

Socializar el acceso a la energía

Por Lic. Oscar Dores, Director de Fundelec

El avance en las obras de Transporte eléctrico mejora la calidad de la prestación del servicio y expande su alcance a muchos más argentinos. Sin embargo, aún no se han resuelto temas claves como la inseguridad jurídica y la recomposición tarifaria.



El año pasado decíamos, en la anterior edición de este mismo anuario, que era necesario lograr alcanzar inversiones genuinas en el sector eléctrico argentino para recomponer su solidez y su estructura, las cuales habían sido modelo en todo el mundo.

Este año, lamentablemente, no hubo muchos cambios en este sentido. El reclamo, entonces, sigue siendo el mismo. Sin embargo, desde Fundelec queremos destacar el gran avance que está teniendo el transporte eléctrico en alta y media tensión.

Yendo a los números, hoy hay 3.000 km. más de líneas de Alta Tensión y casi 3.300 MVA más de Potencia de Transformación, entre los sistemas nacional y troncales que en el año 2000 (Ver *Longitud de las Redes de Transporte y Capacidad de Transformación*); y para el 2009 está planificada la construcción de otros 5.000 km. más de líneas.

La recesión económica y el congelamiento de tarifas produjo un retraso en las inversiones en todo el sector eléctrico. Pero en el caso específico del transporte se produjo incluso antes, mientras se vivía una fuerte expansión en Generación (1992-2000).

expansión en Generación (1992-2000). Precisamente esa expansión fue la que permitió que el parque generador argentino creciera un 73% en ese período y pudiera abastecerse la demanda cómodamente, pasando de un sistema de cortes programados por desabastecimiento eléctrico a consumir hoy más del doble de lo que registraba el consumo en 1992.

Durante esos mismos años, el transporte de Extra Alta Tensión (EAT) sólo incorporó una obra de magnitud que fue la Cuarta Línea del Corredor Comahue - Buenos Aires, en el año 2000, y las dos líneas de Alta Tensión que vienen desde Yacyretá, adjudicadas a Litsa y a Yacylec en 2002.

Este año 2006, en cambio, se pudo reanudar un ambicioso plan de obras como el Plan Federal de Transporte Eléctrico: en marzo se inauguró la línea Choele-Choel - Puerto Madryn, el primer tramo de la interconexión patagónica, y se integró así el sistema eléctrico patagónico al resto del sistema nacional.

Pero, además, pudieron concretarse las obras de aumento de la capacidad de transporte y transformación indi-

cadadas en la Resolución de la Secretaría de Energía 01/03. Estas obras son las que permitieron sortear hasta ahora los inconvenientes eléctricos pasando de los 14.500 MW de capacidad de transporte de las redes hasta los 17.395 MW que se registraron en Julio del 2006.

También se encuentran en ejecución tres grandes obras más para el Transporte Eléctrico (LEAT Mendoza-San Juan, LEAT Puerto Madryn-Pico Truncado y LEAT Yacyretá-Rodríguez, o Tercera Línea Yacyretá) y en proceso de licitación otras cuatro (LEAT Comahue-Cuyo, LEAT Recreo-La Rioja, LEAT NEA-NOA, y LEAT Pico Truncado-Río Gallegos). En total y de cumplirse con los plazos, entre 2007 y 2009 entrarían en servicio unos 4.813 km. de líneas de Extra Alta Tensión más.

La puesta en servicio de la interconexión patagónica y el avance en la construcción de estos otros seis tramos de gran importancia para el transporte eléctrico son un motivo para resaltar. Permiten dotar de mayor calidad y seguridad a un servicio básico como lo es el servicio eléctrico, llevando una línea de EAT a todas las provincias (salvo a Tierra del Fuego), esto es, **socializar el acceso a un servicio esencial**.

Sin embargo, este promisorio crecimiento que experimenta el subsector de transporte eléctrico no tiene su paralelo en los otros dos subsectores. Ni en generación ni en distribución se logró motorizar un crecimiento similar, relativizando las soluciones que puede aportar el sector de transporte: el transporte hoy ha dejado de ser un problema, no así el sistema eléctrico en su conjunto. Si a esto sumamos el comportamiento de la demanda, que sigue creciendo en altos niveles, tenemos un complejo panorama futuro, aún a pesar de estas acertadas inversiones parciales.

Y este desequilibrio en el crecimiento es porque **no se ha alcanzado revertir aún el escenario actual** en el cual deben jugar las inversiones en forma genuina: **la inseguridad jurídica y la recomposición tarifaria** siguen siendo una asignatura pendiente para el Gobierno. Dos materias previas permiten pasar de año, pero si no se rinden y se le suma alguna otra en el camino, pueden llevar a repetir el año... eso, en este caso, sería caer en los mismos problemas que con mucho esfuerzo y trabajo se habían solucionado años atrás, sólo por falta de consenso entre el gobierno, prestadoras y consumidores.

Longitud de las Redes de Transporte (en Km)

Redes	1992	2000	2006
Alta Tensión	7.192	9.669	10023
Distr. Troncal	9.766	11.852	14579

Potencia de Transformación (en MVA)

Redes	1992	2000	2006
Alta Tensión	9.100	10.750	12800
Distr. Troncal	6.064	8.017	9250