

# **NAG-601**

## **Año 2019**

### **Norma de Despacho de Gas Natural**

**EN CONSULTA PÚBLICA**



**ENARGAS**  
ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS

**ÍNDICE**

<b>PRÓLOGO</b> .....	<b>4</b>
<b>CAPÍTULO 1 – OBJETO Y ALCANCE</b> .....	<b>6</b>
1.1. OBJETO .....	6
1.2. ALCANCE .....	6
<b>CAPÍTULO 2 – DEFINICIONES</b> .....	<b>7</b>
2.1. GENERALIDADES .....	7
2.2. DEFINICIONES .....	7
<b>CAPÍTULO 3 – LINEAMIENTOS BÁSICOS</b> .....	<b>9</b>
3.1. GENERALIDADES .....	9
3.2. OPERADOR RELACIONADO (OR) DEL PUNTO DE ENTREGA.....	10
3.3. OPERADOR RELACIONADO (OR) DEL PUNTO DE RECEPCIÓN.....	11
3.4. CONTROL DE ENTREGAS Y RECEPCIONES .....	12
3.5. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DIARIA .....	13
<b>CAPÍTULO 4 – CICLO DE PROGRAMACIONES</b> .....	<b>15</b>
4.1. LINEAMIENTOS GENERALES.....	15
4.2. PROGRAMACIÓN .....	15
4.3. REPROGRAMACIÓN DO-1 .....	16
4.4. REPROGRAMACIÓN DO .....	16
4.5. CONDICIONES DEL CICLO DE PROGRAMACIONES .....	16
4.6. ASIGNACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE .....	17
4.7. CONDICIONES ESPECIALES DEL SERVICIO DE INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO E.D...17	
<b>CAPÍTULO 5 – OPERACIÓN DEL ANILLO DE BUENOS AIRES</b> .....	<b>19</b>
5.1. DEFINICIONES .....	19
5.2. PRESIONES .....	19
5.3. PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DEL ANILLO DE BUENOS AIRES.....	20
5.4. RESPONSABILIDADES.....	20
<b>CAPÍTULO 6 – DESBALANCES</b> .....	<b>22</b>
6.1. DESBALANCES DE CARGADORES .....	22
6.2. DESBALANCES DE PRODUCTORES .....	22
6.3. DESBALANCE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE.....	23
6.4. FÓRMULAS PARA LOS CÁLCULOS DE DESBALANCES DIARIOS Y ACUMULADOS .....	24
6.5. ACUERDO OBA ( <i>OPERATING BALANCE AGREEMENT</i> ) .....	26
6.6. BANDAS DE TOLERANCIA .....	27
6.7. CONTROL DE CONSUMOS, DESVÍOS Y DESBALANCES .....	29
<b>CAPÍTULO 7 – MULTAS</b> .....	<b>31</b>
7.1. PENALIDADES PARA APLICAR POR LAS TRANSPORTISTAS. ....	31
7.2. SANCIONES PARA ADMINISTRAR POR EL ENARGAS. ....	32
<b>CAPÍTULO 8 – INYECCIÓN DE GAS NATURAL</b> .....	<b>33</b>
<b>CAPÍTULO 9 – ESTADOS DEL SISTEMA</b> .....	<b>34</b>
9.1. ESTADOS DEL SISTEMA.....	34
9.2. MECANISMOS PARA SALVAGUARDA DEL SISTEMA .....	34
9.3. SITUACIÓN PREVIA: DECLARACIÓN DE ESTADO DE PREEMERGENCIA .....	36
9.4. DECLARACIÓN DEL ESTADO DE EMERGENCIA .....	37

**En consulta pública**

9.5.	CONVOCATORIA, AUTORIDADES Y FUNCIONES DEL CEE.....	37
9.6.	APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN UN CEE .....	38
9.7.	OTRAS CONSIDERACIONES .....	39
9.8.	COMPENSACIONES .....	40
9.9.	ACTA DEL COMITÉ EJECUTIVO DE EMERGENCIA.....	40
<b>CAPÍTULO 10 – FLUJO DE INFORMACIÓN .....</b>		<b>42</b>
	<b>FORMULARIO PARA OBSERVACIONES .....</b>	<b>45</b>
	<b>INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE OBSERVACIONES PROPUESTAS (UNO POR CADA APARTADO OBSERVADO).....</b>	<b>46</b>
	<b>TABLA INTEGRADA DE OBSERVACIONES .....</b>	<b>47</b>

**En consulta pública****NORMA ARGENTINA DE DESPACHO DE GAS NATURAL****PRÓLOGO**

La Ley N.º 24.076 estableció el Marco Regulatorio de la Actividad del Gas Natural y, en su artículo 50, creó el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS). En el artículo 52 de la mencionada Ley, se fijaron las facultades del ENARGAS, entre las cuales se incluye la de dictar reglamentos a los que deberán ajustarse todos los sujetos de esta Ley en materia de seguridad, normas y procedimientos técnicos.

En tal sentido, el ENARGAS auspició la redacción de la NORMA DE DESPACHO DE GAS NATURAL, denominada NAG-601, como adaptación de las disposiciones del “Reglamento Interno de los Centros de Despacho (T. O. 2018)”, aprobado mediante la Resolución ENARGAS N.º 124/18, e incluye el “Procedimiento Transitorio para la Administración del Despacho en el Comité Ejecutivo de Emergencia”, aprobado por la Resolución ENARGAS N.º 59/18 y el “Instructivo Reglamentario para la Inyección de Gas Natural al Gasoducto San Martín”, establecido por medio de la Nota ENRG GT/GAL/I N.º 1182/09.

Los antecedentes de esta norma se remontan a la Resolución ENARGAS N.º 716/98, aprobatoria del Reglamento Interno de los Centros de Despacho (en adelante, el “Reglamento”). Dicho Reglamento tuvo como objetivo fijar los procedimientos para la administración del despacho de gas natural, modificando los modelos de Pautas para la Administración de Despachos anexas a los Reglamentos del Servicio de Transporte y Distribución.

Posteriormente, con la vigencia de la Ley N.º 25.561, denominada “Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario”, la cual fue modificada, complementada y prorrogada en reiteradas oportunidades, se emitió la Resolución ENARGAS N.º I-1410/10, mediante la cual se comunicó el “Procedimiento para Solicitudes, Confirmaciones y Control de Gas”.

En el contexto actual de finalización de la vigencia de la Ley de Emergencia Pública, en lo que aquí concierne, se ha retornado a la plena aplicación del marco normativo de la Ley N.º 24.076 y a la libre contractualización del gas en Puntos de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST) por las partes.

En atención a ello, se ha observado conveniente generar un cierre y una separación temporal concordante con la inaplicabilidad de la normativa pertinente, dictada en el marco de la Ley de Emergencia Pública.

