ANEXO

REGLAMENTO INTERNO DE LOS CENTROS DE DESPACHO (T.O. 2018)

ÍNDICE

I. Objetivos
II. Definiciones
III. Lineamientos básicos
IV. Procedimientos

1. Horarios de solicitudes y confirmaciones.
2. Asignación de servicios de transporte.
3. Reprogramaciones.
4. Control de Entregas y Recepciones.
5. Desbalances - Bandas de tolerancia.
6. Estados del Sistema.
7. Seguimiento de la operación diaria.
8. Control de Consumos, Desvíos y Desbalances.
9. Mecanismos para salvaguarda del sistema.
10. Procedimientos de operación del anillo de Buenos Aires.
11. Multas.

I. OBJETIVOS

Los siguientes procedimientos para la Administración del Despacho de Gas Natural, regirán la actividad de los sujetos de la Ley N° 24.076 modificando los modelos de pautas para la administración de despachos anexas a los Reglamentos de Servicio de Transportistas y Distribuidores, con el objeto de permitir el pleno funcionamiento de un ambiente de libre acceso, no discriminatorio y plenamente competitivo, con alternativas que garanticen la calidad y continuidad del servicio público de transporte y distribución de gas.

Es su objetivo asimismo evitar las crisis recurrentes, que afecten a los sistemas de transporte y distribución en los días de máximo consumo, intentando preservar a los clientes con servicios no interrumpibles, con una metodología de gestión que se estima más eficiente.

Asimismo, establecer pautas de despacho ante escenarios de demanda y capacidad de transporte superiores a la oferta de gas natural, y preservar la operación de los sistemas de transporte y distribución priorizando el consumo de la Demanda Prioritaria: R, SG-P servicio completo y SDB servicio completo.

Cabe destacar que las presentes pautas deben operar bajo cualquier circunstancia de comunicación disponible y que su incumplimiento generará penalidades severas.

Se debe privilegiar también la transparencia del sistema mediante buena publicidad de los actos en que participen licenciatarias, consumidores, intermediarios y el ENARGAS.

II. DEFINICIONES

Según está expresado en la Ley Nº 24.076, "son sujetos de esta ley" los transportistas, distribuidores, comercializadores, almacenadores y consumidores que contraten directamente con el productor.

Productor: Se considera productor a toda persona física o jurídica que siendo titular de una concesión de explotación de hidrocarburos, o por otro título legal, extrae gas natural de yacimientos ubicados en el territorio nacional, disponiendo libremente del mismo.

Transportista: Se considera transportista a toda persona jurídica que es responsable del transporte del gas natural desde el punto de ingreso al sistema de transporte, hasta el punto de recepción por los distribuidores, consumidores que contraten directamente con el productor y almacenadores.

Distribuidor: Se considera distribuidor al prestador responsable de recibir el gas del transportista y abastecer a los consumidores a través de la red de distribución, hasta el medidor de consumo, dentro de una zona, entendiéndose por tal, una unidad geográfica delimitada. El distribuidor, en su carácter de tal, podrá realizar las operaciones de compra de gas natural pactando directamente con el productor o comercializador.

Comercializador: Se considera comercializador a quien compra y vende gas natural por cuenta de terceros.

Cargador: Se considera cargador aquel que contrata un servicio de transporte ya sea como usuario, productor, distribuidor, almacenador o comercializador.

Operador relacionado del punto de entrega: Se considera operador relacionado al responsable de recibir el gas de terceros en el/los puntos de entrega de su área geográfica y administrarlo en sus instalaciones aguas bajo (Ver Anexo V).

Demanda Prioritaria: Es la demanda de gas natural de las Distribuidoras destinada exclusivamente a aquellos grupos de consumidores que, acorde a la normativa vigente, están categorizados como: (i) usuarios Residenciales, (ii) usuarios denominados P1, P2 y P3 servicio completo y (iii) SDB servicio completo.

Nominaciones: Requerimientos de transporte firme o interrumpible para cada Día Operativo.

Solicitudes: Requerimientos de gas natural, definido en la reglamentación de la Res. SE Nº 1146/2004.

DO: Día Operativo.

Autoridad: ENARGAS/Ministerio de Energía y Minería de la Nación.

EAD: Entidad Autorizada al Despacho.

CC: Cuentas de Control.

III. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Las presentes pautas tienden a una mayor seguridad, confiabilidad y velocidad de respuesta de los sistemas de transporte y distribución de gas natural con el objetivo de preservar el abastecimiento de servicios de acuerdo a sus prioridades, evitando las situaciones críticas de los sistemas.

Sus lineamientos básicos, se centran en un esquema de responsabilidades de las transportistas, las distribuidoras, otros cargadores del sistema de transporte, productores y la Autoridad para anteponer el objetivo de salvaguardar el equilibrio del sistema a cualquier consideración comercial particular.

Las transportistas establecen una banda de tolerancia para los previsibles desbalances operativos de los cargadores, y cada uno de ellos ha de ajustar su accionar para mantenerse dentro de la amplitud prevista en cada caso.

Según la ocupación de las capacidades reales de transporte y de la capacidad de reacción que cada cargador tenga sobre la gestión de su demanda, se definen día a día los distintos niveles de alerta del sistema, pautándose así la exigencia de instrumentación de medidas de control y corrección cada vez más rigurosas.

Dos pilares adicionales e igualmente importantes en que se basan estas pautas son:

1) La disponibilidad de información "on line" de las entregas del transportista a los cargadores y el perfeccionamiento de la transmisión periódica de los datos de recepción de inyección en cabeceras. Transportistas, distribuidoras y cargadores no distribuidores, tendrán en sus propias oficinas de despacho o de control de gas la información simultánea suficiente que les permita medir las demandas correspondientes durante todo el día operativo y utilizarla para adoptar medidas correctivas en el mismo momento en que sean necesarias.

2) Los acuerdos de complementación y asistencia entre cargadores y entre los transportistas para mantener el equilibrio del sistema.

Asimismo, se implementarán mecanismos para:
a) Programación de abastecimiento a Demanda Prioritaria y al resto de la demanda.

b) Control por parte de los cargadores de su desbalance acumulado.

c) Determinación por parte de los transportistas de bandas de tolerancia de desbalances acumulados.

d) Control del desvío por grupo de clientes.

e) Definición de estado del sistema. Niveles de alarmas.

f) Flujo de información entre transportistas, comercializadores, productores y cargadores.

g) Desarrollo de mecanismos de asistencia entre las partes para salvaguardar el sistema.

h) Atención y asistencia de las situaciones de emergencia.

Se alentará también a los productores y a los representantes responsables por la programación de las inyecciones de gas, a desarrollar procedimientos complementarios de estas pautas de manera de asegurar que el circuito de nominaciones-confirmaciones pueda ser completado rápida y eficientemente.

Este documento básico conforma un conjunto de regulaciones proyectado para ser efectivo y ecuánime, instrumentando mejoras en la confiabilidad y seguridad del servicio, y permitiendo en la coyuntura ir desarrollando la potencialidad del sistema.

IV. PROCEDIMIENTOS

1. HORARIOS DE SOLICITUDES Y CONFIRMACIONES

1.1. La solicitud de servicio de transporte del cargador indicando la cantidad que deseare que el transportista le entregue (cantidad diaria solicitada) y la confirmación de disponibilidad de gas serán enviados de modo de ser recibidos por los transportistas hasta las 15.00 hs. inclusive del día inmediato anterior al día operativo para el cual fuera requerido el servicio.

Las solicitudes de gas natural deberán ser realizadas utilizando la figura de Entidad Autorizada al Despacho.
Cada día las distribuidoras solicitarán para el día operativo n+1, con primera prioridad, el gas natural necesario para abastecer la Demanda Prioritaria, en base a su estimación de consumo.
Adicionalmente las Distribuidoras efectuarán las solicitudes correspondientes al resto de los usuarios que adquieren gas a entidades distintas de las mismas (consumidores directos) y utilizan el transporte contratado por la Distribuidora (GNC, P3, SGG, Grandes Usuarios —GU— y Usinas).

1.2. Ante la falta de solicitud o confirmación del cargador vencido el horario indicado, los transportistas considerarán las cantidades a recibir y a entregar según un procedimiento automático previamente acordado con el cargador.

1.3. Los cargadores incluirán además de la solicitud de servicio de transporte para el día siguiente, las entregas estimadas para los dos días subsiguientes.

1.4. Los transportistas confirmarán no más allá de las 17.00 hs. la cantidad autorizada a cada cargador para el día operativo siguiente. En caso de no confirmarse en dicho horario, las cantidades autorizadas serán las solicitadas en cada punto de entrega.

1.5. Los operadores a cargo de la confirmación de las nominaciones en puntos de entrega deberán informar al transportista la metodología a utilizar para la determinación durante el transcurso del día operativo de la asignación de los volúmenes entregados por el transportista para los distintos contratos de transporte en dichos puntos.

