulta necesario contar con la correspondiente infraestructura de captación, tratamiento, transporte y almacenaje de los hidrocarburos.”*

De esta forma, sería relevante para los productores de gas natural que quieran evacuar su propia producción de combustibles o las refinerías, las plantas procesadoras de gas natural y demás sujetos

² “SHALE GAS: DESAFÍOS NO CONVENCIONALES” Lanardonne, Tomás; Maculus, Alex; Bourdieu, Constanza - Publicado en: RDA 2013-87, 823.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

que requieran transportar hidrocarburos como materia prima necesaria para su industria, la posibilidad acceder a la titularidad de una concesión de transporte de hidrocarburos.

Asimismo, la existencia de mayores cantidades de gas natural en nuestro país hará necesarias inversiones para ampliar las instalaciones de almacenaje, estas instalaciones también deberán contar con una concesión que les permita instalarse

Las existencias de los mencionados reservorios no convencionales de gas natural sumado a los incentivos para su desarrollo otorgados por el Poder Ejecutivo Nacional han permitido que nuestro país, al menos estacionalmente, produzca excedentes que abren la puerta a exportación de gas natural.

Los anteriormente citados incentivos otorgados por el Poder Ejecutivo Nacional son por ejemplo el Plan Gas I creado a través de la Res. SEN 1/2013, Plan Gas II creado a través de la Res. SEN N° 60/13, el Plan Gas III creado a través de la Res. SEN N° E46/17³ el cual aún se encuentra vigente, y el Plan Gas IV publicado a través del DNU N° 892/20 el cual establece un Esquema Competitivo con una vigencia de 4 años, el cual a través de metas de producción y los compromisos de entregas tiene como objetivo el para abastecimiento de las distribuidoras de gas natural y de CAMMESA para la generación de energía eléctrica.

D.3. Estacionalidad del consumo e integración energética

³ La Resolución 46-E/2017 creó el “Programa de Estímulo a las Inversiones en Desarrollos de Producción de Gas natural proveniente de Reservorios No Convencionales” en la Cuenca Neuquina, facultando a la Secretaría de Recursos Hidrocarburíferos (SRH) a administrar, ejecutar e implementar bajo su órbita dicho Programa, que tendría vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021. El “Programa” constituyó una clara política de fomento a las inversiones citadas, según la cual se abonaría a los inversores la diferencia entre el “Precio Mínimo” (que se estableció en valores decrecientes entre u\$s 7,50/MMBTU para el año calendario 2018 hasta u\$s 6/MMBTU para el año calendario 2021) y el “Precio efectivo” (dado por el precio promedio mensual ponderado por volumen del total de ventas de gas natural en la República que sería publicado por la SRH. El acceso al “Programa” estuvo limitado originariamente a las empresas que tuvieran derecho a producción de Gas No Convencional proveniente de le concesiones ubicadas en la Cuenca Neuquina, aunque más tarde se extendió a la Cuenca Austral (Res. E 447/2017).

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

La estacionalidad de la demanda de gas natural con excedentes durante los meses de verano conlleva un desafío para la viabilidad económica de los proyectos de explotación, circunstancia que lleva a desarrollar alternativas que permitan colocar los excedentes de gas natural durante el periodo estival.

La seguridad del abastecimiento interno a los menores costos posibles se lograría con la inserción del país en modelos de integración energética regional dinámica y activa con países vecinos, y en el largo plazo en modelos de inserción global que permitan aumentar considerablemente los volúmenes de gas natural producidos en nuestro país.

Sin perjuicio de lo antedicho, es importante tener presente que el gas natural presenta ciertas características que dificultan su almacenamiento y transporte, como sí es factible en el caso del petróleo. De acuerdo con las instalaciones existentes actualmente en nuestro país, el gas natural exportable podría ser transportado a otro mercado principalmente a través de un gasoducto de exportación regionales (recientemente se han otorgado autorizaciones de exportación a Chile, Brasil y Uruguay).

Para avanzar con otra vía de exportación de gas natural se requieren importantes inversiones en licuefacción de gas natural y en transporte a fin de poder comercializar el GNL (gas natural licuado) internacionalmente.

Todo lo anterior sugiere, que al menos hasta ahora, no nos encontramos ante un commodity de comercialización circunscripta a cierta región. Y en abono a esta tesis merece la pena destacar la opinión internacional vertida en numerosísimos artículos relativos a la materia: "*No debemos confundir petróleo con gas natural. El petróleo, nos guste o no, es un commodity y tiene precio internacional de referencia y se transa en los mercados en base a estos precios. El gas natural no es*

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

un commodity, su problemática radica en el almacenamiento y transporte, y se transa en función de formación de precios regionales o de nodos (hubs)"⁴

Asimismo, se ha dicho que *"En estas relaciones entre exportadores e importadores hay que considerar, también, que las posibilidades de establecer una dependencia son menores en la medida que el tipo de petróleo o gas de que se trate sea un commodity que se transa en mercados relativamente perfectos, con variedad de actores cuyas ofertas y demandas fijan precios, que son transparentes. Hay tipos de crudos, los más livianos, que son efectivamente un commodity reclamado por muchos países y cuyos precios se fijan en el mercado. En cambio, los crudos ultrapesados son difíciles y costosos de producir y requieren la existencia de complejas refinerías que, además, son escasas, lo que hace que sean transados en mercados restringidos y a precios que no se fijan automáticamente. El gas natural no es un commodity pues su mercado está limitado a países de una cierta cercanía física, con los que además, existen gasoductos y sus precios se fijan por acuerdos de los Estados o compañías. El gas natural licuado (GNL), en cambio, alcanza a mercados más amplios, aunque limitado a naciones que posean en su territorio plantas de deslicuefacción y sus precios son más competitivos, en el sentido que pueden ser licitados"*⁵

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 24.076 las exportaciones de gas natural deberán, en cada caso, ser autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional dentro del plazo de 90 días de recibida dicha solicitud de exportación.