Atendiendo a lo expuesto precedentemente, y a lo instruido en el artículo 3.º de la Resolución ENARGAS N.º I-4502/17, resultó oportuna la aprobación del texto ordenado de la normativa emitida por esta Autoridad Regulatoria en materia de despacho de gas.

Sobre la base de este texto ordenado, aprobado por la Resolución ENARGAS N.º 124/18, esta Autoridad Regulatoria comenzó el dictado de este nuevo marco normativo relacionado con el despacho de gas, lo cual demandó el esfuerzo conjunto

**En consulta pública**

de distintas unidades organizativas de esta Autoridad y la participación de todos los sujetos de la industria del gas.

La NAG-601 establece pautas de despacho tendientes a permitir el pleno funcionamiento de un ambiente de libre acceso, no discriminación y plenamente competitivo, con alternativas que garanticen la calidad y continuidad del servicio público de transporte y distribución de gas y, asimismo, evitar crisis que afecten a los sistemas de transporte y distribución en los días de máximo consumo, intentando preservar a los clientes con servicios no interrumpibles.

Además de ello, dichas 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 con sus prioridades, evitando las situaciones críticas de los sistemas.

Asimismo, se establecen las responsabilidades de las Transportistas y de los Cargadores respecto de la prioridad que debe imponerse para anteponer el objetivo global de los sistemas de transporte y distribución, de preservar el abastecimiento de los servicios no interrumpibles a cualquier otra consideración operativa y comercial, únicamente sobre las cuestiones atinentes al transporte y a la distribución de gas.

Ello no obsta a la posibilidad de ocurrencia de una emergencia concreta en el sistema gasífero, por lo que resultó conveniente incluir el Procedimiento para la Administración del Despacho en el Comité Ejecutivo de Emergencia, a los fines de disponer las medidas no limitativas y los criterios que han de ser adoptados en situaciones de crisis de abastecimiento de la Demanda Prioritaria.

Toda sugerencia de modificación puede ser enviada al ENARGAS completando el formulario que se encuentra al final del presente documento.

**En consulta pública**

## **CAPÍTULO 1 – OBJETO Y ALCANCE**

### **1.1. Objeto**

Esta norma establece los procedimientos para la Administración del Despacho de Gas Natural, que regirán la actividad de los sujetos de la Ley N.º 24.076, modificando los modelos de pautas para la administración de despachos anexas a los Reglamentos del 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.

Cabe destacar que los procedimientos aquí determinados deben operar bajo cualquier circunstancia de comunicación disponible y que su incumplimiento generará penalidades.

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

### **1.2. Alcance**

La presente norma se aplica a:

- a) Sujetos de la Ley N.º 24.076: Transportistas, Distribuidores, Comercializadores y Consumidores que contraten directamente con el Productor.
- b) Sujetos activos de la Industria del Gas Natural: Productores.

## **CAPÍTULO 2 – DEFINICIONES**

### **2.1. Generalidades**

**Autoridad:** ENARGAS.

**Cargador:** aquel que contrata un servicio de transporte ya sea como Usuario, Productor, Distribuidor, Almacenador o Comercializador.

**Productor:** 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 de este.

**Distribuidor:** prestador responsable de recibir el gas de la Transportista y de 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:** quien compra y vende gas natural por cuenta de terceros.

**Transportista:** 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.

### **2.2. Definiciones**

**Cuentas de Control (CC):** son las cuentas configuradas en los sistemas de las Transportistas y que son utilizadas por los Comercializadores con el fin de identificar el gas recibido de sus proveedores y entregado a sus clientes. Estas CC deben mantener el desbalance cero.

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

**Día Operativo (DO):** desde las 6:00 h del día n, hasta las 6:00 h del día n+1, en el que se realizan las operaciones de gas.

**Entidad Autorizada al Despacho (EAD):** todo Cargador que se encuentre registrado en el MEGSA para poder efectuar solicitudes de gas a los proveedores sobre un contrato de compraventa de gas determinado.

**Integración Energética Argentina Sociedad Anónima (IEASA):** empresa creada por la Ley N.º 25.943. A los fines de esta norma, se considerará a esta Entidad como un Productor.

**Mercado Electrónico del Gas S.A. (MEGSA):** Mercado Electrónico, cuyas funciones principales son transparentar el funcionamiento administrativo y comercial de la industria de gas natural y coordinar, en forma centralizada y exclusiva, todas las

**En consulta pública**

transacciones vinculadas a mercados de plazo diario o inmediato (mercados *spot*), de gas natural y a los mercados secundarios de transporte y de distribución de gas natural.

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

**OBA:** *Operating Balance Agreement* — Es un acuerdo operativo entre la Transportista y el Productor para cubrir las variaciones normales entre las inyecciones programadas y las que efectivamente ingresan al sistema de la Transportista.

**Operador relacionado del punto de recepción:** aquel responsable de la coordinación en los puntos de recepción, en donde ingrese más de un Productor.

**Operador relacionado del punto de entrega:** aquel responsable de recibir el gas de terceros en el/los puntos de entrega de su área geográfica y administrarlo en sus instalaciones aguas abajo.

**Solicitudes:** requerimientos de gas natural, que se realizan en los Sistemas de Despacho de las Licenciatarias de Transporte, para cada Día Operativo.



**En consulta pública**

## **CAPÍTULO 3 – LINEAMIENTOS BÁSICOS**

### **3.1. Generalidades**

**3.1.1.** La presente norma tiende 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 con sus prioridades, evitando las situaciones críticas de los sistemas.

**3.1.2.** Sus lineamientos básicos se centran en un esquema de responsabilidades de las Transportistas, las Distribuidoras, otros Cargadores del sistema de transporte, los Comercializadores, los Productores y la Autoridad para anteponer el objetivo de salvaguardar el equilibrio del sistema a cualquier consideración comercial particular.

**3.1.3.** Las Transportistas establecen una banda de tolerancia para los previsible 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.

**3.1.4.** 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, y se pauta, así, la exigencia de instrumentación de medidas de control y corrección cada vez más rigurosas.

**3.1.5.** Los dos (2) pilares adicionales e igualmente importantes en que se basa esta norma son los siguientes:

1) La disponibilidad de información *on-line* de las entregas de la Transportista a los Cargadores y el perfeccionamiento de la transmisión periódica de los datos de recepción de inyección en cabeceras. Transportistas, Distribuidoras, Cargadores no distribuidores y Comercializadores tendrán en sus propias oficinas de despacho o de control de gas la información simultánea suficiente que les permita medir las demandas que correspondan 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 los Cargadores y entre las Transportistas para mantener el equilibrio del sistema.