1.6. Toda comunicación operativa relativa al despacho diario de gas deberá ser realizada mediante las plataformas que administren los sistemas informáticos de gestión, correo electrónico, u otro medio acordado por las partes y el ENARGAS, de forma tal que surja de la misma la identidad del emisor, receptor, fecha, horarios y demás datos operativos necesarios de acuerdo con el Anexo I de estas pautas.

Cada licenciataria y los cargadores no distribuidores deben llevar un registro escrito o electrónico donde quede constancia de todas estas comunicaciones.

El resto de las comunicaciones intercambiadas respetarán lo establecido en el art. 16 del Reglamento de Servicio de Transportista.

2. ASIGNACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

2.1. La nominación de transporte de cada distribuidora para su Demanda Prioritaria tendrá preeminencia por sobre el pedido de otros clientes de la misma

distribuidora, ello así en cuanto a que en primer lugar se decidirán las asignaciones y mixes de gas y transporte para abastecer la Demanda Prioritaria.
2.2. Los servicios de transporte serán asignados por los transportistas en función de las solicitudes de los cargadores confirmadas en los puntos de recepción y entrega, según el procedimiento establecido en el punto 1 de estas pautas.

2.3. Las asignaciones tendrán la siguiente prioridad: 1. Los servicios de transporte firme (T.F.); 2. Los servicios de transporte interrumpible (T.I.); 3. Los servicios de intercambio y desplazamiento (E.D.), salvo que estos últimos provengan de una capacidad firme intercambiada o entre subzonas de uno de ellos, en cuyo caso tendrá la prioridad indicada en el subanexo IV.

2.4. Cuando deban aplicarse restricciones de servicios de transporte causadas por desbalances de algún o algunos cargadores, excedidos de la banda establecida para ese día, estas restricciones deberán ser dirigidas por los transportistas y asumidas y ejecutadas por los cargadores que produjeron dichos desbalances, en forma proporcional a los excesos de desbalance de cada uno y según la necesidad de corte, para la recuperación y/o normalización del sistema. Estas restricciones no podrán generar reclamo a los transportistas por parte de los cargadores responsables de las mismas.

2.5. En caso de restricciones por causa de fuerza mayor o condiciones operativas en los sistemas de transporte se procederá según el art. 11b del Reglamento de Servicio de Transporte, y el Transportista asignará la capacidad de transporte disponible en forma prorrateada sobre la capacidad firme y E.D. según subnexo IV Condiciones Especiales de Servicio de Intercambio y Desplazamiento.

3. REPROGRAMACIONES

3.1. Las solicitudes de servicios de transporte que sean recibidas por las transportistas después de las 15:00 hs. del día inmediato anterior al operativo y hasta las 23:00 hs. del mismo día operativo serán consideradas solicitudes de reprogramación. Las mismas serán consideradas al comienzo de cada hora.

3.2. Las solicitudes de reprogramación de los cargadores efectuadas hasta las 21:00 hs. del mismo día operativo, serán respondidas por las transportistas en un plazo de una hora. En caso de no ser respondidas en un plazo de dos horas, se considerarán aceptadas. Las efectuadas entre las 21:00 hs. y las 23:00 hs. deberán ser respondidas si es que fueren aceptadas.

3.3. Las solicitudes de reprogramación no tendrán limitación alguna en cuanto a su cantidad.

3.4. Las prioridades de asignación de las reprogramaciones por solicitudes de cantidades mayores a las autorizadas serán las siguientes:

3.4.1. Cuando haya capacidad de transporte disponible se asignará por orden de llegada de las solicitudes.

3.4.2. Cuando no haya capacidad de transporte disponible, si la solicitud de cantidad adicional está amparada por capacidad de transporte firme, y está justificada por un incremento de su demanda provocada por una disminución brusca de temperatura que afecte a su Demanda Prioritaria, el transportista deberá autorizarla interrumpiendo los servicios TI que sean necesarios para satisfacer ese requerimiento, teniendo en cuenta la cantidad ya transportada para otro cargador y el plazo de 6 horas previo al corte.

Dicha disminución brusca estará definida según lo expuesto en el subanexo II de estas pautas.

El pedido de reprogramación lo efectuarán los cargadores a estos efectos antes de las 12.30 hs. del día operativo en curso.

3.4.3. En los demás casos, cuando no haya capacidad de transporte disponible, las solicitudes de reprogramación quedarán en espera hasta el fin del día operativo en curso, y si en el sistema se liberase capacidad de transporte, se asignará la misma acorde a los procedimientos indicados en el Apartado 2 de estas pautas, prorrateando de la siguiente manera:

a) Los contratos firmes y ED que provenga de una capacidad intercambiada de TF, en función de la capacidad firme contratada remanente de cada cargador definida como la diferencia entre su capacidad contratada y la solicitud antes autorizada.

b) Los contratos TI y ED que no provengan de una capacidad intercambiada de TF en función de las capacidades adicionales solicitadas.

3.5. Las reprogramaciones por solicitudes menores a las cantidades autorizadas deberán ser autorizadas automáticamente por las Transportistas, sin embargo, debe completarse el circuito standard de nominaciones. A los efectos de la aplicación del art. 23 a) del Reglamento de Servicio del Transportista, en cuanto a las cantidades solicitadas no utilizadas reiteradamente que menoscaben la capacidad del transportista de autorizar a otros cargadores los servicios requeridos, se considerarán las cantidades programadas en primera instancia.

4. CONTROL DE ENTREGAS Y RECEPCIONES

4.1. Los Transportistas son responsables de informar durante el día operativo, como mínimo una vez cada seis horas, los datos de recepción acumulada hasta ese momento por cada cargador, corregidos a 9300 kcal/m3, en función de las asignaciones autorizadas. Además, comunicarán inmediatamente cualquier desvío significativo de la misma.

A solicitud de cualquier cargador, el transportista le informará otros parámetros relacionados con sus puntos de recepción.

4.2. Los transportistas y los cargadores deberán disponer de sistemas electrónicos de información que permitan controlar desde los despachos de ambos, en tiempo real, los parámetros de los puntos de entrega integrando como mínimo el 85% del volumen total entregado de sus respectivas áreas de licencia.

Asimismo, acordarán procedimientos de estimación para los puntos de entrega no medidos en tiempo real, los que serán puestos en conocimiento del ENARGAS.

4.3. En caso de falla de los sistemas de información electrónicos, dado que los Transportistas son responsables de la precisión y confiabilidad de la información suministrada, cubrirán esta situación mediante métodos alternativos brindando a cada cargador un detalle de recepciones y entregas en cada punto al menos cuatro veces por día.

4.4. Los transportistas informarán diariamente a los cargadores los poderes caloríficos por segmento del sistema de transporte y toda modificación significativa de dichos valores durante el día operativo.

4.5. El seguimiento diario de los diferentes parámetros, como así también las acciones correctivas que se realicen se basarán en la información operativa disponible en ese momento.

4.6. Las transportistas notificarán a los cargadores respecto a los cortes o restricciones de acuerdo a lo indicado en el Apartado 1.6 a los despachos de Gas o a las oficinas de guardia pasiva.

4.7. Con la información de confirmaciones de la programación, las Distribuidoras identificarán las restricciones por falta de gas emergentes de esas confirmaciones en aquellos casos en que el vendedor sea un productor de gas.
Cuando el vendedor sea una comercializadora, éstas deberán informar a las distribuidoras, hasta 1 hora después de la emisión de la programación por parte de las transportistas, cuáles son los clientes afectados por las restricciones emergentes de las confirmaciones de gas, siendo esta información la misma que surge de las Cuentas de Control(CC).
No obstante, lo aquí indicado, la distribuidora deberá exigir a la comercializadora que semanalmente informe un orden de restricciones a sus clientes ante situaciones de falta de gas.

4.8 Las Distribuidoras serán responsables de informar la previsión de consumos de sus clientes de Demanda Prioritaria para el día en curso y los siguientes 5 días operativos conforme el Protocolo de Transferencia de Datos para Estimación Diaria Final EDF, o el que en el futuro lo reemplace.

5. DESBALANCES. BANDAS DE TOLERANCIA

5.1. La variación diaria en las entregas de un cargador se define como la diferencia entre la cantidad de gas realmente entregada en la zona tarifaria correspondiente, menos la cantidad de gas a entregar autorizada por el transportista.

5.2. La desviación diaria porcentual en las entregas de cada cargador es la variación diaria en las entregas, calculada según el Apartado 5.1 dividida por su capacidad de transporte firme contratada.

5.3. El desbalance acumulado de un cargador se define como la diferencia entre la cantidad de gas entregada en la zona tarifaria correspondiente, más la cantidad máxima de gas retenido en concepto de combustibles y pérdidas establecida en la licencia, menos el gas inyectado por ese cargador, más las transferencias de gas o de "line pack" autorizadas calculadas día a día (desbalance diario) y sumadas algebraicamente.

5.4. El desbalance porcentual acumulado de un cargador, es el desbalance acumulado calculado según el Apartado 5.3, dividido por su capacidad de transporte firme contratada.

5.5. El desbalance diario del sistema del transportista es la sumatoria de los desbalances diarios de cada cargador más las cantidades resultantes de los movimientos diarios realizados según los acuerdos O.B.A. ("Operating Balance Agreement").

