
1.- Indisponibilidades en el Sistema de Transporte solicitadas u originadas por Terceros

A continuación se exponen y analizan las razones por las cuales la Concesionaria no debe ser penalizada en caso de indisponibilidades solicitadas por terceros u originadas en instalaciones de éstos últimos.

I.- El Régimen de Sanciones de la Transportista previsto en el Contrato de Concesión.

Tal como lo establece el artículo 29 del Contrato de Concesión *“en caso de incumplimiento de las obligaciones asumidas, la Transportista estará sujeta a las sanciones previstas en el Subanexo B, sin perjuicio de las estipuladas en el Artículo 30 del Contrato de Concesión (...)”*.

El Subanexo B referido, al establecer el Régimen de Calidad de Servicio y *TRANSPORTE* prestado por la CONCESIONARIA se medirá **en base a la disponibilidad** del equipamiento de transporte, conexión y transformación y su capacidad asociada.”

Es por ello que en caso que alguno de los equipamientos mencionados en la norma se encuentre *“indisponible”*, se procederá a la aplicación de una sanción. Para determinar si un equipamiento está indisponible, el art. 4º del Subanexo B del Contrato de Concesión establece que: *“Se considera que un equipamiento está indisponible cuando está fuera de servicio por causa propia o por la de un equipo asociado a su protección o maniobra.”*

De lo expuesto claramente surge que no toda salida de servicio de alguno de los equipamientos indicados en la norma configura una “indisponibilidad”, sino que debe tratarse de salidas de servicio por ***“causa propia”***, o en su defecto por la ***“de un equipo asociado a su protección o maniobra”***, es decir, sometido a la operación y mantenimiento de la Transportista.

Ello resulta lógico, toda vez que, de lo contrario, se estaría sancionando al Concesionario en supuestos de salidas de servicio –programadas y/o forzadas- de instalaciones de la Transportista provocadas por terceros u originadas en instalaciones de éstos últimos, sin que exista responsabilidad alguna de la Concesionaria.

En efecto, cuando la indisponibilidad se origina por causa de terceros usuarios del Sistema de Transporte por Distribución Troncal, la Transportista -a través de su Centro de Control- declara **la disponibilidad de las instalaciones**, brindando el servicio público a tales usuarios, dejando constancia en el Libro de Guardia de tal circunstancia, e informando a CAMMESA, todo conforme los procedimientos aplicables.

El concepto **“equipamiento asociado”** se refiere a aquel equipamiento del Sistema de Transporte bajo la concesión de Transba S.A. -y no de terceros usuarios de dicho Sistema- que están directamente vinculados y son afectados por la indisponibilidad

programada de otra instalación y/o equipamiento, pero siempre refiriéndose a instalaciones y/o equipamiento del mismo Sistema de Transporte.

Por los motivos expuestos, el ENRE mediante Resolución N° 552/2016 en su artículo 2° determinó que: *“Las indisponibilidades de las instalaciones y/o equipamientos del Sistema de Transporte que operan y mantienen las Transportistas solicitadas por terceros u originadas en fallas en instalaciones y/o equipamiento propiedad de terceros, no deben ser consideradas indisponibilidades en los términos del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones del Contrato de Concesión, siempre y cuando no fueran provocadas por la incorrecta actuación en el propio equipamiento de la Transportista o en la de un equipo asociado a su protección o maniobra y hayan sido acreditadas por la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELÉCTRICO SOCIEDAD ANÓNIMA (CAMMESA) en el Documento de Calidad de Transporte Definitivo.”*

Tales disposiciones concuerdan con las establecidas en la Cláusula Sexta del Acta Acuerdo firmada entre TRANSBA y UNIREN y que fue ratificada mediante Decreto PEN N° 1460/2005.

Sin perjuicio de lo expuesto, solicitamos se clarifique que los términos del referido art. 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, también son aplicables a los casos en los cuales a solicitud del Contratista o Constructor se requiere o produzca la indisponibilidad de las instalaciones y/o equipamiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal para realizar trabajos de construcción y puesta en servicio de Ampliaciones de dicho Sistema debidamente autorizadas por el ENRE.

Asimismo, entendemos que dicha Cláusula también resultará aplicable para el caso en que un tercero requiriera o produzca la indisponibilidad de las instalaciones y/o equipamiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal por razones de seguridad, como por ejemplo, en caso de una solicitud de defensa civil o terceros.

Es menester también considerar que los términos del art. 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, también sean de aplicación para los casos de indisponibilidades de instalaciones que sean operadas y mantenidas por la Transportista, sea en su carácter de concesionario, como así también, en carácter de operador o Transportista Independiente como es el caso de TIBA.