Por su parte, el Decreto N° 1738/1992 reglamentario de la Ley N° 24.076, dispone que la Secretaría de Energía de la Nación, en representación del Poder Ejecutivo Nacional, será la encargada de aprobar o rechazar las autorizaciones de exportación. Asimismo, se establece en el mismo que la

⁴ Ríos, Álvaro, "¿Imponer precios de Gas?", www.energypress.com.bo

⁵ Arriagada Herrera, Genaro, "Petróleo y gas en América latina: un análisis político de relaciones internacionales a partir de la política venezolana", www.realinstitutoelcano.org

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

autorización de exportación no implicará permiso de la construcción de gasoductos o nuevas conexiones que fueran necesarias para llevar a cabo la exportación.

Actualmente, la Resolución ex MINEM N° 104/2018 regula los términos y condiciones del Procedimiento para la Autorización de Exportaciones de Gas Natural, el cual se encuentra regido bajo los principios de transparencia, no discriminación e interés público.

Las autorizaciones de exportación de gas natural pueden ser: (i) Largo Plazo en Firme; (ii) Corto Plazo en Firme; (iii) Largo Plazo Interrumpible; (iv) Corto Plazo Interrumpible; (v) Exportaciones Estivales; e (vi) Intercambios Operativos.

Para obtener una Autorización los interesados deben proveer: información técnica, económica y legal de la exportación con foco en el impacto en el mercado interno. Asimismo, se deberá suministrar información relativa a las cantidades, producción de gas, reservas, ventas, y el transporte que se utilizará para realizar dicha exportación de gas natural.

Luego de recibida la correspondiente solicitud, la Autoridad de Aplicación publicará vía web los aspectos comerciales más relevantes a fin de informar a terceros interesados en adquirir dichos volúmenes para el suministro del mercado interno, y que estos puedan realizar una Oferta de Compra según el Procedimiento.

Finalmente, es de destacar que actualmente las exportaciones de hidrocarburos, incluyendo las de gas natural, se encuentran sujetas al pago de retenciones a las exportaciones las cuales son fijadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

Dichas retenciones a las exportaciones sumadas a las correspondientes liquidaciones de divisas propias de las exportaciones aportarán al necesario equilibrio de la balanza comercial de nuestro país, y adicionalmente implicarán un incremento en las arcas provinciales en concepto de regalías

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

hidrocarburíferas aportando a su vez al desarrollo de las economías provinciales creando trabajo y valor agregado local.

II. DESARROLLO. TRANSPORTE DE GAS NATURAL SEGÚN MARCO REGULATORIO ACTUAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. COMPARACIONES Y DIFERENCIAS EN LOS RÉGIMENES DE TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS

A. Diferencia entre los regímenes de Transporte de Gas en las Leyes 17.319 y 24.076.

Como hemos visto anteriormente un transportista de gas natural puede obtener el título habilitante para ejercer dicha actividad básicamente bajo dos modalidades. En primer lugar, podría obtenerla bajo la Ley 24.076 a través de una licitación pública llevada a cabo por el Poder Ejecutivo Nacional para realizar el servicio público de transporte de gas natural, y en segundo lugar podría obtenerla bajo la Ley 17.319 siendo concesionario de explotación de hidrocarburos que requiere una concesión de transporte para su producción.

Analizaremos a continuación las principales diferencias de ambos regímenes:

Autoridad de Aplicación: para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 17.319 la Autoridad de Aplicación será la Secretaría de Energía (Nacional o Provincial, según corresponda) o en caso de concesiones de transporte de gas natural podrá el ENARGAS (en caso de que la traza cruce por 2 o más provincial) y para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 24.076 será siempre el ENARGAS la Autoridad de Aplicación.

Libre Acceso u Open Access: para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 17.319 el libre acceso está sujeto a la existencia de capacidad remanente y a la satisfacción de las necesidades de transporte del propio concesionario, y para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 24.076 los

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

transportistas están obligados a permitir el acceso libre e indiscriminado de terceros a la capacidad de transporte de sus respectivos sistemas que no esté comprometida para abastecer la demanda contratada, en las condiciones convenidas por las partes.

Preferencia: para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 17.319 existe una preferencia para los productores concesionarios de explotación que tienen la concesión de transporte asociada a la misma, y para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 24.076 ningún transportista podrá otorgar ni ofrecer ventajas o preferencias en el acceso a sus instalaciones excepto que puedan fundarse en diferencias concretas determinadas por ENARGAS.

Tarifas: para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 17.319 las tarifas son libremente pactas entre las partes cuando fuera pre comprometida y luego para la capacidad remanente de las concesiones de transporte de gas natural son fijadas por el ENARGAS, y para aquellas concesiones otorgadas bajo Ley 24.076 las tarifas son fijadas en pesos argentinos por el ENARGAS con ajusten periódicos y no pueden aplicarse diferentes tarifas excepto que resulten de distinta localización, tipo de servicio o cualquier otro distingo equivalente aprobando por ENARGAS.