Los O.B.A. ("Operating Balance Agreement") son acuerdos entre el Transportista y el/los productor/es u otro Transportista, tendientes a mejorar el funcionamiento del sistema. El O.B.A. se implementa básicamente a través de una cuenta a la que el productor puede asignar gas a inyectar al gasoducto, si las condiciones operativas lo permiten y el Transportista lo autoriza expresamente, y desde la cual el productor puede hacer entrega de gas, nominándolo a los cargadores, previa autorización del transportista. Los O.B.A. entre transportistas comprenden a gas de inventario o "line pack" que se transfiere entre sistemas de transporte.

5.6. Las fórmulas para los cálculos de desbalance enunciadas, se indican en el subanexo III de estas pautas.

5.7. Bandas de tolerancia.

5.7.1. El objetivo de cargadores y transportistas es ajustar en lo posible los desbalances acumulados haciendo tender los mismos a cero en el menor tiempo posible, no obstante, lo cual se admitirán bandas de tolerancia.

5.7.2. Las amplitudes de bandas globales de tolerancia de cada sistema, se determinaron sobre la base de los condicionamientos que impone la configuración actual de los gasoductos troncales.

5.7.3. La amplitud de bandas es:

5.7.3.1. Para desbalance acumulado.

a) Para el sistema sur de gasoductos (T.G.S.):

Banda angosta: +/- 5% de la capacidad firme contratada del sistema en su conjunto.

Banda ancha: +/- 15% de la capacidad firme contratada del sistema en su conjunto.

b) Para el sistema norte de gasoductos (T.G.N.):

Banda angosta: +/- 5%; de la capacidad firme contratada del sistema en su conjunto.

Banda ancha: +/- 15% de la capacidad firme contratada del sistema en su conjunto.

El transportista establecerá, de acuerdo con el Apartado 5.7.4, valores intermedios de las bandas de tolerancia (que pueden ser asimétricos) válidos para todo su sistema. Se tendrán en cuenta, sin embargo, los límites correspondientes a las bandas que en carácter de excepción hayan sido establecidas por aplicación del Apartado 5.7.3.4.

5.7.3.2. Para la desviación porcentual diaria en las entregas:

Se admitirá para ambos sistemas como máximo un valor del 10% de desviación porcentual diaria.

Cuando la desviación porcentual diaria en las entregas alcance valores superiores al 8% serán aceptables variaciones de hasta el 15% en las presiones reguladas mínimas establecidas en los contratos entre cargadores y transportistas, durante un lapso máximo de 3 horas en el día operativo, siempre que esto no genere desabastecimiento a la Demanda Prioritaria.

Para cargadores con sólo contratos de transporte interrumpible, la desviación porcentual diaria máxima admitida será equivalente al 10% de la cantidad autorizada por el transportista para ese cargador y ese día.

5.7.3.3. Los cargadores utilizarán una banda de tolerancia para sus desbalances acumulados, definida como la aplicación de la banda de tolerancia de cada sistema de transporte a su capacidad firme contratada.

Los cargadores con contratos interrumpibles podrán tener un desbalance acumulado en función de la última cantidad autorizada distinta de cero, o el valor de referencia acordado con la transportista, bajo la responsabilidad de ésta última. Cuando el sistema se aproxime al límite de la banda, el cargador con contrato interrumpible deberá activar mecanismos que compensen dicho desbalance acumulado, o podrá mantenerse en los valores acordados con la transportista, bajo la responsabilidad de ésta última.

5.7.3.4. Los transportistas podrán con carácter de excepción acordar con los cargadores la definición de bandas por zonas o subzonas y para cada gasoducto, que podrán ser distintas a las del total del sistema ya definidas, siempre que no excedan el 20% para la banda de tolerancia ancha y el 10% para la banda de tolerancia angosta. Estos acuerdos serán puestos previamente en conocimiento del ENARGAS acompañados de una justificación escrita, y se supondrán aprobados por un período de 6 meses de no haber respuesta por parte del ENARGAS luego de transcurridos 30 días desde su notificación. Cualquier modificación subsiguiente dentro de los 6 meses, debe contar con la aprobación escrita del ENARGAS. Hasta no concretarse dichos acuerdos, se mantendrán los valores anteriormente citados.

5.7.4. Los transportistas informarán por los medios indicados en el Apartado 1.6 a los cargadores junto con la programación, los valores de las bandas de tolerancias aplicables para el día siguiente y las estimadas para los dos días subsiguientes.

5.7.5. Para la determinación del tipo de banda a aplicar tomarán en cuenta los siguientes parámetros:

- Estimación de entregas informadas por los cargadores según el Apartado 1.3.

- Estado general del gas de inventario o "line pack".

- Condiciones operativas del sistema de transporte.

Asimismo, la elección de la banda podrá ser diferente en el sentido positivo respecto del negativo siempre que esto resulte en beneficio de la confiabilidad del sistema.

El transportista podrá solicitar a un cargador permanecer fuera de la banda con el objetivo de favorecer la confiabilidad del sistema. En este caso dicho cargador no deberá ser penalizado.

5.7.6. Los transportistas entregarán a sus cargadores los balances definitivos del mes vencido hasta el día 10 del mes siguiente.

Los desbalances producidos por la incorporación de valores definitivos de recepción y entrega en reemplazo de los valores operativos y eventuales créditos por combustibles y pérdidas menores a los máximos establecidos en la licencia, deberán ser corregidos en un plazo y tasa de recuperación que acordarán en cada caso el transportista y el cargador, que no podrá exceder el día 25 del mes corriente.

De alcanzarse dicho límite sin haberse corregido el desbalance originado por esta metodología, el día 26 del mes el transportista podrá imputar al desbalance acumulado del cargador el total de la cantidad que reste compensar a esa fecha.

Estos desbalances no serán objeto de penalización durante el plazo establecido precedentemente.

6. ESTADOS DEL SISTEMA

Se establecen cuatro diferentes estados del sistema de acuerdo a la situación operativa de cada día.

Cada transportista deberá determinar el estado de su sistema de transporte e informarlo de acuerdo al subanexo I de estas pautas. Estas comunicaciones se realizarán en el mismo momento en que ocurra el cambio, notificando los motivos.

El transportista en cualquier momento, por razones fundadas, pero a su solo juicio, podrá declarar el estado de alerta, crítico o emergencia, informando a los cargadores las causas que provocaron la situación.

6.1. Estado normal:

El sistema está en estado normal cuando no se encuentra en ninguno de los estados definidos en los Apartados 6.2, 6.3 y 6.4.

6.2. Estado de alerta:

Es aquel en el cual las entregas de servicios T.F. autorizadas por el transportista son superiores al 90% de su capacidad disponible de transporte, o cuando para algún o algunos cargadores, teniendo la entrega autorizada igual a su T.F., la demanda requerida por sus servicios firmes e ininterrumpibles sea superior al 80% del total de la misma.

6.3. Estado crítico:

Es aquel en el cual se prevé que se puede llegar a no satisfacer o bien ya se han restringido entregas solicitadas bajo servicios de transporte firmes (T.F.) o servicios F.D. o F.T. Es de aplicación la banda de tolerancia de desbalance angosta.

6.4. Estado de emergencia:

Es aquel en el cual un cargador habiendo aplicado los mecanismos de asistencia y habiendo cortado en tiempo y forma sus consumos interrumpibles y firmes prevea que no podrá abastecer su Demanda Prioritaria. En este caso el cargador declarará su emergencia a su/s transportista/s, quien/s llamarán a reunión del Comité de Emergencias según el Apartado 9.2.3 de estas pautas.

Se define como estado de emergencia local a aquél que sólo puede ser resuelto por el cargador o los cargadores y el transportista afectados en forma directa.

A los efectos de la determinación del estado del sistema, los cargadores notificarán a los transportistas, en el momento que ocurra la afectación de sus consumos I.D. o firmes, superándose los umbrales mencionados en los Apartados 6.2 al 6.4.

7. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DIARIA

7.1. Objetivo para el día operativo.

Cada cargador llevará sus proyecciones de balances y tendencias durante el día operativo, y procederá a realizar las acciones correctivas que correspondan para adecuar su balance a los valores programados y autorizados.

Los cargadores serán responsables de realizar las estimaciones de su demanda diaria y definirán sus proyecciones para mantener los desbalances dentro de la banda de tolerancia.

Para ello podrán efectuar acciones de autogestión y/o el uso de acuerdos previos de cooperación y transferencias de capacidad de transporte, gas y desbalance entre ellos siempre que las mismas posean factibilidad técnica.

Los cargadores contarán con sistemas de comunicaciones y procedimientos de despacho de gas que permitan la comunicación permanente con el despacho del transportista.

Cada una de las licenciatarias de distribución y los cargadores no distribuidores mantendrán (en un lugar determinado) Centros de Control de Gas, operativos las 24 (veinticuatro) horas del día con presencia de personal técnico capacitado.