Por último, vale aclarar que, si conforme las pautas fijadas por la Res. ENRE N° 552/2016, en el casos de indisponibilidades solicitados y/o causadas por terceros no existieron indisponibilidades como tales en el Sistema de Transporte, no corresponde aplicar la consecuente pérdida de la remuneración que debe percibir a la Transportista.

II.- Propuesta.

En función de lo expuesto, se concluye que por las consideraciones expuestas se aplicará a la Transportista los términos previstos en el art. 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, y su modificatoria Res. ENRE N° 580/2016.

Asimismo, se solicita se aclare que dichos términos serán aplicables para los casos en que un tercero requiriera o produzca la indisponibilidad de las instalaciones y/o equipamiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal para realizar trabajos de construcción y puesta en servicio de ampliaciones debidamente autorizadas por la autoridad regulatoria, como así también, que la indisponibilidad sea requerida por un tercero por razones de seguridad.

En igual sentido, es menester también considerar que los términos del art. 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, con sus modificatoria Res. ENRE N° 580/2016, también sean de aplicación para los casos de indisponibilidades de instalaciones que sean operadas y mantenidas por la Transportista, sea en su carácter de concesionario, como así también, en carácter de operador.

Por último, se solicita que las indisponibilidades solicitadas y/o causadas por terceros no sean consideradas como salidas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar, dado que las mismas no reflejan el nivel de calidad de servicio que presta TRANSBA, como así también, no aplicar la pérdida de remuneración a la Transportista.

2.- Indisponibilidades por superación de límites de transferencia

I.- Las condiciones de operación del Sistema. El límite de transferencia.

Las instalaciones y equipamientos de la Transportista deben ser operados dentro de ciertos límites de transferencia que permitan mantener el Sistema en condiciones estables ante la ocurrencia de eventuales fallas. Dichos límites se encuentran publicados en las Guías de Referencia de Transba y son determinados por CAMMESA en las Programaciones Estacionales que esta emite.

Ante la ocurrencia de fallas en el Sistema de Transporte, la operación del mismo por encima de los límites de transmisión previstos puede comprometer el normal funcionamiento de las instalaciones de transmisión, ya que se pueden generar situaciones dinámicas en la red -que no pueden ser controladas ni previstas por la Transportista- que den lugar a indisponibilidades adicionales de equipamientos del Sistema.

Lo expuesto tiene una incidencia sobre la calidad del servicio prestado por la concesionaria y sobre el incremento de los costos operativos en que deba incurrir la empresa para la eventual reparación o el reemplazo del equipamiento.

Por los motivos expuestos, el ENRE mediante Resolución N° 552/2016 en su artículo 6° determinó que: *“No serán consideradas indisponibilidades en el Sistema de Transporte, en los términos del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones del Contrato de Concesión, cuando por razones no imputables a la concesionaria se produzcan indisponibilidades adicionales en sus instalaciones producto de haberse superado los límites de transferencia establecidos por CAMMESA para cada instalación en cada Programación Estacional. CAMMESA determinará en cada contingencia y a pedido de la Transportista, la indisponibilidad adicional de equipamiento asociada a la superación de los límites establecidos para cada instalación y para cada Programación Estacional.”*

II.- Propuesta.

Si bien Transba opera las instalaciones que conforman el Sistema de Transporte por Distribución Troncal conforme las instrucciones que emite el Organismo Encargado del Despacho, es absolutamente razonable que si este último le exige a la Transportista operar las instalaciones por encima de los límites de transferencia previstos en la normativa aplicable, la Transportista quede exenta de la aplicación de sanciones y de toda responsabilidad derivada de las indisponibilidades adicionales en sus instalaciones producto de haberse superado los límites de transferencia.

En tal caso, ante fallas, la Transportista estará eximida de las sanciones asociadas a las indisponibilidades adicionales de equipamiento, resultante de la superación de los límites establecidos, como así también de la pérdida de remuneración que aplica CAMMESA durante el tiempo que perdure la indisponibilidad.

Ello por cuanto en dicho supuesto, la causa de las indisponibilidades adicionales que se generen está dada por las condiciones en que se exige al concesionario operar el sistema y no por una causa propia o atribuible a la Transportista.

En igual sentido, se solicita que tales indisponibilidades no sean consideradas como tales a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

Sin dudas, la aplicación de lo solicitado contribuirá a mantener la relación de equilibrio entre los ingresos y las sanciones que se apliquen a la Transportista por incumplimientos al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones.

3.- Indisponibilidades Consecuentes

I.- Introducción:

Por las características de diseño de la red de transporte existen casos en los cuales ante la salida de servicio de una instalación determinada (línea, transformadores, capacitores, retores, compensadores sincrónicos, etc.) se produce como consecuencia inevitable la desconexión de otras instalaciones vinculadas directamente a las primeras.