Si bien existen otras diferencias entre ambos regímenes, entendemos que las principales son las detalladas anteriormente.

B. Transportadora de Gas del Centro

Como hemos visto, a principios del año 2019 surgió la posibilidad de crear una nueva licenciataria de transporte de gas natural que se iba a denominar Transportadora de Gas del Centro e iba a recibir una licencia de la igual forma que Transportadora de Gas del Sur y Transportadora de Gas del Norte.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

El anterior proyecto fue lanzado a través de la Resolución SGE N° 82/19 a través de la cual se convocó a las empresas a presentar manifestaciones de interés para la construcción de un nuevo gasoducto, o la ampliación significativa de la capacidad de transporte existente, para la evacuación de gas natural producido en la cuenca Neuquina hacia los centros de consumo del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y el Litoral, con potencial para desplazar volúmenes significativos de GNL importado.

Luego a través del Decreto N° 465/19 se le instruyó a la Secretaría de Gobierno de Energía a convocar a 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 con la localidad de Salliqueló, en la 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 de la Provincia de Buenos Aires.

El anterior Decreto N° 465/19 previo que la Licencia a otorgarse deberá prever un Régimen Especial Temporario (RET), por un plazo de diecisiete (17) años contados a partir de la suscripción de la licencia, en el que regirán las siguientes pautas: (i) La remuneración del transportista y los ajustes que correspondan serán libremente negociados con los cargadores, sin incurrir en conductas discriminatorias, (ii) 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; (iii) 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.

Adicionalmente, también estableció que durante la vigencia del Régimen Especial Temporario (RET) no serán aplicables las disposiciones del Título IX del Capítulo I de la Ley N° 24.076 en tanto se

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

opongan a las previsiones establecidas en el presente decreto. Vencido el período comprendido en el RET y hasta la finalización del plazo de la licencia, será de aplicación, en su totalidad, el régimen previsto en dicha Ley

Las disposiciones del Título IX del Capítulo I de la Ley N° 24.076 son las relativas a las tarifas aplicables al transporte de gas natural, la anterior excepción de aplicación tiene su aplicación en el Anexo del Decreto N° 465/19 que establece que *“a fin de viabilizar la inversión, en el caso de construcción de un nuevo sistema de transporte, el interesado podrá proponer la adopción, durante un determinado período, de un régimen tarifario particular para las nuevas instalaciones.”*

Asimismo, y respecto a la capacidad de acceso al transporte del gas natural el Anexo del Decreto N° 465/19 establece que *“En el supuesto de que para el repago de las obras correspondientes a la construcción de un nuevo sistema de transporte se haga necesario un régimen particular en materia de acceso a la capacidad de transporte, el interesado podrá proponer la celebración de contratos de reserva de capacidad con los cargadores iniciales, los que surgirán de un concurso abierto de manera tal de que no exista discriminación entre los potenciales cargadores que se encuentren en igualdad de condiciones.”*

Como podemos ver el Decreto N° 465/19 alerta respecto a los inconvenientes que existen en el régimen del transporte de gas natural y busca a través de estas excepciones crear un marco legal atractivo para poder realizar importantes inversiones que viabilicen la construcción de infraestructura para el transporte de gas natural en nuestro país.

Posteriormente, a través de la Resolución SGE N° 437/19 se convocó a licitación pública nacional e internacional a los fines de adjudicar una licencia para la prestación del servicio de transporte de gas natural y se aprobó el “Pliego de Bases de Selección y Condiciones de Contratación del Sistema de Transporte de Gas del Centro” junto con todos sus Anexos.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

A pesar de haber existido importantes empresas interesadas en la mentada Licitación, la misma fue reiteradamente postergada, y al día de la fecha podemos decir que la Licitación para una nueva licenciataria de transporte de gas natural ha quedado sin efecto.

C. Comparación entre el Transportes de Gas Natural con el de Petróleo Crudo y Energía Eléctrica

C.1 Transporte de Gas Natural y Petróleo Crudo

A diferencia del gas natural, el transporte de petróleo crudo y derivados líquidos ofrece una amplia gama de posibilidades ya que además de los oleoductos o poliductos, es muy común realizar el transporte de camiones y/o barcos.

En nuestro país el transporte de petróleo crudo no se encuentra sujeto a la Ley 24.076 ni tiene al ENARGAS como autoridad de aplicación, ya que la Secretaría de Energía de la Nación actúa como Autoridad de Aplicación, o la figura provincial en caso de que se trate de asuntos que se circunscriben a una sola provincia.

Asimismo, para el transporte de petróleo crudo y derivados son de aplicación todos los preceptos de la Ley N° 17.319, no así los de la Ley N° 24.076 denominada comúnmente Ley del Gas.

Como hemos visto anteriormente, resulta de aplicación para el transporte de crudo el Decreto N° 44/91 a través del cual se reglamenta el transporte de hidrocarburos realizado por oleoductos, gasoductos, poliductos y/o cualquier otro servicio prestado por medio de instalaciones permanentes y fijas, el cual fue recientemente modificado a través del Decreto N° 115/19.

El mencionado Decreto N° 115/19 en lo que hace a transporte de crudo ha establecido que los titulares de concesiones de transporte de hidrocarburos líquidos podrán asegurar capacidad de servicio en firme a cualquier cargador interesado mediante contratos de reserva de capacidad,

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

dichos contratos podrán ser libremente negociados en cuanto a su modalidad de asignación, precios y volúmenes.