7.2. Personal del despacho.

Las licenciatarias alentarán el desarrollo profesional de todo el personal del despacho, así como también el incremento de una fluida comunicación entre sus miembros con el objetivo de mejorar continuamente el proceso de despacho, para enfatizar la seguridad y confiabilidad del sistema argentino de gas natural y para resolver eficientemente las condiciones de emergencia causadas por los faltantes de gas u otras circunstancias.

7.3. Balances a 9300 kcal/m^3.

El seguimiento operativo diario que realizarán los cargadores utilizando la información suministrada por los Transportistas serán corregidos a 9300 kcal/m3. Los volúmenes a considerar en el seguimiento de los desbalances serán los operativos de ese día, a medida que son informados y/o recibidos.

7.4. Acciones correctivas.

El cargador tendrá posibilidad de corregir su demanda o inyección y hacer uso de compensaciones. Las acciones que podrá realizar serán:

- Correcciones en la inyección.

- Solicitudes y recibos de autorización de reprogramaciones.

- Utilización de los Acuerdos de Transferencias y/o Compensaciones.

- Cortes de sus entregas.

- Disparo de mecanismos de emergencia, incluidos los de asistencia obligatoria, para salvaguarda de su Demanda Prioritaria.

- Cualquier otra acción con finalidad correctiva que no se aparte de lo establecido en estas pautas de despacho.

8) CONTROL DE CONSUMOS, DESVIOS Y DESBALANCES DENTRO DE LA DISTRIBUIDORA

El objetivo de los cargadores y clientes es ajustar los desbalances acumulados haciendo tender los mismos a cero en el menor tiempo posible.

8.1. Diariamente, y para el día operativo n-2, las Licenciatarias de Distribución serán responsables de enviar a las Licenciatarias de Transporte (i) el total de volumen consumido en cada zona, con el detalle por grupo de usuarios medidos diarios y estimados con medición mensual; (ii) el volumen confirmado en reprogramación a cada cliente con medición diaria y el confirmado total en

reprogramación, a cada grupo de usuarios no medido y (iii) los desbalances asignados por esa Distribuidora a cada cliente medido o grupo de clientes no medido.

8.2. Las distribuidoras, para el DO n y para consumos con medición diaria, deberán autorizar consumos por debajo de las confirmaciones de gas de reprogramación, para recuperar los desbalances positivos que se hayan asignado en DO n-2.

8.3. Para los consumos no medidos diariamente, y en base al cierre mensual de medición de consumo de cada uno de esos grupos, los vendedores de gas (productores o comercializadoras) deberán, dentro de los 5 DO posteriores al de notificación por parte de la Distribuidora de esas mediciones, confirmar los volúmenes adicionales necesarios (que deberán ser solicitados por los cargadores que corresponda), para corregir los desbalances asignados. La falta de confirmación por parte de los vendedores resultará en reducciones de autorizaciones de consumo (a realizar por la Distribuidora) a los clientes desbalanceados.

8.4. En el caso de los consumos donde la distribuidora sea el operador relacionado en el punto de entrega, la misma deberá informar mensualmente: (i) el total de volumen consumido en cada zona, con el detalle por grupo de usuarios medidos diarios y estimados con medición mensual; (ii) el volumen autorizado a cada cliente con medición diaria, (iii) el autorizado total a cada grupo de usuarios no medido y (iiii) los desvíos producidos durante el período.

8.5. Las transportistas remitirán al ENARGAS la información indicada anteriormente e informarán con el mismo criterio los datos por cada cargador directo (by-pass físico) que adquiere gas y transporte y que tiene medición diaria.

La información deberá ser enviada al ENARGAS antes de las 12hs de cada día operativo.

8.6 Se permitirán desvíos sobre los consumos de la demanda prioritaria según el siguiente criterio:
Para la desviación porcentual diaria en la demanda prioritaria se admitirá hasta un 10% diario o un 3% en el mismo sentido por un período máximo de 5 días consecutivos. Se entiende por desviación porcentual diaria en la demanda prioritaria a la diferencia entre el volumen real menos el programado, dividido en el volumen programado.

8.7. Para los usuarios GNC, SGG y P3, consumidores directos, el desbalance será considerado en forma mensual dado que en su mayoría no cuentan con telemedición. Asimismo, se controlará que no exista un comportamiento abusivo en la estimación del consumo de dichos usuarios.

8.8. Las Estaciones de Carga de Gas Natural Comprimido (GNC) que adquieran el gas natural en forma directa de los productores o comercializadores, son sujetos obligados frente al conjunto de normas que configuran los Reglamentos Internos de los Centros de Despacho, particularmente en lo atinente a desbalances.

8.9. Las Estaciones de Carga de GNC deberán informar las nominaciones diarias a la prestadora del servicio de distribución de gas natural de su zona o área de distribución, y que para el caso que no posea en la actualidad mediciones diarias de consumo, deberá optar entre las siguientes opciones: i) instalar un mecanismo de telemedición diaria de sus consumos, o ii) realizar el despacho diario de sus consumos, asumiendo para cada día operativo los mismos desbalances que se observen para todos los volúmenes sin medición diaria en el Punto de Entrega.
8.10. Cuando las Estaciones de Carga de GNC se abastezcan a través de una Comercializadora, se identificarán las confirmaciones de gas natural en los Puntos de Ingreso al Sistema de Transporte con destino a las Estaciones de Carga de GNC, respecto de las confirmaciones de otros usuarios de la Comercializadora. Adicionalmente, la prestadora que brinde el transporte y la distribución, deberá llevar una contabilidad independiente en lo que respecta a consumos y confirmaciones de gas y transporte y desbalances de los usuarios expendedores de GNC abastecidos por un Comercializador, respecto de otros usuarios a los que éste provea de gas natural.

8.11. Para los usuarios GU (Industrias y Usinas) los desbalances serán diarios y deberán ser informados por las distribuidoras según lo establecido en el Apartado 8.1.

8.12. Aquellos Consumidores Directos que no posean confirmación de gas por parte de un proveedor, ni la correspondiente autorización del servicio de transporte, no estarán autorizados a consumir y quedarán sujetos a las penalidades previstas en la normativa vigente.

8.13. En el caso de los Cargadores Directos del sistema de transporte las obligaciones descriptas recaerán en las Licenciatarias de Transporte según lo establecido en el Apartado 8.1 y 8.3.

8.14. Los desbalances acumulados de todos los usuarios con información de medición diaria de cualquier segmento deberán ser compensados incluyendo en la solicitud de gas para el día n+1 el desbalance acumulado del día n-2.

8.15. Oportunamente se dispondrán auditorías para comprobar la relación, para un período y una distribuidora determinados, entre los volúmenes facturados a la Demanda Prioritaria, los abonados a los productores de gas por las distribuidoras bajo ese concepto, y la estimación de consumo de la Demanda Prioritaria que surge de la diferencia entre el total del volumen asignado en el punto de entrega para la Distribuidora, para ese mismo período, y el total del consumo de gas

natural facturado directamente a clientes de la distribuidora, consumidores directos de gas natural.

Los resultados de esa auditoría serán también contrastados contra los volúmenes de consumo de Demanda Prioritaria estimados, que surgen de estimaciones históricas de la evolución del consumo por tipo de usuario y las estadísticas de la evolución del número de usuarios por tipo.

9. MECANISMOS PARA SALVAGUARDA DEL SISTEMA

9.1. Cuando no está afectada la Demanda Prioritaria:

9.1.1. Acuerdo de asistencia entre cargadores.

Se implementará un sistema de compensación de desbalances y la aplicación de mecanismos de transferencias de capacidad de transporte disponible y gas entre los distintos cargadores, para ser utilizados en forma de asistencia mutua, de manera que, teniendo presente los derechos de los usuarios, y como régimen de auxilios entre ellos ayuden a la mejor operación y sostenimiento del sistema.

Estos acuerdos contemplarán:

a) Transferencias de Gas: las cesiones y tomas de gas en cabecera de gasoductos, antes de su ingreso al sistema del transportista. Estos convenios no requieren intervención ni acuerdo de la transportista.

b) Transferencias de desbalances: las cesiones y tomas de gas ya inyectado, en la que un cargador cede a otro, mediante la utilización de un acuerdo privado, una cierta cantidad de gas de su propiedad que se encuentra en el sistema de gasoductos. Las mismas estarán sujetas a la aprobación previa por parte de los transportistas.

En caso de solicitarse transferencias para el día operativo anterior las mismas podrán requerirse hasta las 13.00 hs. del día operativo en curso y en caso de ser aprobadas serán incluidas en el balance operativo del día anterior correspondiente a las 6.00 hs. Las transferencias de desbalances serán realizadas sin cargo y llevadas a cabo en forma razonable, justa y no discriminatoria.

c) Transferencia de capacidad: el uso de la capacidad de transporte de un cargador hasta sus puntos de entrega por otro cargador, el cual solicitará al transportista la posibilidad de recibir ese servicio en sus propios puntos de entrega, mediante transporte o intercambio y desplazamiento. Estas transferencias estarán disponibles a todos los cargadores y serán realizadas en forma no discriminatoria hacia cualquiera de ellos.