**3.1.6.** 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 las Transportistas, de bandas de tolerancia de desbalances acumulados.
- d) Manejo de saldos de cuentas OBA y desvíos de inyección.
- e) Control del desvío por grupo de clientes.
- f) Definición de estado del sistema. Niveles de alarmas.
- g) Flujo de información entre Transportistas, Comercializadores, Productores y Cargadores.
- h) Desarrollo de mecanismos de asistencia entre las partes para salvaguardar el sistema.

**En consulta pública**

- i) Atención y asistencia de las situaciones de emergencia.

**3.1.7.** 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.

**3.1.8.** Esta norma 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.

**3.2. Operador Relacionado (OR) del Punto de Entrega**

**3.2.1.** Únicamente puede ser operador relacionado la Distribuidora responsable de recibir el gas de la Transportista nominado por uno o varios Cargadores, en los puntos de entrega, excepto en los casos de *by-pass* físico. El OR 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.

**3.2.2.** Los procedimientos de los puntos de entrega donde actúa el operador relacionado y lo indicado a continuación deberán ajustarse, en lo que corresponda, a los procedimientos de la presente reglamentación.

**3.2.3.** La Transportista deberá informar al OR las autorizaciones de transporte para todos y cada uno de los Cargadores del punto de entrega en cuestión.

**3.2.4.** El Operador Relacionado del Punto de Entrega deberá:

a) Confirmar a la Transportista y a los Cargadores las cantidades de gas solicitadas en los sistemas de las Transportistas 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 de cada uno de los desbalances de los Cargadores involucrados en el punto de entrega en cuestión.

d) Informar a la Transportista la asignación parcializada por Cargador de los volúmenes entregados en el punto de entrega en cuestión. Esta comunicación no podrá exceder las 8:00 h del día siguiente al operativo. De lo contrario, la Transportista realizará la asignación a su criterio.

Toda asignación o reasignación informada por el operador relacionado con posterioridad a dicho horario será considerada al finalizar el mes para la emisión del balance definitivo.

**En consulta pública**

**3.2.5.** Los Cargadores deberán informar a sus usuarios los ajustes necesarios para adecuar su consumo en función de los desbalances producidos, y dichos Cargadores serán responsables del accionar de sus usuarios.

**3.2.6.** El OR deberá llevar a cabo, a requerimiento de la Transportista, las acciones necesarias para ajustar el consumo del Cargador o, de corresponder, de los usuarios de dicho cargador, que le indicara la Transportista.

**3.2.7.** En caso de que la Transportista no autorice una cantidad parcial o total de transporte de gas al punto de entrega en cuestión para algún Cargador, el OR del punto deberá realizar las acciones necesarias para cortar el consumo no autorizado. En caso de que el OR no efectúe las medidas correspondientes, será responsable de los desbalances producidos.

**3.2.8.** En relación con 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 Capítulo 6.

**3.3. Operador Relacionado (OR) del Punto de Recepción**

**3.3.1.** Todo punto de recepción físico debe contar con un OR del Punto de Recepción, el cual podrá surgir de común acuerdo entre los Productores que inyectan gas en ese punto o un tercero que reciba el acuerdo de todos los vendedores, en ese punto. De no contar con esta figura, la Transportista podrá no autorizar volúmenes en un punto de recepción que no cuente con un OR.

**3.3.2.** La Transportista deberá informar al OR las autorizaciones de inyección para todos y cada uno de los Productores del punto de recepción en cuestión.

**3.3.3.** El Operador Relacionado del Punto de Recepción deberá:

- a) Realizar o avalar en el Sistema de Despacho de la Transportista todas las confirmaciones de gas, por parte de todos y de cada uno de los Productores que inyectan en el Punto que este OR administra.
- b) Administrar el punto de recepción durante el día operativo, teniendo en cuenta las reprogramaciones que puedan ser requeridas, según los procedimientos establecidos en esta reglamentación.
- c) Informar a la Transportista la asignación parcializada por Productor de los volúmenes inyectados en el punto de recepción en cuestión. Esta comunicación no podrá exceder las 8:00 h del día siguiente al operativo. De lo contrario, la Transportista realizará la asignación a su criterio.

Toda asignación o reasignación informada por el operador relacionado con posterioridad a dicho horario será considerada al finalizar el mes para la emisión del balance definitivo.

### **En consulta pública**

**3.3.4.** El OR del punto de recepción deberá llevar a cabo, a requerimiento de la Transportista, las acciones necesarias para ajustar la inyección de los Productores que inyectan en el punto, en un todo de acuerdo con los lineamientos del Capítulo 6.

**3.3.5.** En caso de que la Transportista no autorice determinada inyección a un Productor en el punto de recepción, el OR deberá realizar las acciones necesarias para cortar la inyección de gas no autorizada, de acuerdo con los lineamientos del Capítulo 8.

## **3.4. Control de Entregas y Recepciones**

**3.4.1.** Las Transportistas son responsables de informar a cada OR del punto de recepción, como mínimo, una vez cada seis (6) horas, los volúmenes acumulados corregidos a 9300 kcal/m<sup>3</sup>, a fin de que adecuen las inyecciones a las oportunamente autorizadas.

Además, comunicarán inmediatamente cualquier desvío significativo.

**3.4.2.** Las 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 95 % 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.

**3.4.3.** En caso de falla de los sistemas de información electrónicos, dado que las Transportistas son responsables de la precisión y confiabilidad de la información suministrada, cubrirán esta situación mediante métodos alternativos, acordando dichos métodos alternativos con el/los Cargadores/ Productores involucrados.

**3.4.4.** Las 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.

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

**3.4.6.** Las Transportistas notificarán a los Cargadores respecto a los cortes o a las restricciones, de acuerdo con lo indicado en el Punto 4.1.8 a los despachos de gas o a las oficinas de guardia pasiva.

**3.4.7.** 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, esta deberá informar a las Distribuidoras, hasta una (1) hora después de la emisión de la programación por parte de las Transportistas, cuáles son los clientes afectados por las restricciones

### **En consulta pública**

emergentes de las confirmaciones de gas, siendo esta información la misma que surge de las Cuentas de Control (CC).

No obstante lo aquí indicado, ante situaciones de falta de confirmación, las comercializadoras tendrán la obligación de informar a la Distribuidora el orden de restricciones a sus clientes.

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

## **3.5. Seguimiento de la operación diaria**

### **3.5.1. Objetivo para el día operativo**

Cada Cargador llevará las proyecciones de sus entregas durante el día operativo y procederá a realizar las acciones correctivas que correspondan para adecuar su balance.

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 usar acuerdos previos de cooperación, y transferencias de capacidad de transporte, gas y desbalance entre ellos, siempre que estas posean factibilidad técnica.