La capacidad no contratada y la capacidad contratada no utilizada quedarán sujetas a la tarifa que apruebe la Autoridad de Aplicación en los términos del inciso e) del artículo 7° del Decreto N° 44 del 7 de enero de 1991.

De esta forma, el Decreto N° 115/19 permite realizar reservas de capacidad de transporte para financiar la construcción de oleoductos, esto permitiría reducir el interés de aquellos cargadores que pretendan realizar un *free riding* sobre de la capacidad ociosa de los nuevos oleoductos que se construyan.

C.1 Transporte de Gas Natural y Energía Eléctrica

En palabras de Héctor Pozo Gowland *“El transporte de energía eléctrica es la actividad que tiene por objeto trasladar la electricidad desde los puntos de generación a los de consumo. La red de transporte se integra por las líneas compuestas por las torres, los conductores y el equipamiento complementario, y las estaciones transformadoras y de maniobras junto con sus instalaciones y equipos.”*⁶

El gas natural y la electricidad compiten y a la vez se complementan. Compiten como fuente de energía tanto para hogares como para industrias y se complementan dado que un tercio del gas natural consumido en el mundo y en la Argentina se utiliza como combustible primario para la generación de energía eléctrica en Centrales Térmicas.

⁶ Pozo Gowland, Hector *“Las ampliaciones del sistema de transporte de Energía Eléctrica”* Publicado en la Revista Argentina de Derecho de la Energía, Hidrocarburos y Minería, nº 7, noviembre-diciembre de 2015 / enero de 2016, pag. 253/254.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

A la hora de analizar el transporte de energía eléctrica podemos ver numerosas similitudes con el transporte de gas natural, en tanto, ambos son un servicio público, existe un monopolio natural en cuanto a la construcción de infraestructura y en la República Argentina ambos transportes son prestados por empresas privadas que han recibido una concesión o licencia del Estado Nacional.

El transporte de energía eléctrica se rige principalmente bajo la Ley 24.065⁷ y por diversos reglamentos que integran los Anexos de los “Procedimientos para la Programación de la Operación, el Despacho de Cargos y el Cálculo de Precios”, dictados por la Secretaría de Energía (Anexos 16, Reglamentos del Sistema de Transporte; 18, Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión; 19, Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal y por Prestadores no Transportistas de la Función Técnica de Transporte de Energía Eléctrica; 20, Guía de Referencia del Sistema de Transporte), en términos generales se trata de un marco regulatorio que tiene similares características al del Gas Natural que hemos citado en numerosas oportunidades a lo largo del presente trabajo, y comparten sus objetivos macro para ambas industrias.

El marco regulatorio correspondiente al transporte de energía eléctrica prevé la existencia de Transportistas Independientes de Energía Eléctrica, en efecto, la Res. SE 137/92 en su texto original estableció que: *“Denomínase TRANSPORTISTA INDEPENDIENTE al propietario y operador de instalaciones de transporte de energía eléctrica, que bajo las condiciones establecidas por una licencia técnica otorgada por una TRANSPORTISTA, pone a su disposición dichas instalaciones, sin adquirir por ello el carácter de agente del MERCADO ELECTRICO MAYORISTA (MEM).”*

De esta forma, las concesionarias del servicio de transporte de energía eléctrica tienen a su cargo la operación y el mantenimiento de los respectivos sistemas de transporte, y por su parte, las

⁷ Ley 24.065, Artículo 7º.- Se considera transportista a quien, siendo titular de una concesión de transporte de energía eléctrica otorgada bajo el régimen de la presente ley, es responsable de la transmisión y transformación a ésta vinculada, desde el punto de entrega de dicha energía por el generador, hasta el punto de recepción por el distribuidor o gran usuario, según sea el caso.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

ampliaciones se encuentran a cargo las misas concesionarias de transporte o de las Transportistas Independientes.

Cuando las ampliaciones son realizadas por transportistas independientes, lo hacen bajo una licencia técnica otorgada por la concesionaria de transporte de energía eléctrica: *“La Transportista otorgará una Licencia Técnica al Transportista Independiente que como resultado de la aplicación de los procedimientos reglados en el Reglamento de Acceso estuviere en condiciones de celebrar un Contrato COM, cuyo objeto sea una ampliación vinculada al Sistema de Transporte sobre el que la Transportista es responsable exclusiva de la prestación de tal servicio en los términos del presente contrato. Dicha Licencia Técnica deberá contener las condiciones técnicas de construcción, operación y mantenimiento que deberán cumplirse para conectar el equipamiento que ésta abarca al Sistema de Transporte, debiendo, a su vez, especificar los requisitos técnicos necesarios para asegurar la calidad de servicio requerida en el Sistema Eléctrico, la facultad de supervisión de la Transportista, el régimen de sanciones por incumplimiento, así como los servicios adicionales que se deban prestar. Dichas condiciones no podrán exceder las establecidas, a tales efectos, en el Contrato a la Transportista”*⁸

Este régimen genera un vínculo particular entre la transportista y la transportista independiente, quien no reviste la condición de agente del MEM. Este vínculo particular ha traído numerosos inconvenientes que han sido tratados en algunos pronunciamientos del ENRE, de la Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal y de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.⁹

⁸ Artículo 35 del Anexo 16 de los Procedimientos.