Estos procedimientos serán definidos a través de acuerdos suscriptos entre los cargadores antes de cada temporada invernal, como "Procedimientos de compensaciones", e incluirán mecanismos de puesta en marcha e implementación. Los mismos serán puestos en conocimiento del ENARGAS.

9.1.2. Acuerdos de asistencia entre transportistas.

Los transportistas asimismo firmarán antes del inicio de cada temporada invernal, acuerdos de asistencia recíproca para asistirse ante emergencias del sistema y facilitar los intercambios de desbalance y/o transporte entre cargadores de distintos transportistas, como procedimientos de asistencias entre transportistas, que incluirán mecanismos de puesta en marcha e implementación. Los mismos serán puestos en conocimiento del ENARGAS.

9.2. Cuando hay afectación o riesgo para la Demanda Prioritaria:

9.2.1. Emergencia.

El cargador que prevea que no podrá satisfacer su Demanda Prioritaria declarará la emergencia según Apartado 6.4.

9.2.2. Apertura de demanda.

Ante esta situación, se procederá a informar al transportista la demanda prevista en forma detallada, diferenciando cada cargador las reducciones posibles de realizar sobre su entrega programada para el resto del día operativo, durante las próximas 24 horas. y más allá de ese lapso, discriminados en consumos interrumpibles y firmes. De continuar la emergencia, esta información será actualizada en los días siguientes.

En el caso de una emergencia local, sólo los cargadores afectados procederán a la apertura de su demanda, según lo indicado en el párrafo anterior.

9.2.3. Comité Ejecutivo de Emergencia (C.E.E.).

Declarada la emergencia, el o los Transportistas involucrados citarán inmediatamente a reunión al C.E.E. para monitorear y corregir la situación. Dicha citación se comunicará asimismo a la Gerencia de Transmisión del ENARGAS.

Los integrantes del C.E.E., designados de acuerdo con las necesidades de cada situación, serán: Un representante de cada transportista, uno de la distribuidora o subdistribuidora que declaró la emergencia y uno por cada cargador que por su situación geográfica y conformación de demanda pueda realizar aportes para resolver la situación. El C.E.E. se reunirá en el Centro de Control del Transportista que abastece al cargador que declara la emergencia.

En caso de situaciones de emergencias locales, el C.E.E. se integrará con un representante de cada una de las partes involucradas. El personal seleccionado por las licenciatarias para conformar el comité tendrá los conocimientos y la experiencia apropiadas, así como también la autoridad necesaria, para tomar las decisiones e implementar las mismas en nombre de su compañía.

Será función del C.E.E. analizar las causas de la emergencia y decidir las acciones necesarias para resolverla. El C.E.E. se reunirá periódicamente hasta tanto la emergencia sea resuelta.

Cada uno de los C.E.E. conformados será identificado en toda comunicación subsiguiente como C.E.E.xxxxxx (donde xxxxxx+ corresponde a la fecha en que dicho comité específico fue conformado, por ejemplo, 1/7/1998). Se labrarán actas de cada reunión en libros habilitados al efecto en el Centro de Control de cada Transportistas. Una copia de cada acta será remitida de inmediato al ENARGAS.

9.2.4. Protección de la Demanda Prioritaria.

Los transportistas serán los responsables, en este caso, de ordenar las restricciones a los servicios de transporte a los distintos cargadores, y los cargadores serán responsables por el cumplimiento de dichas restricciones, efectuando los cortes necesarios a sus clientes I.T./I.D. y F.T./F.D.

Para la determinación de las restricciones, el Transportista actuará de la siguiente manera:

1) Disminución o eliminación de los transportes interrumpibles por medio de la prorrata entre los contratos de transporte T.I. despachados hasta cubrir el mencionado faltante o agotarlos.

2) Disminución de los consumos incluidos en contratos de transporte firme (T.F.): El transportista sumará todos los cortes útiles informados por las distribuidoras, ordenándolos por I.T., I.D., F.T., F.D. y E.D. según corresponda (Ver subanexo IV) remanente, más el corte útil remanente de los contratos T.F. y E.D. de cargadores que no sean distribuidoras.

El transportista calculará la relación entre el faltante a la distribuidora en estado de emergencia y la sumatoria de los cortes útiles informados por los restantes cargadores. Esta relación se aplicará por igual sobre los cortes útiles informados por distribuidoras y cargadores no distribuidoras. La asignación de cortes así determinada en las distribuidoras será primero para los servicios I.T., I.D. y luego F.T., F.D. y E.D. (de acuerdo al subanexo IV) en forma prorrateada según corresponda.

Para la restricción efectuada según este mecanismo a los cargadores con contratos de transporte firme, se aplicará una compensación económica por cada

m3 de gas restringido, a abonar por el cargador que recibe el gas, de valor a especificar en los procedimientos de compensaciones.

Los citados procedimientos serán puestos en conocimiento del ENARGAS.

Transportistas y cargadores otorgarán autorización para auditar los cortes de servicios de característica firme e interrumpible que se hayan realizado (controles cruzados).

10. PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DEL ANILLO DE BUENOS AIRES

10.1. Definiciones:

10.1.1. Licenciatarias integrantes del anillo de Buenos Aires:

Transportadora de Gas del Norte (T.G.N.).
Transportadora de Gas del Sur (T.G.S.).
Gas Natural B.A.N. (B.A.N.).
Metrogas (Metro).

10.1.2. Definición de puntos de entrega al anillo de Buenos Aires.

En el anillo de Buenos Aires existen cinco puntos de entrega con características diferenciadas según su modalidad de operación, según se detalla a continuación:

a) Puntos de entrega de aporte continuo: Existen tres puntos de entrega en los cuales las entregas se realizan en forma continua y que constituyen el soporte básico de la demanda del anillo. Estos son:

Gutiérrez T.G.S.
Ezeiza T.G.S.
Pacheco T.G.S. y T.G.N.

b) Punto de entrega de aporte discontinuo: Los restantes dos puntos de entrega del anillo operan en forma discontinua en función de las necesidades operativas de los distribuidores. Es decir, estos puntos actúan normalmente como extremo de red no realizándose entregas continuas a través de los mismos. Las entregas en estos puntos se realizan sólo a requerimiento de las distribuidoras del anillo a fin de equilibrar las presiones en los sistemas que éstas operan. Los puntos de entregas discontinuas son:

Buchanan I T.G.S.
Rodríguez T.G.N.

10.2. Presiones:

10.2.1. Las presiones mínimas en cada punto de entrega no son fijas ni iguales. Tanto la experiencia acumulada por las licenciatarias durante las campañas invernales pasadas como la operación realizada por Gas del Estado durante los años previos han demostrado que los valores de presión de operación difieren en función de la ubicación de cada punto de entrega, la zona abastecida por el punto y las condiciones operativas del sistema sin que se afecte la calidad del servicio a los clientes del anillo.

10.2.2. En función de lo expuesto anteriormente, las presiones a establecer en cada punto de entrega del anillo, exclusivamente para el período invernal definido por el Reglamento del Servicio, son las que se detallan a continuación. Adicionalmente, se ha diferenciado la presión de operación normal (presión de contrato) de la presión mínima aceptable para asegurar la calidad de servicio a los clientes del anillo.

a) Puntos de entrega de aporte continuo:

Punto de Entrega	**Operación Normal (bar)**	**Presión Mínima (bar)**
Gutierrez	20	17
Ezeiza	20	17
Pacheco TGS/TGN	20	17

Las presiones mínimas no se aplicarán en forma simultánea en los tres puntos de entrega y estarán restringidas a un período máximo de 6 horas por día en períodos no superiores a 3 horas.

b) Puntos de entrega de aporte discontinuo:

Punto de Entrega	**Presión de Operación Normal con entregas (bar)**
Buchanan I	17
Rodríguez	17

En el caso de los puntos de entregas discontinuas, la presión mínima establecida es la que se debe alcanzar luego de un lapso razonable desde el inicio de las entregas.

10.2.3. A efectos de optimizar la operación del anillo, las presiones de operación serán las establecidas en este procedimiento no siendo de aplicación para este caso el Apartado 5.7.3.2 de las pautas de despacho.

10.3. Procedimiento de operación del anillo de Buenos Aires:

10.3.1. T.G.S. programará sus entregas para ingresar durante las 24 horas del día operativo en sus puntos de entregas continuas (Ezeiza, Gutiérrez y Pacheco T.G.S.).

10.3.2. T.G.N. programará sus entregas en Pacheco T.G.N. para ingresar durante las 24 horas del día operativo.

10.3.3. Metro y B.A.N. podrán acordar con T.G.N. y T.G.S., en función de sus necesidades operativas, modalidades de operación en Pacheco diferentes a las señaladas en los Apartados 3.1. y 3.2.

10.3.4. T.G.N. y T.G.S. coordinarán sus entregas programadas en el punto de entrega Pacheco de manera tal que cada sistema entregue caudales horarios que guardarán entre sí la misma proporción que las cantidades programadas para el punto y de manera tal de mantener las presiones en el punto por encima de los valores mínimos establecidos en el Apartado 2 de este procedimiento.