Los Cargadores contarán con sistemas de comunicaciones y procedimientos de despacho de gas que permitan la comunicación permanente con el despacho de la Transportista.

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

### **3.5.2. Personal del despacho**

Las Licenciatarías alentarán el desarrollo profesional de todo el personal del despacho, así como 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 o por otras circunstancias.

### **3.5.3. Balances a 9300 kcal/m<sup>3</sup>**

El seguimiento operativo diario que realizarán los Cargadores, utilizando la información suministrada por las Transportistas, será expresado en volúmenes corregidos a 9300 kcal/m<sup>3</sup>. Los volúmenes para considerar en el seguimiento de los

### **En consulta pública**

desbalances serán los operativos de ese día, a medida que son informados y/o recibidos.

#### **3.5.4. Acciones correctivas**

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

- 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, para salvaguarda de su Demanda Prioritaria, ello, de acuerdo con los lineamientos del Capítulo 9.
- Cualquier otra acción con finalidad correctiva que no se aparte de lo establecido en esta norma.

Los Productores llevarán sus proyecciones de inyección de gas, de manera de cumplir con los volúmenes programados. En caso de notar un incumplimiento podrá:

- Reprogramar sus confirmaciones en el día en curso.
- Utilizar Acuerdos de transferencia y/o Compensaciones con otro Productor.

Ante un faltante de gas por parte de un Productor, y estando el sistema en estado de alerta, la Transportista podrá direccionar el primer gas ingresado por el Productor al día siguiente para cubrir el faltante del día anterior, que ha de realizarse a través de una reprogramación por parte de la Transportista. Todo ello, independientemente de situaciones de penalidad que le pudieran corresponder al Productor, de acuerdo con los lineamientos del Capítulo 7.

**En consulta pública**

## **CAPÍTULO 4 – CICLO DE PROGRAMACIONES**

### **4.1. Lineamientos Generales**

**4.1.1.** Se establecen tres (3) instancias de programación para un determinado Día Operativo: “Programación”, “Reprogramación DO-1” y “Reprogramación DO”.

**4.1.2.** Las solicitudes de gas natural deberán ser realizadas utilizando la figura de Entidad Autorizada al Despacho.

**4.1.3.** Cada día las Distribuidoras solicitarán en la Programación, con primera prioridad, el gas natural necesario para abastecer la Demanda Prioritaria, en base a su estimación de consumo.

**4.1.4.** La capacidad de Transporte Firme de la Distribuidora deberá ser utilizada, en primer orden, para el abastecimiento de la Demanda Prioritaria.

**4.1.5.** Utilizando la capacidad de transporte remanente, las Distribuidoras efectuarán las solicitudes correspondientes al resto de los usuarios que adquieren gas a entidades distintas de las mismas (consumidores directos) y que utilizan el transporte contratado por la Distribuidora (GNC, P3, SGG, Grandes Usuarios —GU— y Usinas).

**4.1.6.** 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.

**4.1.7.** Los operadores a cargo de la confirmación de las nominaciones en puntos de entrega deberán informar a la Transportista la metodología de asignación diaria de los volúmenes entregados por la Transportista para los distintos contratos de transporte en dichos puntos.

**4.1.8.** Toda comunicación operativa relacionada 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 la identidad del emisor, el receptor, la fecha, los horarios y demás datos operativos necesarios, de acuerdo con el Capítulo 10. 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 artículo 16 del Reglamento del Servicio de la Transportista.

### **4.2. Programación**

**4.2.1.** La nominación de transporte del Cargador, en la que se indica la cantidad que desea que la Transportista le entregue (cantidad diaria solicitada), será enviada de modo de ser recibida por las Transportistas hasta las 14:00 h del día anterior al operativo para el cual fuera requerido el servicio.

**4.2.2.** La confirmación de disponibilidad de gas de Productores y Comercializadores y la confirmación de los Operadores Relacionados de Puntos de Recepción y de

### **En consulta pública**

Entrega serán enviadas de modo de ser recibidas por las Transportistas hasta las 15:00 h.

**4.2.3.** Las Transportistas confirmarán, no más allá de las 17:00 h, la cantidad autorizada a cada Cargador.

#### **4.3. Reprogramación DO-1**

**4.3.1.** Las Nominaciones y Confirmaciones que sean recibidas por las Transportistas después de las 14:00 h y 15:00 h, respectivamente, y hasta las 18:00 h del día inmediato anterior al operativo serán consideradas solicitudes de “reprogramación DO-1”.

**4.3.2.** Las Transportistas confirmarán, no más allá de las 20:00 h, la cantidad autorizada a cada Cargador.

#### **4.4. Reprogramación DO**

**4.4.1.** Las nominaciones y confirmaciones que sean recibidas por las Transportistas hasta las 12:00 h del mismo día operativo serán consideradas solicitudes de “reprogramación DO”.

**4.4.2.** Las Transportistas confirmarán, no más allá de las 14:00 h, la cantidad autorizada a cada Cargador.

#### **4.5. Condiciones del Ciclo de Programaciones**

**4.5.1.** Todas las solicitudes de reprogramación tendrán la misma prioridad mientras hayan ingresado a las Transportistas antes de los horarios definidos en 4.3.1 y 4.4.1.

**4.5.2.** Podrán realizarse reprogramaciones excepcionales, fuera de los horarios previamente establecidos, siempre y cuando las Transportistas entiendan que corresponde hacerlo, a fin de asegurar la operación confiable y segura de los sistemas de Transporte y Distribución, o bien, de optimizar la capacidad de transporte disponible. En caso de que se habilite esta instancia, la Transportista deberá comunicar fehacientemente a todos los sujetos involucrados que la reprogramación se encuentra habilitada e indicar los horarios dispuestos.

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

**4.5.4.** Ante la falta de confirmación del operador relacionado en el punto de recepción o entrega, las Transportistas considerarán las cantidades a recibir y a entregar en cero, excepto que los respectivos Operadores Relacionados coordinen con las Transportistas un esquema de confirmación acordado entre las partes.



**En consulta pública**

**4.6. Asignación de servicios de transporte**

**4.6.1.** Los servicios de transporte serán asignados por las Transportistas en función de las solicitudes de los Cargadores, confirmadas en los puntos de recepción y entrega.

**4.6.2.** Las asignaciones de transporte tendrán la siguiente prioridad:

- Los servicios de transporte firme (T.F.).
- Los servicios de transporte interrumpible (T.I.).
- 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 Punto 4.7.

**4.6.3.** Cuando deban aplicarse restricciones de servicios de transporte causadas por desbalances de algún o de algunos Cargadores, excedidos de la banda establecida para ese día, estas restricciones deberán ser dirigidas por las Transportistas y asumidas, y ejecutadas por los Cargadores que produjeron dichos desbalances, en forma proporcional a los excesos de desbalance respecto al máximo autorizado para ese día, de cada uno y según la necesidad de corte, para la recuperación y/o normalización del sistema.