⁹ Para más información, ver ENRE 354/2010, Resolución ENRE 346/2011, Sala II de la Cámara en lo Contencioso Administrativo Federal en la causa Transener S.A. c/resolución ENRE 354/2010 (2012), la Resolución ENRE 162/2015.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Dichos inconvenientes versan principalmente respecto a los aspectos que tienen que ver con la responsabilidad de la Transportista Independiente y con aquellas cuestiones relativas al régimen remuneratorio y régimen sancionatorio de las mismas.

El origen de estos inconvenientes tiene su razón en que el responsable del servicio público frente a la Autoridad de Aplicación es la Transportista Concesionaria quien luego tendrá que reflejar dichas cuestiones con la Transportista Independiente en el Contrato particular entre ellos, allí es donde surgen los grises que dan lugar a los conflictos dado que la Autoridad de Aplicación no tiene poder de policía en forma directa contrata la Transportista Independiente.

Si bien el presente trabajo rescata la existencia de la figura del Transportista Independiente de Energía Eléctrica que ha permitido encauzar las inversiones necesarias para ampliar las capacidades de transporte, tomando como experiencia aquellos inconvenientes propondremos que la figura del Transportista Independiente de Gas Natural tenga una relación directa con la Autoridad de Aplicación similar a la existente con las Licenciatarias del Servicio Público de Transporte de Gas Natural.

Universidad de
San Andrés

D. Transporte de Gas Natural en Estados Unidos

Los principales países que cuentan con importantes reservorios de gas no convencional, junto con Argentina, son Estados Unidos, Polonia y China.

En la actualidad, la mayor actividad de perforación de gas no convencional en el mundo se concentra en los Estados Unidos, esta circunstancia ha llevado a los analistas a sugerir que, gracias al gas no convencional, los Estados Unidos finalmente se convertirán en un país "energéticamente autosuficiente" después de 70 años de la última vez en que mantuvo su estado de "exportador neto" emancipándose de los volúmenes de petróleo crudo y gas natural importados, poniendo en peligro

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

la posición dominante de Rusia y los países del Medio Oriente como principales proveedores de energía para los Estados Unidos, Europa y Asia.¹⁰

En lo que respecta al transporte de gas en Estados Unidos, los expertos comentan que el acceso de terceros a los gasoductos ha sido uno de los principales factores de éxito del gas no convencional, ya que les garantizó a los pequeños productores de gas que su producción nueva de gas fuera capaz de llegar al mercado y, de esta manera, incentivó la inversión.¹¹

En los Estados Unidos, la titularidad de los derechos de capacidad de transporte está separada de la propiedad del propio gasoducto. La desmembración (unbundling) de los derechos de capacidad del derecho a la propiedad de las instalaciones hace posible que un productor pueda acceder a los mercados a través de licitaciones de la capacidad de los gasoductos.¹²

El transporte interestatal y el almacenamiento de gas natural están regulados casi en su totalidad por la Comisión Federal Reguladora de Energía o *Federal Energy Regulatory Commission* ("FERC"). Específicamente, FERC regula el transporte (incluido el almacenamiento) de gas natural en el comercio interestatal; las ventas de gas natural para reventa en el comercio interestatal (es decir, cuando el gas cruzará un límite entre dos estados o el gas se mezcla con otro gas que cruzará un límite estatal); y a las compañías de gas natural que participan en estas transacciones de conformidad con la Ley de Gas Natural de 1938.

La FERC tiene amplios poderes para regular el transporte y el almacenamiento de gas natural bajo la Ley de Gas Natural y tiene la autoridad para realizar investigaciones, recopilar información, emitir

¹⁰ "Shale Gas: Desafíos No Convencionales" Lanardonne, Tomás; Maculus, Alex; Bourdieu, Constanza - Publicado en: RDA 2013-87, 823.

¹¹ EA, "Golden Rules...", cit., p. 53; ver también, Medlock III, Kenneth B., et al., "Shale Gas and US National Security", de julio 2011, James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University, www.bakerinstitute.org, p. 14.

¹² Means, Robert - Cohn, Deborah, "Common Carriage of Natural Gas", Tulane Law Review, vol. 59, nro. 529, 1984-1985, p. 553.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

citaciones y exigir testimonios; emitir las reglas y regulaciones necesarias para implementar la Ley de Gas Natural y la Ley de Política de Gas Natural; recomendar y remediar las violaciones de la Ley de Gas Natural, la Ley de Política de Gas Natural y las reglas, regulaciones y órdenes de FERC emitidas bajo la Ley de Gas Natural y la Ley de Política de Gas Natural; prohibir la manipulación de las ventas de gas natural y los mercados de transporte para garantizar la transparencia en los mercados de gas natural; y regular la ubicación, construcción, operación y abandono de las instalaciones de transporte y almacenamiento de gas natural, incluidas las terminales de importación y exportación de GNL.

Asimismo, la FERC también regula las tarifas ofrecidas por las compañías de ductos interestatales y, a través de sus regulaciones, los términos y condiciones de los servicios ofrecidos por los ductos interestatales. Además, FERC impone requisitos específicos a las tuberías interestatales y sus remitentes para promover el acceso abierto y no discriminatorio y la transparencia.

Adicionalmente, varias agencias federales pueden estar potencialmente involucradas en el proceso de permisos para proyectos de construcción de instalaciones de gas natural; el Departamento de Transporte regula todos los problemas de seguridad de las tuberías interestatales; y el Departamento de Energía regula las importaciones y exportaciones.