10.3.5. T.G.S. y T.G.N. realizarán sus entregas en Buchanan I y Rodríguez respectivamente en la forma y horarios en que Metro (para Buchanan I) y B.A.N. (para Rodríguez) lo indiquen, no pudiéndose requerir un caudal horario que supere la capacidad de operación de las instalaciones en estos puntos.

10.3.6. Metro y B.A.N. mantendrán abiertos los puntos de traspaso entre sus redes que resulten necesarios para equilibrar el reparto de caudales y presiones dentro de sus sistemas.

10.4. Responsabilidades:

10.4.1. T.G.N. y T.G.S. serán responsables por entregar las cantidades programadas manteniendo las presiones en los puntos de entrega según lo indicado anteriormente en el pto. 2 y por el cumplimiento de todo lo establecido en los Reglamentos Internos de los Centros de Despacho.

10.4.2. B.A.N. y Metro serán responsables por adecuar y ajustar su demanda a los valores programados y por el cumplimiento de todo lo establecido en los Reglamentos Internos de los Centros de Despacho.

10.4.3. T.G.S. y/o T.G.N. notificarán mediante correo electrónico a B.A.N. y a Metro en caso de que se vieran imposibilitadas de cumplir con las entregas programadas a las presiones de entrega acordadas en este procedimiento como consecuencia de problemas operativos en sus sistemas. Asimismo, deberán informar las causas de tales problemas y las acciones correctivas necesarias para cumplir con el objetivo de mantener las presiones mínimas en el anillo de G.B.A.

10.4.4. B.A.N. y Metro informarán mediante correo electrónico a T.G.S. y a T.G.N. en caso de que se vieran imposibilitadas de cumplir con las cantidades

programadas según los procedimientos establecidos por los Reglamentos Internos de los Centros de Despacho.

10.4.5. En caso de que como consecuencia de los desbalances incurridos en el sistema de transporte por cargadores que no sean ni V.A.N. ni Metro, T.G.S. y/o T.G.N. se vieran imposibilitados de cumplir con las cantidades programadas en el anillo de G.B.A., éstas informarán de tal situación (juntamente con el estado de los balances de los cargadores responsables y afectados) a B.A.N., a metro, a los cargadores responsables y a la otra Transportista. Si luego de transcurrido un plazo de una hora de notificadas las partes no se recibiera por parte de los cargadores involucrados un plan de acción que permita resolver la situación de riesgo, las Transportistas notificarán al ENARGAS y además ordenarán las restricciones a los servicios de transporte para los cargadores dentro y fuera del anillo que resulten necesarias para cumplir con el objetivo de mantener las presiones mínimas en el anillo de G.B.A. En caso de resultar necesario, se convocará a una reunión al Comité Ejecutivo de Emergencia según lo establecido en el Apartado 9.2.3.

11. MULTAS

Se establecen dos regímenes de multas; uno de penalidades a aplicar por las transportistas, y otro de sanciones a administrar por el ENARGAS.

11.1. Penalidades a aplicar por las transportistas.

Estas penalidades serán aplicadas por la transportista a través de una “Comunicación” al Cargador, donde consten los cálculos tenidos en cuenta para la evaluación de las mismas, incluyendo en forma desglosada las cantidades correspondientes a recepción y entregas involucradas, tanto en sus valores programados como efectivos al cierre del balance mensual, así como el plazo de TRES (3) días hábiles administrativos para el pago de las mismas. El pago de las penalidades no liberará en modo alguno al cargador de los pagos normales de servicio de gas o de transporte. La contabilidad de los desbalances no se modificará por el pago de penalidades.

A efectos del cálculo de las penalidades se considerarán válidos los datos operativos correspondientes a las 6.00 hs. del día operativo siguiente los cuales se encontrarán disponibles antes de las 9.00 hs. Serán consideradas las correcciones de las transferencias de desbalances según lo establecido en el Apartado 9.1.1.b).

El Transportista incorporará como información regular en sus informes operativos la existencia de alguna condición de penalidad.

11.1.1. Tipos de penalidades a aplicar por las transportistas.

Existen dos tipos de penalidades a aplicar por las Transportistas: por desbalances acumulados fuera de banda de tolerancia y por entregas diarias por encima de las cantidades autorizadas.

11.1.1.1. Penalidades por desbalances acumulados fuera de banda de tolerancia.

a) Con el sistema en estado no normal.
a.1) Desbalance en sentido positivo:
Se aplican cuando se cumplen las siguientes condiciones simultáneamente:
- El sistema está en estado no normal.
- El cargador se encuentra fuera de la banda de tolerancia en sentido positivo.
- El sistema se excede de la banda en sentido positivo.

a.2) Desbalances en sentido negativo:
Se aplican cuando se cumplen las siguientes condiciones simultáneamente:
- El sistema está en estado no normal.
- El sistema se excede de la banda en sentido negativo.
-El cargador se encuentra fuera de banda en sentido negativo sin haber solicitado al Transportista ninguna reprogramación correctiva durante el transcurso del día operativo en el que se ha producido el desbalance, o en el caso de haberla solicitado, cuando el volumen total de desbalance al cierre de ese día menos el volumen correspondiente a la reprogramación que no haya sido efectivizado en la recepción, excede la banda de desbalance negativo autorizada para ese día, o el cargador finaliza al cierre del día operativo siguiente al de haber incurrido en desbalance, fuera de la banda de desbalance negativo autorizada. En este último caso si el sistema no está fuera de banda en sentido negativo, sólo es multado por el día en que ocurrió el desbalance y no por el siguiente.

b) Ante situaciones repetitivas con cualquier estado del sistema:
Se aplican cuando se cumple la siguiente condición:
- El desbalance acumulado del cargador se encuentra fuera de la banda de tolerancia en sentido positivo o negativo durante 7 (siete) días consecutivos.
La aplicación de esta penalidad quedará a criterio del transportista fuera del período invernal, y será de aplicación automática dentro de dicho período (del 1 de mayo al 30 de septiembre). A los fines de los días a contabilizar se considerarán para todos los casos los desvíos incurridos por zonas tarifarias, en forma independiente.

11.1.1.2. Penalidades por entregas diarias por encima de las cantidades autorizadas.

a) Con el sistema en estado no normal.
Se aplican cuando se cumplen las siguientes condiciones simultáneamente:
- El sistema está en estado no normal.
- La desviación diaria porcentual en las entregas en exceso del cargador es mayor del 10% de la capacidad firme contratada, o es mayor del 10% de la cantidad autorizada, si es un cargador con sólo contrato T.I.

- El sistema se excede de banda en sentido positivo.

b) Ante situaciones repetitivas con cualquier estado del sistema.
Se aplican cuando se cumple la siguiente condición:
- La desviación diaria porcentual en las entregas en exceso del cargador es mayor del 10% de la capacidad firme contratada más de 7 (siete) veces durante un período de 30 días consecutivos.

La aplicación de esta penalidad quedará a criterio del transportista fuera del período invernal, y será de aplicación automática dentro de dicho período (del 1 de mayo al 30 de septiembre). A los fines de los días a contabilizar se considerarán para todos los casos los desvíos incurridos por zonas tarifarias, en forma independiente.

11.1.2. Simultaneidad de las penalidades.
Si en un día determinado un cargador se encontrara en situación de penalidad tanto por excesos en sus desbalances acumulados como en su desviación diaria porcentual se aplicará únicamente la multa de mayor valor.

11.1.3. Monto de las penalidades a aplicar por las Transportistas.

a) Monto de las penalidades para el sistema en estado no normal.
a.1) Desbalances en sentido positivo.
Se establece como monto básico de la penalidad al valor de la tarifa del servicio de transporte interrumpible Neuquén-Buenos Aires vigente en el momento de su aplicación, incrementándose dicho importe de acuerdo con la tabla siguiente donde para su aplicación se define:
- Para el cálculo de la penalidad por desbalances acumulados definida en el Apartado 11.1.1 (a.1):
D(%) = Valor absoluto de la diferencia entre el desbalance porcentual acumulado y el valor del límite aplicable de la banda de tolerancia.
- Para el cálculo de la penalidad por entregas diarias por encima de las cantidades autorizadas definida en el Apartado 11.1.1.2 (a):
D(%) = Valor absoluto de la desviación diaria porcentual en las entregas menos 10%.

TGN y TGS	Nº de TI (NqN/GBA)
0% < D ≤ 3%	2
3% < D ≤ 6%	4
6% < D ≤ 9%	8
9% < D	16

Las penalidades se aplicarán en forma escalonada. Por ejemplo, para un cargador con D = 11% el valor de la penalidad $ P se calculará de la siguiente forma:

$ P=C.C.F./100 x [(3 - 0) x 2 + (6 - 3) x 4 + (9 - 6) x 8 + (11 - 9) x 16] x TI (NqN/G.B.A.).
El valor C.C.F. para el caso de cargadores con contratos Interrumpibles, será determinado por el Transportista de acuerdo a lo indicado en el Apartado 5.7.3.3.