**4.6.4.** En caso de restricciones por causa de fuerza mayor o por condiciones operativas en los sistemas de transporte, se procederá según el artículo 11b del Reglamento del Servicio de Transporte. En este caso, los Transportistas serán los responsables de ordenar las restricciones de los servicios de transporte a los distintos Cargadores en la ruta de transporte afectada: de forma prorrateada, en la medida en que resulte operativamente razonable y priorizando el abastecimiento del mercado interno.

**4.7. Condiciones especiales del servicio de intercambio y desplazamiento E.D.**

**4.7.1.** 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.

**4.7.2.** Los intercambios deberán realizarse en unidades equivalentes de energía, en volúmenes estándar a 9300 kcal.

**4.7.3.** Las asignaciones y restricciones de los servicios de transporte se efectuarán según lo definido en el Punto 4.6.2, 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 que ha de intercambiarse para realizar el E.D. es firme, el orden de asignación será T.F., E.D. y T.I.
- Si la capacidad que ha de intercambiarse para realizar el E.D. es interrumpible, el orden de asignación será T.F., T.I. y E.D.

**En consulta pública**

En caso de restricciones, en el gasoducto de donde provenga la capacidad que ha de intercambiarse para realizar el servicio E.D., la Transportista dispondrá la reducción para este servicio, según el siguiente criterio:

- Si la capacidad que ha de intercambiarse para realizar el E.D. es firme, el orden de restricción será T.I., E.D., T.F.
- Si la capacidad que ha de intercambiarse 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 T.I., cuando la capacidad que ha de intercambiarse sea interrumpible; y junto con los T.F., cuando la capacidad que ha de intercambiarse sea firme.

b) Cuando la capacidad que ha de intercambiarse 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.

**En consulta pública****CAPÍTULO 5 – OPERACIÓN DEL ANILLO DE BUENOS AIRES****5.1. Definiciones****5.1.1. Licenciatarias integrantes del Anillo de Buenos Aires:**

- Transportadora de Gas del Norte (TGN).
- Transportadora de Gas del Sur (TGS).
- Gas Natural BAN (BAN).
- Metrogas (Metro).

**5.1.2. Definición de puntos de entrega al Anillo de Buenos Aires.**

En el Anillo de Buenos Aires, existen seis (6) puntos de entrega:

- Gutiérrez TGS;
- Ezeiza TGS;
- Pacheco TGS y TGN;
- Buchanan I TGS;
- Rodríguez TGS y TGN;
- Marcos Paz TGS.

**5.2. Presiones**

**5.2.1.** Las presiones para 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. Además, 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.

<b>Punto de Entrega</b>	<b>Operación Normal (kg/cm<sup>2</sup>)</b>	<b>Presión Mínima (kg/cm<sup>2</sup>)</b>
Gutiérrez	20	17
Ezeiza	20	17
Pacheco TGS/TGN	20	17
Buchanan I	20	17
Rodríguez TGS/TGN	20	17
Marcos Paz	20	17

La presión de los puntos de entrega podrá estar durante dieciocho (18) horas del día en la presión normal o por encima, y las restantes seis (6) horas (en dos periodos de tres) por debajo de la normal, pero siempre igual o por encima de la mínima.

**5.2.2.** 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 Punto 6.6.6.

**En consulta pública**

**5.3. Procedimiento de operación del Anillo de Buenos Aires**

**5.3.1.** TGS programará sus entregas para ingresar durante las veinticuatro (24) horas del día operativo en sus puntos de entregas continuas (Ezeiza, Gutiérrez, Rodríguez, Marcos Paz, Buchanan I y Pacheco TGS).

**5.3.2.** TGN programará sus entregas en Pacheco TGN y Rodríguez TGN para ingresar durante las veinticuatro (24) horas del día operativo.

**5.3.3.** En función de sus necesidades operativas, Metrogas y Gas Natural BAN podrán acordar con TGN y TGS, modalidades de operación en Pacheco, diferentes a las señaladas en los Puntos 5.3.1. y 5.3.2.

**5.3.4.** TGN y TGS coordinarán sus entregas programadas en el punto de entrega Pacheco, de manera tal de mantener las presiones en el punto por encima de los valores mínimos establecidos en el Punto 5.2.

**5.3.5.** TGS y TGN realizarán sus entregas en los puntos del Anillo, de manera de armonizar los caudales que han de transportar las Transportistas y las necesidades de las Distribuidoras, y no se podrá requerir un caudal horario que supere la capacidad de operación de las instalaciones en estos puntos.

**5.3.6.** Metrogas y Gas Natural BAN mantendrán abiertos los puntos de traspaso entre sus redes que resulten necesarios para equilibrar el reparto de caudales y presiones dentro de sus sistemas.

**5.3.7.** En aquellos días en que Gas Natural BAN disponga del ingreso de la Planta *Peak Shaving* al Anillo, dicho aporte deberá ser coordinado con TGS y TGN.

**5.4. Responsabilidades**

**5.4.1.** TGN y TGS serán responsables por entregar las cantidades programadas, manteniendo las presiones en los puntos de entrega, según lo indicado anteriormente en el Punto 5.2.

**5.4.2.** TGS y/o TGN notificarán mediante correo electrónico a Gas Natural BAN y a Metrogas, 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.

**5.4.3.** Gas Natural BAN y Metrogas informarán mediante correo electrónico a TGS y a TGN, en caso de que se vieran imposibilitadas de cumplir con las cantidades programadas, según los procedimientos establecidos en esta norma.

**5.4.4.** Gas Natural BAN y Metrogas informarán mediante correo electrónico a TGS y a TGN cuando, por cuestiones operativas propias de su sistema, tuvieran restricciones temporales y/o permanentes en sus áreas de distribución, que no permitan operar las cámaras del Anillo con las presiones mínimas establecidas en el Punto 5.2.2.; deberán indicar el periodo en el que se mantendrá la restricción informada.

**En consulta pública**

Con estos valores, TGS y/o TGN procederán a recalibrar los sistemas de protección automáticos (*High-Low*) para ajustarlos a las nuevas condiciones de operación indicadas por las Distribuidoras.

**5.4.5.** En caso de que, como consecuencia de los desbalances incurridos en el sistema de transporte por Cargadores que no sean ni Gas Natural BAN ni Metrogas, TGS y/o TGN se vieran imposibilitados de cumplir con las cantidades programadas en el Anillo, estas informarán de tal situación (juntamente con el estado de los balances de los Cargadores responsables y afectados) a Gas Natural BAN, a Metrogas, a los Cargadores responsables y a la otra Transportista. Si luego de transcurrido el 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. En caso de resultar necesario, se convocará a una reunión al Comité Ejecutivo de Emergencia, según lo establecido en el Punto 9.4.