Finalmente, en EE. UU. la Ley de Gas Natural permite a las autoridades estatales y locales ejercer los derechos de regulación bajo la Ley Federal de Aire Limpio, la Ley de Agua Limpia y la Ley de Gestión de la Zona Costera, pero estas leyes siguen siendo objeto de revisión por parte de la agencia federal. La FERC establece el cronograma para todas las agencias federales y estatales que actúan bajo autoridad federal delegada para llegar a una decisión final sobre las solicitudes de autorizaciones federales para proyectos de construcción de gas natural.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Bajo la mentada Ley de Gas Natural, la FERC tiene la autoridad para regular la construcción, operación y abandono de las instalaciones de transporte y almacenamiento de gas natural. Tras la promulgación de la Ley de Política Energética de 2005, en virtud de la Ley de Gas Natural, la FERC también tiene jurisdicción para regular la ubicación, construcción y operación de terminales de importación y exportación de GNL.

Cualquier entidad que busque construir, poseer u operar una instalación de gasoductos interestatales sujeta a la jurisdicción de la FERC debe primero recibir un certificado de conveniencia y necesidad pública de FERC que autorice a esa entidad a hacerlo. La Ley de Gas Natural establece de manera similar los requisitos de certificación aplicables a las entidades que buscan modificar o abandonar gasoductos sujetos a la jurisdicción de FERC.

Finalmente, y viendo lo sucedido en Estados Unidos nuestros reguladores deben considerar que el desarrollo de shale gas se retrasará si no hay normas transparentes sobre la forma de asignar la capacidad disponible, los tipos de servicios (por ejemplo, firme, interrumpible y/o firme con "ventanas interrumpibles"), las posibilidades de financiación, las tarifas aplicables y la expansión de la capacidad de los gasoductos.¹³

III. Propuesta de Transportista de Gas Independiente

A. Encuadramiento Jurídico

A fin de intentar crear una figura de Transportista Independiente de Gas Natural, en primer lugar, analizaremos la forma de introducir dicha figura en nuestro ordenamiento jurídico, para tal fin intentaremos utilizar las normas existentes prestando especial consideración a la gran cantidad y

¹³ Bosselman, Fred et al., *Energy, Economics and the Environment*, Foundation Press, 2006, p. 598.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

variedad de normativa regulatoria específica que existe para el transporte de gas natural en la República Argentina.

Si bien esta intención de modificar lo menos posible el marco regulatorio actual puede resultar más engorrosa para el lector, ya que se deberá analizar la estructura actual en forma conjunta debiendo prestar especial atención al estudio de antecedentes y revisión de la normativa aplicable, entendemos que una modificación parcial e incremental del marco regulatorio donde se recepte la figura del Transportista Independiente de Gas Natural, sería mejor recibida que una nueva regulación específica que incorpore dicha figura y se deba ajustar totalmente el marco regulatorio.

Entendemos que dicha figura debería crearse a nivel nacional, y para ello puede incorporarse la mentada figura dentro del actual artículo 11 de la Ley de Gas N° 24.076 a través del siguiente texto: *“La calidad de transportista se adquiere por... d) concesión de transporte independiente de gas natural, en virtud de un concurso de acuerdo al art. 46 de la Ley de Hidrocarburos 17.319”*.

De esta forma, utilizando el propio texto de la Ley de Hidrocarburos N° 17.319 podemos darle un sustento jurídico a nuestra figura en el artículo 46 de dicha ley que establece que: *“El Poder Ejecutivo determinará en la oportunidad que estime más conveniente para alcanzar los objetivos de esta ley, las áreas a que alude el artículo 9 con respecto a las cuales la autoridad de aplicación dispondrá la realización de los concursos destinados a otorgar permisos y concesiones. Sin perjuicio del procedimiento previsto en el párrafo anterior, los interesados en las actividades regidas por esta ley podrán presentar propuestas a la autoridad de aplicación especificando los aspectos generales que comprendería su programa de realizaciones y los lugares y superficies requeridos para su desarrollo. Si el Poder Ejecutivo estimare que la propuesta formulada resulta de interés para la Nación, autorizará someter a concurso el respectivo proyecto en la forma que esta sección establece. En tales casos, el autor de la propuesta será preferido en paridad de condiciones de adjudicación.”*

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

Por otro lado, utilizaremos la Resolución SGE N° 357/19 en lo que hace a los términos y condiciones de dichos concursos a ser convocados por el Poder Ejecutivo Nacional para la realización de proyectos de infraestructura de gas natural.

A continuación, analizaremos como complementar dicha Resolución SGE N° 357/19 utilizando aquellas previsiones ya existentes en el marco jurídico argentino a fin de poder insertar una figura del Transportista Independiente de Gas Natural.

B. Requisitos de la figura del Transportista Independiente de Gas Natural

En este punto analizaremos los principales requisitos que deberán cumplir quienes quieran registrarse bajo la figura del Transportista Independiente de Gas Natural, y las principales características que tendría dicha figura.

En primer lugar, quienes deseen registrarse bajo la figura del Transportista Independiente de Gas Natural deberán ser personas jurídicas correctamente constituidas en la República Argentina, o en caso que no se encuentre constituida en la República Argentina (Sociedad Extranjera), deberá presentar una declaración jurada firmada por su representante legal asumiendo el compromiso de iniciar los trámites de registración de una sucursal o una sociedad local controlada por el interesado. Validada que sea una propuesta presentada por una Sociedad Extranjera, previo al llamado a concurso de su propuesta, la interesada deberá cumplir lo dispuesto en los artículos 118, 123 y concordantes de la ley 19.550.