Este tipo de indisponibilidades se encuentran definidas en la Orden de Servicio N° 04 de Transener *“Terminología utilizada en la operación de la red de transporte en alta tensión”* como *“indisponibilidades consecuentes”*, las cuales identifican el *“estado de un equipo y/o instalación por el cual no puede prestar el servicio para el cual fue diseñado, por estar indisponible el equipo y/o instalación que le suministra tensión de alimentación”*.

Entendemos que ante tales situaciones, la indisponibilidad que debe ser sancionada es la primaria, es decir aquella que se produce por causa propia de la instalación que sale de servicio o la de un equipamiento asociado a su protección (protecciones, transformadores de corriente y tensión, descargadores, etc.) o maniobra (interruptores, seccionadores, sistemas de telecontrol, etc.), tal como se encuentra previsto en el Régimen de Calidad de Servicio de Transporte por Distribución Troncal.

En tal sentido, las “indisponibilidades consecuentes” deben ser consideradas como salidas de servicio por razones operativas, ya que por razones de índole técnica no pueden ser evitadas, y por ende no deberían ser pasibles de sanción.

De lo contrario, se estaría sancionando a la Transportista por una indisponibilidad que aún cuando pudiera ser prevista no puede evitarse. A ello se agrega la doble imposición de sanciones que sufre la Concesionaria ante este tipo de situaciones, ya que, en definitiva, por un mismo hecho -la salida de servicio del equipamiento principal, es decir aquella que se produce por causa propia de la instalación que sale de servicio- se aplican dos sanciones.

II.- Propuesta:

En función de lo expuesto, a los efectos de evitar que la Transportista sea sancionada por una indisponibilidad cuya ocurrencia es inevitable, ya que se debe a una consecuencia necesariamente operativa y de configuración de las instalaciones, y de no incurrir en la aplicación de una doble sanción por un único evento, se propone **que las Indisponibilidades Consecuentes sean asimiladas a una salida de servicio por razones operativas y que por tal motivo, las mismas no sean penalizadas, sancionándose exclusivamente la indisponibilidad primaria.**

En igual sentido, se solicita que las indisponibilidades asimiladas a una Condición Operativa no sean consideradas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

Por último, también se solicita al ENRE que determina la inaplicabilidad de la pérdida de remuneración para el caso de indisponibilidades consecuentes, y en tal sentido instruya a CAMMESA.

4.- Indisponibilidades por Intervenciones Mayores en Equipamiento.

I.- Planteo.

Existen situaciones en las que las instalaciones y/o equipamiento que comprenden el Sistema de Transporte requieren llevar a cabo tareas de mantenimiento que exceden las características de un mantenimiento programado, y que requieren de una intervención mayor, debido a la magnitud de los trabajos a realizar como así también el tiempo que demandan tales trabajos.

Dichos trabajos implican:

- a) La extensión de la vida útil de la instalación o equipo.
- b) La renovación de una instalación o equipo.
- c) La intervención a una instalación y/o equipo que demanda un tiempo de indisponibilidad extraordinario y mayor a los preestablecidos en los procedimientos internos para mantenimientos de norma o rutina.
- d) Intervenciones trienales/sixenales de larga duración en los compensadores sincrónicos debidamente aprobados por el OED.

A modo de ejemplo, las intervenciones mayores se relacionan con situaciones que implican: (i) el corrimiento de estructuras por requerimientos de seguridad pública; (ii) intervenciones en transformadores de potencia o reactores que impliquen el cambio de aceite aislante, bushings, o juntas (iii) reemplazo de equipamiento de maniobra; (iv) trabajos sobre los compensadores sincrónicos instalados en la ET Ezeiza, entre otros.

Cabe destacar, que este tipo de intervenciones contribuyen singularmente a la seguridad en la prestación del servicio público, y por ende, justifican el mayor tiempo de indisponibilidad programada.

Asimismo, por lo general, este tipo de trabajos prolonga la vida útil del equipamiento, o deben ser realizados sobre equipos que superaron su vida útil o están próximos a alcanzarla, resultando en una baja confiabilidad en su funcionamiento sino fuera justamente por las intervenciones mayores que lleva a cabo esta Transportista en virtud de su propia experiencia y reglas del buen arte.

II.- Propuesta:

Por los motivos señalados, realizar intervenciones mayores en equipamiento, redundará en un beneficio para el sistema, no solamente en materia de seguridad, sino también, económico debido a que prolongar la vida útil de un equipamiento implica también prorrogar su plazo de reposición, con los costos asociados que de tal situación se deriva.

Los trabajos de intervenciones mayores serán informados por la Transportista con anticipación y deberán incluirse en la programación semestral, con detalle de la cantidad de horas de indisponibilidad previsionadas. Ello, a fin de permitir al OED la programación necesaria para cubrir las necesidades operativas del SADI.

Por ello, los tiempos de indisponibilidad que insuman dichos trabajos de intervención mayor sobre equipamiento no deben ser pasibles de sanción.