**En consulta pública****CAPÍTULO 6 – DESBALANCES****6.1. Desbalances de Cargadores**

**6.1.1.** El desbalance de los Cargadores solo se genera a causa de la variación en sus entregas respecto a las programadas, menos el desbalance autorizado por la Transportista. Este desbalance puede variar si el Cargador entrega o recibe una transferencia de desbalance.

**6.1.2.** El desvío diario 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 la Transportista. Los desvíos diarios de Cargadores que entreguen en más de una zona tarifaria, podrán contabilizarse de forma agregada, previa autorización de la transportista. Sin embargo, ella podrá, a fin de preservar la seguridad del Sistema, contabilizar esos desvíos por zona tarifaria, y aplicar las penalidades correspondientes, con ese nivel de desagregación.

**6.1.3.** La desviación diaria porcentual en las entregas de cada Cargador es la variación diaria en las entregas, dividida por su capacidad de transporte firme contratada, o la capacidad de referencia asignada por la Transportista para los Cargadores que no poseen transporte firme contratado.

**6.1.4.** 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.

**6.1.5.** 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.

**6.1.6.** El desbalance diario de un Cargador se define como la cantidad de gas entregada en la zona tarifaria correspondiente, más la cantidad máxima de gas retenido en concepto de combustibles y pérdidas establecidas por la licencia, menos el gas inyectado por ese Cargador, menos las transferencias de gas autorizadas dentro del Sistema de Transporte.

**6.1.7.** El desbalance acumulado de un Cargador se define como la suma algebraica de sus desbalances diarios.

**6.1.8.** El desbalance porcentual acumulado de un Cargador es el desbalance acumulado calculado según el Punto 6.1.7, dividido por su capacidad de transporte firme contratada o la capacidad de referencia asignada por la Transportista para los Cargadores que no poseen transporte firme contratado.

**6.2. Desbalances de Productores**

**6.2.1.** Los Productores son responsables de cualquier diferencia respecto a la recepción programada, de manera de no impactar a Comercializadores o Cargadores.

### **En consulta pública**

Por consiguiente, los desvíos de inyección de los Productores se acumularán indefectiblemente en los desbalances de cada Productor.

**6.2.2.** Las Comercializadoras (en este rol, no como Cargadores de los Sistemas de Transporte) no generan desbalance alguno. Si un Productor no cumple con los volúmenes, la diferencia se computará en su OBA/desvío/desbalance, según corresponda y, por consiguiente, no afectará las entregas comprometidas por el productor, ni las del comercializador.

**6.2.3.** El desvío diario en las inyecciones de un Productor se define como la cantidad de gas a inyectar en dicha cuenca autorizada por la Transportista, menos la cantidad de gas realmente inyectada en la cuenca.

**6.2.4.** La desviación diaria porcentual en las inyecciones de cada Productor es la variación diaria en las inyecciones en una cuenca, dividida por el promedio de lo inyectado durante el mes calendario anterior en dicha cuenca.

**6.2.5.** Los desbalances en un punto de inyección podrán ser compensados con otros puntos de inyección, donde inyecta el mismo Productor, siempre que se encuentren dentro de la misma cuenca y sobre un mismo sistema de transporte, con previa autorización de la Transportista. Sin embargo, la Transportista podrá, a fin de preservar la seguridad del Sistema, contabilizar esos desbalances por gasoducto y/o punto de recepción, y aplicar las penalidades correspondientes, con ese nivel de desagregación.

**6.2.6.** El desbalance diario de un Productor en una cuenca determinada se define como la cantidad de gas vendido a sus clientes, más/menos la cantidad acordada con la Transportista hacia/desde la OBA de ese Productor, menos el volumen total inyectado, menos las transferencias de gas dentro del sistema de Transporte.

**6.2.7.** El desbalance acumulado de un Productor se define como la suma algebraica de sus desbalances diarios.

**6.2.8.** El desbalance porcentual acumulado de un Productor es el desbalance acumulado, dividido por el promedio del volumen inyectado en el mes calendario anterior en la cuenca correspondiente.

**6.2.9.** Se implementará un sistema de compensación de desbalances entre los distintos Productores, de manera que ayuden a la mejor operación y sostenimiento del sistema. Estos acuerdos contemplarán Transferencias de desbalances de Productores, mediante transacciones por realizarse en el MEGSA, dentro de los horarios establecidos para la Reprogramación. Las Transferencias mencionadas estarán sujetas a la aprobación previa por parte de las Transportistas.

### **6.3. Desbalance del Sistema de Transporte**

**6.3.1.** El desbalance diario del sistema de la Transportista es la sumatoria de los desbalances diarios de cada Cargador, más las cantidades resultantes de los movimientos diarios realizados según los acuerdos OBA, más los desbalances diarios de cada Productor.

### En consulta pública

**6.3.2.** El desbalance acumulado del sistema de la Transportista es la sumatoria de los desbalances acumulados de cada Cargador, más las cantidades resultantes de los movimientos acumulados realizados según los acuerdos OBA, más los desbalances acumulados de cada Productor.

**6.3.3.** El desbalance porcentual acumulado del sistema de transporte es su desbalance acumulado, dividido por su capacidad contratada en firme total.

## 6.4. Fórmulas para los cálculos de desbalances diarios y acumulados

### 6.4.1. Fórmulas para los cálculos de desbalances de Cargadores

Desvío diario en las entregas:

$$\Delta_E = E_c - E_a$$

Desviación diaria porcentual en las entregas:

$$\Delta_{\%E} = \frac{\Delta_E}{C_{ref}} \times 100$$

Desbalance diario del Cargador:

$$D_{dc} = E_c + CyP - (I_c + TR_g)$$

Desbalance acumulado del Cargador:

$$D_{acc} = \sum_{i=1}^n D_{dci}$$

$n$  = cant. total de días hasta la fecha considerada.

Desbalance porcentual acumulado del Cargador:

$$D_{\%acc} = \frac{D_{acc}}{C_{ref}} \times 100$$

### 6.4.2. Fórmulas para los cálculos de desbalances de Productores

Desvío diario en las inyecciones:

$$\Delta_I = I_a - I_p$$

Desviación diaria porcentual en las inyecciones:

$$\Delta_{\%I} = \frac{\Delta_I}{I_{ref}} \times 100$$

Desbalance diario del Productor:

$$D_{dp} = V_p + V_{OBA} - (I_{preal} + TR_g)$$



**En consulta pública**

Desbalance acumulado del Productor:

$$D_{acp} = \sum_{i=1}^n D_{dpi}$$

Desbalance porcentual acumulado del Productor:

$$D_{\%acp} = \frac{D_{acp}}{I_{ref}} \times 100$$

**6.4.3. Fórmulas para los cálculos de desbalances del Sistema de Transporte**

Desbalance diario del sistema de la Transportista:

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

Desbalance acumulado del Sistema de Transporte:

$$D_{actot} = \sum D_{acc} \text{ (de cada cargador)} + \sum D_{acp} \text{ (de cada productor)} + \sum OBA_{ac}$$

Desbalance porcentual acumulado del Sistema de Transporte:

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

Siendo:

$\Delta_E$  = Variación diaria en la entrega (m<sup>3</sup>).