Asimismo, antes de comenzar la correspondiente solicitud de concesión el Transportista Independiente de Gas Natural deberá encontrarse inscripta en el Registro de Transportistas de Hidrocarburos por Ductos. Dicho registro se encuentra actualmente regulado a través de la Res. SE N° 29/10.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

El mencionado Registro de Registro de Transportistas de Hidrocarburos por Ductos tiene una validez anual y la finalidad del mismo es que la Autoridad de Aplicación (en este caso, la Dirección Nacional de Transporte y Actividades Intermedias en Hidrocarburos, dependiente de la Secretaría de Energía) determine que aquellas personas inscriptas en el mentado registro como Operadoras de ductos hidrocarburíferos cuenten con capacidad técnica y financiera suficiente para prestar los servicios de transporte de gas natural.

Adicionalmente, las Provincias con recursos hidrocarburíferos suelen contar con otros Registros Provinciales de Transportistas de Hidrocarburos que trabajan en paralelo a las autoridades nacionales. En este punto queremos dejar en claro que existen en nuestro país autoridades de aplicación con un importante *know how* en lo que hace a transporte de hidrocarburos (tanto en cuestiones técnicas como financieras), los mismos cuentan con estructuras de personal sumamente calificado, y existen los suficientes registros como para crear exitosamente la figura del Transportista Independiente de Gas Natural.

Las mentadas autoridades aplicación, personal calificado y registros apropiados permitirán ejercer los necesarios contrapesos y controles propios de una actividad regulada tan importante como el transporte de gas natural.

Esta inscripción y la relación directa que existirá entre el Transportista de Gas Independiente y la Autoridad de Aplicación permitirá evitar aquellos conflictos que existen entre la figura del Transportista Independiente de Energía Eléctrica y los Concesionarios de Transporte de Energía Eléctrica que les dieron su origen.

C- Características de la figura del Transportista Independiente de Gas Natural

La figura del Transportista Independiente de Gas Natural deberá tener características similares a aquellos transportistas de gas natural bajo la Leyes N° 24.076 y 17.319, pero a su vez deberá prever

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

aquellas características particulares propias de un prestador de servicios de transporte de gas diferente a los anteriores ya que centrará su actividad en el transporte de gas natural, pero no se tratará de un servicio público como aquellas licenciatarias bajo Ley N° 24.076.

La forma de obtención de dichas concesiones de transporte de Gas Natural podría estructurarse a través de manifestaciones de interés que deberán realizar los Transportistas Independientes de Gas Natural. Dicha manifestación de interés deberá contener las principales características de los futuros ductos, entre otras: extensión, diámetro, capacidad, plazo de construcción, etc.

La Autoridad de Aplicación a nivel nacional deberá estudiar dicha presentación durante un plazo de tiempo determinado pudiendo solicitar información adicional y/o las aclaraciones que considere pertinentes para su mejor evaluación.

Una vez aprobada dicha presentación, la Autoridad de Aplicación deberá convocar a una licitación pública para la adjudicación de una o más concesiones de transporte de acuerdo con lo estipulado por el mentado art. 46 de la Ley de Hidrocarburos N° 17.319 y mediante un proceso a ser reglamentado por la Autoridad de Aplicación sobre la base de un criterio de “no exclusividad” a fin de asegurar la oportunidad y razonabilidad de dichas propuestas y sin que se afecten los derechos de otros concesionarios de transporte existentes en el área.

Por su parte, el plazo de las concesiones de transporte de gas de aquellos Transportista Independiente de Gas Natural deberá ser de 35 (treinta y cinco) años a partir de su otorgamiento, en el marco de lo establecido por los artículos 35 y 41 de Ley N°17.319, pero estas concesiones de transporte no se encontrarán vinculadas a ninguna concesión de explotación. Asimismo, dicho plazo original podrá ser prorrogado a solicitud del interesado por periodos de 10 años, bajo condición de que se hayan cumplido con todas las obligaciones como concesionarios de transporte y se encuentren transportando hidrocarburos al momento de solicitar la prórroga.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

A los efectos de ejercer el derecho de prórroga del plazo de su concesión, los concesionarios de transporte deberán efectuar su solicitud a la Autoridad de Aplicación con al menos un (1) año de antelación a su vencimiento. En caso de no hacerlo, se entenderá que han decidido revertir las instalaciones al Estado Nacional o Provincial, según su caso, conforme lo previsto en el artículo 41 de la Ley N° 17.319. De igual forma, vencidos los correspondientes plazos las instalaciones de las concesiones de transporte propias de los Transportistas Independientes de Gas Natural pasarán al dominio del Estado nacional o provincial según corresponda sin cargo ni gravamen alguno y de pleno derecho.

Sin perjuicio de lo antedicho, aquellas concesiones de transporte existentes deberán regirse hasta el agotamiento de los plazos por los términos y condiciones de su otorgamiento.

En cuanto al régimen tarifario que tendrían las concesiones de transporte propias de los Transportistas Independientes de Gas Natural, se podría prever que las tarifas serán libremente pactas entre las partes interesadas cuando fuera pre comprometida pudiendo asegurar capacidad de servicio en firme a cualquier cargador interesado mediante contratos de reserva de capacidad.

Dichos contratos de reserva de capacidad podrán ser libremente negociados por el Transportistas Independientes de Gas Natural y el cargador en cuanto a su modalidad de asignación, su carácter firme o interrumpible, precios y volúmenes. Por otro lado, en el caso que exista capacidad no contratada, la misma quedará sujeta al régimen de *open access* establecido por el Artículo 43 de la Ley N° 17.319.