- Para el cálculo de la penalidad por desbalances acumulados definida en 11.1.1.1 (a.2):

D(%) = se define como:

a) Para el cierre del primer día operativo fuera de banda: Valor absoluto de la diferencia entre el desbalance porcentual acumulado corregido por la reprogramación solicitada no efectivizada en recepción y el valor del límite aplicable de la banda de tolerancia.

b) A partir del segundo día de desbalance: Valor absoluto de la diferencia entre el desbalance porcentual y el valor del límite aplicable de la banda de tolerancia a aplicar a partir del primera día de desbalance.

TGN y TGS	Nº de TI (NqN/GBA)
0% < D ≤3%	1
3% < D ≤ 6%	2
6% < D ≤ 9%	4
9% < D	8

Las penalidades se aplicarán en forma escalonada. Por ejemplo, para un cargador con D = 11% el valor de la penalidad $ P se calculará de la siguiente forma:
$ P=C.CF /100 x [(3 - 0) x 1 + (6 - 3) x 2 + (9 - 6) x 4 + (11 - 9) x 8] x TI (NqN/G.B.A.)
El valor C.C.F. para el caso de cargadores con contratos interrumpibles, será determinado por el transportista de acuerdo a lo indicado en el Apartado 5.7.3.3.

b) Monto de las penalidades por situaciones repetitivas en cualquier estado.

Se aplicará a partir del octavo día (incluido este) la penalidad básica de 2 T.I. Neuquén-Gran Buenos Aires por cada m3 fuera de la banda para la penalidad definida en 11.1.1.1.b); o por cada m3 por encima del 10% de desviación diaria porcentual para la penalidad definida en 11.1.1.2.b).

c) Incremento del monto de las penalidades por reincidencia.

Se establece un incremento en el monto de las penalidades de incurrir el cargador en reincidencia. Para ello se definen los siguientes parámetros:

- El período máximo en que se analiza la reincidencia es de 45 días.
- El período se inicia el día en que se configura el primer hecho penalizable.

Los montos definidos en los ptos. a) y b) de esta sección se incrementará de acuerdo a la cantidad de días en las que el cargador hubiera incurrido en penalidades de acuerdo con la siguiente escala:

Número de días con penalidad	Factor de multiplicación de las penalidades
1 a 4	1,0
5 a 8	1,25
9 en adelante	1,50

Estos incrementos se aplicarán en forma escalonada. Por ejemplo, si un cargador incurriera en 11 penalidades en 45 días, el factor de multiplicación de las penalidades será 1.0 para las primeras cuatro, 1,25 para las penalidades 5 a 8, y 1,50 para las penalidades 9 a 11.

11.1.4. Destino de las penalidades a aplicar por las transportistas.

La totalidad de lo recaudado por estos conceptos será para los transportistas. Las compensaciones a cargadores afectados (crédito de transporte en firme), tendrán la aplicación de la tarifa correspondiente a la zona de recepción con un valor máximo que no excederá a la vigente para Neuquén-Gran Buenos Aires.

11.2) Sanciones a administrar por el ENARGAS.
En todos los casos de sanciones a administrar por el ENARGAS, en uso de sus facultades, decidirá en cada caso la sanción que corresponda, siguiendo los procedimientos establecidos en la ley 24076 para su aplicación y manteniendo las facultades sancionatorias que le son propias.

SUBANEXO I

FLUJO DE INFORMACIÓN

I.1. INTRODUCCIÓN

I.1.1. El intercambio de información entre los operadores del sistema es la herramienta clave para alcanzar el funcionamiento exitoso de los despachos de gas.

I.1.2. En el estado actual del sistema existen dos importantes áreas de intercambio regular de información: el ciclo de las programaciones de gas y la información de control del sistema.

I.2. INFORMACIÓN DEL CICLO DE PROGRAMACIONES Y BALANCES

I.2.1. La información del ciclo de programaciones documenta las solicitudes y aprobaciones del ciclo inicial y de las reprogramaciones de las recepciones, transporte y entregas de gas. Las mismas son comunicaciones comerciales básicas, a menudo respondiendo a acuerdos verbales que son confirmados por escrito y forman la fase de planeamiento de las programaciones de gas.

I.2.2. La información recomendada, que se muestra a continuación, es intercambiada solamente entre el transportista y el cargador involucrados.

- Ciclo de nominación.

a) Pronóstico de solicitudes (de cargador a transportista y a productor).

b) Programa de volúmenes (cargador-productor).

c) Nominación (cargador-transportista) (Incluye la tasa de recuperación o "make up" como un ítem separado).

d) Confirmación de los volúmenes (productor-transportista).

e) Aprobación (transportista-cargador).

- Reprogramación (tiempo de la solicitud, tiempo efectivo).

a) Reprogramación de los volúmenes (cargador y productor).

b) Nominación (de cargador a transportista).

c) Confirmación de los volúmenes (transportista y productor).

d) Aprobación (de transportista a cargador).

- Informes (Estimaciones 4 veces al día y valores operativos finales antes de las 16.00hs del día siguiente).

a) Volúmenes de recepción asignados a los cargadores.

b) Entregas a los cargadores.

c) Retención de las transportistas por combustibles y pérdidas.

d) Desbalance diario.

e) Desbalance acumulado.

f) "Makeup" (programa de reducción del desbalance): tasa diaria, número de días.

g) Volumen diario aprobado; entregado-aprobado.

h) Posición en la banda.

I.3. INFORMACIÓN DE CONTROL DEL SISTEMA

1.3.1. Los transportistas enviarán a los cargadores y al otro transportista diariamente antes de las 10.00 hs. información del estado general del sistema del día operativo en curso, a saber:

a) Estado del sistema.

b) Banda de desbalance autorizada.

c) Inyecciones por gasoducto del día anterior y presiones en cada cabecera de hora 6.00 del día actual al requerimiento particular según pautas).

d) "Line pack" del sistema a las 6.00 hs.

e) Variación del "line pack" del día anterior.

f) Utilización porcentual de la capacidad máxima disponible de transporte.

g) Recepciones globales por cuenca (programada y real) del día anterior.

h) Poder calorífico por tramo de gasoducto para el día operativo corriente.

i) Durante el período invernal, estados de desbalance de cada cargador.

Asimismo, producido el cierre diario, los transportistas informarán a cada cargador su balance diario y acumulado que será enviado al despacho correspondiente antes de las 16.00 hs. del día operativo siguiente. Esto será adelantado en los años sucesivos en lo posible antes de las 14.00 hs., para poder ser utilizado en la programación del día siguiente.

1.3.2. Información suministrada por las transportistas al ENARGAS:

- Información diaria suministrada a las 10 hs.

a) Estado del sistema.

b) Banda de desbalance autorizada.

c) Inyecciones por gasoducto del día anterior y presiones en cada cabecera de hora 6 del día actual.

d) "Line pack" a las 6 hs. del día actual.

e) Variación de "line pack" respecto a día anterior.

f) Cantidades programadas a cada cargador.

g) Gas entregado del día anterior.

h) Detalle horario del día anterior del anillo de Buenos Aires (presiones de entrada, regulada y caudal por punto de entrega).

i) Parámetros significativos de la red de transporte en nodos singulares.

Nota: a) y b) se informan a las 10 hs. a partir de las nuevas pautas.

- Información suministrada semanalmente.

a) Estados de desbalance por cargador.

- Información suministrada sin horario establecido.

a) Novedades en instalaciones que afecten solicitudes de transporte firme de los cargadores.

1.3.3. Cada distribuidora mantendrá un informe diario que resuma información relevante respecto a las nominaciones, pronósticos y resultados de las operaciones más recientes. (Esta información es utilizada para control interno y

para ser enviada al ENARGAS, como resumen de los datos producidos el día operativo anterior).

La información recomendada para ser incluida en este informe es la siguiente:

a) Volúmenes requeridos (Cantidad solicitada).

b) Volúmenes autorizados (Cantidad autorizada).

c) Volúmenes requeridos por reprogramaciones.

d) Volumen real del día anterior (Consumo-última estimación).

e) Temperatura registradas el día anterior (mínima, máxima y media).

f) Temperatura según pronóstico esperadas para el día operativo y siguientes.

g) Presiones registradas por "city gates" (máximas y mínimas).

h) Incidencias en las redes de distribución.

i) Lista de prioridades de cortes útiles (nivel de cortes) de servicio por clientes, por servicio (usinas e industrias), con volúmenes pronosticados para el día y las próximas 24 horas.

SUBANEXO II

DISMINUCIÓN BRUSCA DE TEMPERATURA

II.1 DEFINICIÓN

Se define disminución brusca de temperatura cuando existe una diferencia de 3ºC (tres grados centígrados) o más entre la temperatura media pronosticada para el día operativo por el servicio meteorológico de uso habitual del cargador (Servicio Meteorológico Nacional, "Weather-Wise", "Geo-Marine" u otros) utilizada en la programación del día anterior y la temperatura media que surge realmente en el día operativo definida a las 12:00 hs. del mismo (es decir transcurridas 6 horas reales y pronosticadas las 18 horas siguientes) según el mismo servicio meteorológico, y siempre y cuando la citada temperatura media así definida resulte inferior a los 15ºC para el día en curso.