$E_c$  = Entrega total real de gas del Cargador (m<sup>3</sup>).

$E_a$  = Entrega total de gas del Cargador autorizada por la Transportista (m<sup>3</sup>).

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

$C_{ref}$  = Capacidad contratada en firme del Cargador (m<sup>3</sup>/día) o asignada por la Transportista para los Cargadores sin contratos firmes (m<sup>3</sup>/día).

$D_{dc}$  = Desbalance diario del Cargador (m<sup>3</sup>).

$CyP$  = Combustibles y pérdidas establecidas en la Licencia (m<sup>3</sup>).

$I_c$  = Inyección total real de gas de cada Cargador (m<sup>3</sup>).

$TR_g$  = Transferencia de gas dentro del Sistema de Transporte (m<sup>3</sup>).

$D_{acc}$  = Desbalance acumulado del Cargador (m<sup>3</sup>).

**En consulta pública**

$D_{\%acc}$  Desbalance porcentual acumulado del Cargador (%).

$\Delta_I$  = Variación diaria en la inyección ( $m^3$ ).

$I_p$  = Inyección total real en la cuenca/gasoducto/punto de recepción de cada Productor ( $m^3$ ).

$I_a$  = Inyección autorizada por la Transportista en la cuenca/gasoducto/punto a cada Productor ( $m^3$ ).

$\Delta_{\%I}$  = Desviación diaria porcentual en la inyección (%).

$I_{ref}$  = Inyección promedio diaria del mes calendario anterior ( $m^3$ ).

$D_{dp}$  = Desbalance diario del Productor ( $m^3$ ).

$V_p$  = Ventas del Productor ( $m^3$ ).

$V_{OBA}$  = Entregas del Productor, desde su cuenta OBA ( $m^3$ ). Puede ser negativo en casos de inyecciones hacia el OBA.

$I_{preal}$  = Inyección total real de gas del Productor ( $m^3$ ).

$D_{acp}$  = Desbalance acumulado del Productor ( $m^3$ ).

$D_{\%acp}$  = Desbalance porcentual acumulado del Productor (%).

$D_{dtot}$  = Desbalance diario del Sistema de Transporte (TGN o TGS) ( $m^3$ ).

$D_{actot}$  = Desbalance acumulado del Sistema de Transporte (TGN o TGS) ( $m^3$ ).

$D_{\%actot}$  = Desbalance porcentual acumulado del Sistema de Transporte (TGN o TGS) (%).

$CCF_{tot}$  = Capacidad contratada en firme total del Sistema de Transporte ( $m^3$ ).

$OBA_d$  = Movimiento Diario de la/s cuenta/s OBA.

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

**6.5. Acuerdo OBA (Operating Balance Agreement)**

**6.5.1.** Salvo manifestación expresa en contrario, se presumirá la existencia de un Acuerdo OBA entre la Transportista y el Productor con el objeto de cubrir las variaciones normales entre las inyecciones programadas y las que, efectivamente, ingresan al sistema de la Transportista, entendiéndose por “variaciones normales” las que se encuentran dentro de las bandas de tolerancia. Las condiciones especiales de los Acuerdos OBA podrán ser acordadas por el Productor y la Transportista.

### En consulta pública

**6.5.2.** Dichos Acuerdos OBA se implementan a través de una cuenta, en virtud de la cual el Productor puede: acumular gas inyectado al gasoducto que no ha sido vendido a ningún usuario; o asignar gas no inyectado al gasoducto. En ambos casos, el Productor deberá contar con la autorización expresa de la Transportista.

**6.5.3.** Los apartamientos de las condiciones pactadas en los Acuerdos OBA habilitan a la Transportista a aplicar penalizaciones de acuerdo con el punto 7.1.1, según el caso.

## 6.6. Bandas de tolerancia

**6.6.1.** El objetivo de Cargadores, Productores, Transportistas y Consumidores Directos es ajustar, en lo posible, los desbalances acumulados, haciendo que estos tiendan a cero en el menor tiempo posible, no obstante lo cual se admitirán bandas de tolerancia.

**6.6.2.** Las amplitudes de bandas globales de tolerancia de cada sistema se determinaron oportunamente sobre la base de los condicionamientos que impone la configuración de los gasoductos troncales. Dichas amplitudes de banda podrán ser revisadas y actualizadas.

**6.6.3.** La amplitud de bandas para el desbalance acumulado es:

- 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.

La Transportista establecerá, de acuerdo con el Punto 6.6.8, valores intermedios de las bandas de tolerancia (que pueden ser asimétricos), válidos para todo su sistema.

**6.6.4.** Durante el período invernal regulatorio, la banda de tolerancia de los desbalances acumulados, por tipo de sujeto, se distribuirá de la siguiente manera:

- Productores: 20 % de la Banda de Tolerancia Global definida para cada DO.
- Cargadores: 80 % de la Banda de Tolerancia Global definida para cada DO.

**6.6.5.** Análogamente, durante el período estival regulatorio, la banda de Tolerancia de los desbalances acumulados, por tipo de sujeto, se distribuirá de la siguiente manera:

- Productores: 50 % de la Banda de Tolerancia Global definida para cada DO.
- Cargadores: 50 % de la Banda de Tolerancia Global definida para cada DO.

**6.6.6.** 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

**En consulta pública**

lapso máximo de tres (3) horas en el día operativo, siempre que esto no genere desabastecimiento a la Demanda Prioritaria.

Para Cargadores con solo contratos de transporte interrumpible o intercambio y desplazamiento, la desviación diaria máxima admitida será equivalente al 10 % de la capacidad de referencia asignada por la Transportista para los Cargadores que no poseen transporte firme contratado.

**6.6.7.** Para la desviación porcentual diaria en las inyecciones:

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

**6.6.8.** Las Transportistas informarán por los medios indicados en el Punto 4.1.8 a los Cargadores, junto con la programación, los valores de las bandas de tolerancias aplicables para el día siguiente.

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

- Estimación de entregas informadas por los Cargadores.
- 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. La 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.