Por otro lado, es importante destacar que las concesiones de transporte de Gas Natural correspondientes a los Transportistas Independientes de Gas Natural podrán ser susceptibles de ser cedidas en los términos del Artículo 73 de la Ley 17.319, en favor de distintos beneficiarios y en

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

garantía de diversas obligaciones, con el objeto de asegurar la construcción, financiación, operación y mantenimiento de la respectiva infraestructura de transporte.

Finalmente, las instalaciones fijas y permanentes que conforman la compresión, acondicionamiento y tratamiento de hidrocarburos y que hemos desarrollado en el ítem I.C de la presente Tesis, podrán ser construidas, operadas y/o mantenidas por aquel Transportista Independiente de Gas Natural, en terrenos propios o de terceros, y dichas instalaciones formarán parte y correrán la suerte de las Concesión de Transporte que eventualmente haya obtenido el Transportista Independiente de Gas como un sistema interconectado.

D. Conclusión

A modo de conclusión de la presente Tesis, y haciendo un breve repaso por ella podemos ver que hemos analizando sucintamente la importancia del gas natural en nuestro país y la conveniencia de un desarrollo del mismo que debería ser realizado en el corto plazo y para lo cual son necesarias importantes inversiones en infraestructura, entre ellas, en lo que hace al transporte de gas natural para llevar la producción desde las cuencas de origen hasta los centros de consumo o hasta las plantas de licuefacción que lo puedan exportar por vía marítima.

Asimismo, hemos analizado alguno de los inconvenientes que plantea el actual marco regulatorio de la industria del gas natural para la creación de figuras que puedan viabilizar dichas inversiones en el transporte del gas natural. Luego, hemos utilizado el derecho comparado para ver cómo se solucionan estos escollos en otros marcos regulatorios a nivel nacional e internacional.

Finalmente, a través del presente trabajo se buscó proponer la inserción de la figura del Transportista Independiente de Gas Natural utilizando para ello el encuadre normativo existente actualmente y modificando el mismo de una forma incremental y no total.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE NUEVOS ACTORES.

De esta forma, hemos intentado darle forma a la figura del Transportista Independiente de Gas Natural modificando lo menos posible nuestro actual marco regulatorio y utilizando sus antecedentes y preceptos existentes en el mismo. Si bien esto resulta más engorroso en cuanto al estudio de antecedentes y revisión de normativa, entendemos que sería mejor recibida una modificación parcial del marco regulatorio que recepte la figura del Transportista Independiente de Gas Natural, que una nueva regulación específica que modifique totalmente el mismo.



Universidad de
San Andrés

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE
NUEVOS ACTORES.

Bibliografía

Acuña Zepeda, Manuel S. "Liberalización y regulación del mercado energético en México" Publicado en RDA 2015-99. 08/06/2015. Cita Online AR/DOC/4860/2015.

Caranza, Hugo "Gas, electricidad y el transporte" Publicado en Revista Petrotecnia, Agosto, 2004.

De Asevedo Marques Neto, Floriano "El marco regulatorio del petróleo y gas en Brasil" Publicado en RDA 2015-99, 08/06/2015, 597. Cita Online AR/DOC/4859/2015.

Fonrouge, Juan C. "¿Un DNU para modificaciones en la Ley de Hidrocarburos y en el marco regulatorio sectorial del gas?" Publicado en Sup Esp. – Decreto de desburocratización y simplificación 2018. Cita Online AR/DOC/399/2018.

Kozulj Roberto "Resultados de la reestructuración de la industria del gas en la Argentina" Publicado en División de Recursos Naturales e Infraestructura Proyecto OLADE/CEPAL/GTZ "Energía y desarrollo sustentable en América Latina y el Caribe" Santiago de Chile Nov/2000.

Lanardonne, Tomás – Bordieu, Constanza "La sanción de caducidad de las concesiones de explotación de hidrocarburos" Publicado en RDA 2012-84, 01/12/2012. Cita Online AR/DOC/9608/2012.

Lanardonne, Tomás – Maculus, Alex "Shale gas: desafíos no convencionales" Publicado en RDA 2013-87, 01/05/2013. Cita Online AP/DOC/596/2013.

Means, Robert - Cohn, Deborah, "Common Carriage of Natural Gas" Publicado en Tulane Law Review, vol. 59, nro. 529, 1984-1985.

García Sanz, Agustín "Servicios Públicos: construyendo las bases de una nueva emergencia" Publicado en LA LEY 22/04/2005. Cita Online AR/DOC/709/2005.

TRANSPORTE DE GAS NATURAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. POSIBILIDADES DE INGRESO DE
NUEVOS ACTORES.

Mutiliendo, Maria Victoria “Servicios Públicos, tarifa y derechos del consumidor” Publicado en SJA
12/10/2016. Cita Online AR/DOC/4838/2016.

Pozo Gowland, Hector “Las ampliaciones del sistema de transporte de Energía Eléctrica” Publicado
en la Revista Argentina de Derecho de la Energía, Hidrocarburos y Minería, nº 7, noviembre-
diciembre de 2015 / enero de 2016.

Rhein Schirato, Victor “El nuevo régimen jurídico de la industria del gas natural en Brasil” Publicado
en RDA 2010-72, 359. Cita Online AR7dOC/9919/2012.