II.2. CÁLCULO DE LA DISMINUCIÓN BRUSCA DE TEMPERATURA

Datos:

Temperaturas pronosticadas (max. y min.) para el día:	Tmax.pron Y Tmin.pron
Temperatura mínima real de seis horas (6 a 12 hs):	Tmin.$\Re$
Temperatura máxima pronosticada para las 18 hs. subsiguientes (12 a 6 hs.):	Tmax.18
Valores calculados:	
Temperatura media pronosticada:	Tmed.pron
Temperatura media del día operativo:	Tdo
Diferencia de temperatura:	ΔT = Tmed.pron. - Tdo

$$\text{Tmed.pron} = \frac{\text{Tmin.pron} + \text{Tmax.pron}}{2}$$

$$\text{Tdo} = \frac{\text{Tmax.18} + \text{Tmin.}}{2}$$

SUBANEXO III

FÓRMULAS PARA LOS CÁLCULOS DE DESBALANCES DIARIOS Y ACUMULADOS

III.1. Variación diaria en las entregas: $\Delta_E = E_c - E_a$

III.2. Desviación diaria porcentual en las entregas: $\Delta_{\%E} = \Delta E / CCF \times 100$

III.3. Desbalance diario: $D_{dc} = Ec + CyP - (I_c + TR_g)$

III.4. Desbalance acumulado: $Dac = \sum_{i=1}^{n} Ddci$

i=1, partiendo del 29/12/92
n=cant. total de días hasta la fecha considerada

III.5. Desbalance porcentual acumulado: $D_{\%Ac} = Dac / CCf \times 100$

III.6. Desbalances diario del sistema de transporte (para cada transportista):

$$D_{dtot} = \sum D_{dci} \text{ (de cada cargador)} + \sum OBA_d$$

III.7. Desbalance acumulado del sistema de transporte:

$$Dactot = \sum D_{ac} \text{ (de cada cargador)} + \sum OBA_{ac}$$

III.8. Desbalance porcentual acumulado del sistema de transporte:

$$D_{\%actot} = D_{actot} / CCF_{tot} \times 100$$

Siendo:

E_c = Entrega total real de gas del Cargador (m3)

E_a = Entrega total de gas del Cargador autorizada por el Transportista $(m)^3$

Δ_E = Variación diaria en la entrega $(m)^3$

$\Delta_{\%E}$ = Desviación diaria porcentual en la entrega (%)

CCF = Capacidad contratada en firme del Cargador (m^3 / día)

CyP = Combustibles y pérdidas establecidas en la Licencia $(m)^3$

I_c = Inyección total real de gas de cada Cargador $(m)^3$

TR_g = Transferencia de gas entre Cargadores, que se encuentran en el sistema del Transportista

Ddc = Desbalance diario del Cargador $(m)^3$

D_{ac} = Desbalance acumulado $(m)^3$

$D_{\%ac}$ = Desbalance porcentual acumulado (%)

D_{dtot} = Desbalance diario del sistema de transporte (TGN o TGS)

D_{actot} = Desbalance acumulado del sistema de transporte (TGN o TGS)

$D_{\%actot}$ = Desbalance porcentual acumulado del sistema de transporte (TGN o TGS)

CCF_{tot} = Capacidad contratada en firme de la Transportista

OBA_d = Movimiento diario de la/s cuenta/s OBA.

OBA_{ac} = Saldos de la/s cuenta/s OBA.

SUBANEXO IV

CONDICIONES ESPECIALES DEL SERVICIO DE INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO E.D.

Ningún cargador podrá oponerse ni realizar acciones operativas al solo efecto de impedir el servicio E.D., salvo que se vean afectadas las entregas autorizadas en sus puntos de entrega.

Los intercambios deberán realizarse en unidades equivalentes de energía en volúmenes "standard" a 9300 kcal.

Las asignaciones y restricciones de los servicios de transporte se efectuarán según lo definido en la secc. IV, procedimientos, Apartado 2.2 de estas pautas, teniendo en cuenta la capacidad de que dispone para intercambiar el cargador que solicitó el servicio E.D.

a) Si la capacidad a intercambiar está dentro del mismo sistema de transporte:

a.1) Si el servicio E.D. involucra más de un gasoducto, se dispondrá lo siguiente:

Si la capacidad a intercambiar para realizar el E.D. es firma; el orden de asignación será T.F., E.D. y T.I.

Si la capacidad a intercambiar para realizar el E.D. es Interrumpible; el orden de asignación será T.F., T.I. y E.D.

En caso de restricciones en el gasoducto de donde provenga la capacidad a intercambiar para realizar el servicio E.D., el transportista dispondrá la reducción para este servicio, según el siguiente criterio:

Si la capacidad a intercambiar para realizar el E.D. es firme; el orden de restricción será T.I., E.D., T.F.

Si la capacidad a intercambiar para realizar el E.D. es interrumpible; el orden de restricción será E.D., T.I., T.F.

a.2) Si el servicio E.D. involucra a un solo gasoducto se dispondrá lo siguiente:

El servicio E.D. será considerado con la misma metodología, tanto para las asignaciones como para las restricciones, que la capacidad que se intercambia.

Es decir que será considerado junto con los TI, cuando la capacidad a intercambiar sea interrumpible; y junto con los T.F. cuando la capacidad a intercambiar sea firme.

b) Cuando la capacidad a intercambiar involucra más de un sistema de transporte.

Cuando un cargador desee celebrar un contrato de servicio E.D. en un sistema de transporte donde no tenga ningún contrato de transporte o no intercambie capacidad firme en ese sistema, quedarán sujetas sus condiciones al despacho diario que se produzca aguas abajo del punto donde se establezca el inicio del E.D.

DESBALANCES DE VOLÚMENES

Cuando se produzcan desbalances en un punto de entrega donde existe servicio E.D. se analizará considerando en forma independiente a cada uno de los cargadores que reciben el gas en el mismo punto y a los usuarios que atienden para determinar el origen de dicho desbalance.

Los desbalances en un punto de entrega podrán ser compensados con otros puntos de entrega donde recibe el mismo cargador, siempre que se encuentren dentro de la misma zona tarifaria y sobre un mismo sistema de gasoducto.

SUBANEXO V

OPERADOR RELACIONADO DEL PUNTO DE ENTREGA

Únicamente puede ser operador relacionado la licenciataria distribuidora responsable de recibir el gas del transportista nominado por uno o varios cargadores, en los puntos de entrega. Ella no podrá negarse a llevar la tarea de operador relacionado sin una causa suficientemente justificada y autorizada por el ENARGAS, salvo los casos fortuitos o fuerza mayor debidamente justificados.

Los procedimientos de los puntos de entrega donde actúa el operador relacionado y lo indicado a continuación deberá ajustarse en lo que corresponda al Punto IV. Procedimientos de la presente reglamentación.

El transportista deberá informar al operador relacionado las autorizaciones de transporte para todos y cada uno de los cargadores del punto de entrega en cuestión.

El operador relacionado deberá:

a) Confirmar al transportista y a los cargadores las cantidades de gas, solicitadas al transportista por cada uno de los cargadores del punto de entrega que administra.

b) Administrar el punto de entrega durante el día operativo teniendo en cuenta las reprogramaciones que puedan ser requeridas según los procedimientos establecidos en esta reglamentación.

c) Efectuar el seguimiento de la demanda para la determinación de todos y cada uno de los desbalances de los cargadores involucrados en el punto de entrega en cuestión.

d) Informar al transportista la asignación parcializada por cargador de los desbalances del punto de entrega en cuestión.

Los cargadores (que no sea el operador relacionado del punto de entrega), deberán informar a sus usuarios los ajustes necesarios para adecuar su demanda en función de los desbalances producidos y dichos cargadores serán responsables del accionar de sus usuarios.

El operador relacionado del punto de entrega deberá, a requerimiento del transportista, lleva a cabo las acciones necesarias para ajustar el consumo de del cargador o de corresponder de los usuarios de dicho cargador que le indicare el transportista.

En caso que el transportista no autorice cantidad alguna de transporte de gas al punto de entrega en cuestión para algún cargador, el operador relacionado deberá realizar las acciones necesarias para cortar el consumo no autorizado. En caso que el operador relacionado no efectúe las medidas correspondientes, será responsable de los desbalances producidos.

En relación a los volúmenes de gas que el cargador o su usuario podrían consumir hasta que se concrete operativamente la orden de restricción, el procedimiento de compensación deberá seguir el lineamiento previsto en el Apartado 5 del Reglamento Interno de los Centros de Despacho.

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Anexo firma conjunta

Número: IF-2018-30189434-APN-GAL#ENARGAS

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 25 de Junio de 2018

Referencia: Expte. ENARGAS N° 34356 ANEXO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 37 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.06.25 11:43:03 -03'00'

Luis María Buisel
Gerente
Gerencia de Transmisión
Ente Nacional Regulador del Gas

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.06.25 12:45:44 -03'00'

Marcela Paula Valdez
Gerente
Gerencia de Asuntos Legales
Ente Nacional Regulador del Gas

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.06.25 12:45:47 -03'00'