**6.6.10.** Las Transportistas entregarán a sus Cargadores y Productores (cuentas OBA) los balances del mes vencido hasta el día 10 del mes siguiente (cierre provisorio) y hasta el día 20 del mes siguiente (cierre definitivo).

A los efectos de cumplir con los plazos estipulados en el párrafo anterior, los Operadores Relacionados de los Puntos Recepción y Entrega deberán entregar los cambios en las asignaciones, en los volúmenes de los puntos por ellos operados, antes de los días 5 (provisorio) y 15 (definitivo) del mes siguiente al mes vencido.

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 la Transportista y el Cargador o Productor, que no podrá exceder el día 25 del mes corriente (para el cierre provisorio) y el último día del mes (para el cierre definitivo).

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

### **En consulta pública**

De alcanzarse dichos límites, cualquiera de ellos, sin haberse corregido el desbalance originado por esta metodología, la Transportista podrá imputar al desbalance acumulado del Cargador y/o Productor el total de la cantidad que reste compensar a esas fechas.

**6.6.11.** Cualquier ajuste que realice la Transportista con posterioridad al indicado en el Punto 6.6.10 deberá incluir un período mínimo de diez (10) días corridos para permitir que el Cargador y/o Productor corrija el ajuste de desbalance que pudiera surgir.

## **6.7. Control de Consumos, Desvíos y Desbalances**

**6.7.1.** Diariamente, y para el día operativo n-2, las Licenciatarias de Distribución serán responsables de controlar: (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. (iii) Los desbalances asignados por esa Distribuidora a cada cliente medido o grupo de clientes no medido.

**6.7.2.** En los casos en que la Distribuidora sea el operador relacionado en el punto de entrega, esta deberá controlar 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 volumen total autorizado a cada grupo de usuarios no medido. (iiii) Los desvíos producidos.

**6.7.3.** Las Transportistas informarán al ENARGAS los datos de consumos, autorizaciones y desbalances por cada Cargador directo (*by-pass* físico) que adquiere gas y transporte, y que tiene medición diaria.

**6.7.4.** Las Licenciatarias remitirán lo anteriormente indicado, conforme se solicita en los Protocolos vigentes, con sus modificaciones o actualizaciones posteriores.

**6.7.5.** 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 cinco (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.

**6.7.6.** Para los usuarios GNC, SGG y P3, consumidores directos, el desbalance será considerado en forma mensual, en tanto no cuenten con telemedición. Asimismo, se controlará que no exista un comportamiento abusivo en la estimación del consumo de dichos usuarios.

### **En consulta pública**

**6.7.7.** Las Consumidores Directos, que adquieran el gas natural en forma directa de los Productores o Comercializadores, son sujetos obligados frente a esta norma, particularmente, en lo que se refiere a desbalances.

**6.7.8.** Los Consumidores Directos deberán informar las nominaciones diarias a la prestadora del servicio de distribución de gas natural de su zona o área de distribución. Para el caso en 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.

**6.7.9.** Cuando los Consumidores Directos 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 estos consumidores, respecto de las confirmaciones de otros usuarios de la Comercializadora.

Además, la Distribuidora que brinde el transporte y/o la distribución deberá llevar una contabilidad independiente en lo que respecta a desbalances de estos usuarios abastecidos por un Comercializador, respecto de otros usuarios a los que este provea de gas natural.

**6.7.10.** Para los usuarios GU (Industrias y Usinas), los desbalances serán diarios y deberán ser controlados por las Distribuidoras, según lo establecido en el Punto 6.7.1.

**6.7.11.** En el caso de los Cargadores Directos del Sistema de Transporte, las obligaciones descritas recaerán en las Licenciatarias de Transporte, según lo establecido en el Punto 6.7.3.

**6.7.12.** 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 y comercializadores 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.

## En consulta pública

### **CAPÍTULO 7 – MULTAS**

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

#### **7.1. Penalidades para aplicar por las Transportistas.**

Estas penalidades serán aplicadas por la Transportista a través de una “Comunicación” al Cargador o Productor, donde consten los cálculos tenidos en cuenta para su evaluación, que incluya, en forma desglosada, las cantidades correspondientes a la recepción y las entregas involucradas, tanto en sus valores programados como efectivos al cierre del balance mensual, así como el plazo de diez (10) días hábiles administrativos para el pago de tales penalidades. Este no liberará en modo alguno al Cargador o Productor de los pagos de otras obligaciones. 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 del balance correspondiente al día operativo, los que se encontrarán disponibles antes de las 10:00 h del DO n+1. Serán tenidas en cuenta las correcciones de las transferencias de desbalances, según lo establecido en el Punto 9.2.1.1.b). La información oficial sobre desbalances, que los Cargadores/Productores deben verificar diariamente, será aquella publicada en los sistemas de nominaciones y balances de las Transportistas.

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

##### **7.1.1. Tipos de penalidades para aplicar por las Transportistas.**

Existen dos tipos de penalidades que han de aplicar las Transportistas: por desbalances acumulados fuera de la banda de tolerancia y por entregas/inyecciones diarias en exceso/defecto respecto de las cantidades autorizadas.

###### **7.1.1.1. Penalidades por desbalances acumulados fuera de la banda de tolerancia.**

Se aplican toda vez que el Cargador o Productor se encuentra fuera de la banda de tolerancia, en sentido positivo o negativo, durante más de un (1) día operativo. En este caso, le corresponderá una multa por el exceso de banda de tolerancia a partir del segundo día.

###### **7.1.1.2. Penalidades por desvío diario, por encima de las cantidades autorizadas.**

Se aplican toda vez que la desviación diaria porcentual en las entregas/inyecciones, en exceso o en defecto del Cargador/Productor es mayor del 10 %.

##### **7.1.2. 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 desvío diario porcentual, se aplicará únicamente la multa de mayor valor.

### En consulta pública

#### 7.1.3. Monto de las penalidades para aplicar por las Transportistas.

El monto de las penalidades, tanto para Cargadores como para Productores, se determinará según las siguientes fórmulas:

Para desbalance acumulado:

$$M = k \times TI \times VD_{ac}$$

Donde:

M es el monto de la penalidad (\$).

k = 2; si la multa se aplica a un desbalance acumulado de un Cargador (entrega).

k = 16; si la multa se aplica a un desbalance acumulado de un Productor (recepción).

TI es la tarifa de transporte vigente en los días, en que se produjo el desbalance para la ruta Neuquén-GBA, en el sistema de TGN (\$/m<sup>3</sup>).

VD<sub>ac</sub> es el volumen fuera de la banda de tolerancia en que el productor/cargador se encuentra por encima/debajo de esta, sin considerar el primer día de desbalance.

Para desvío diario:

$$M = k \times TI \times VD_d$$

M es el monto de la penalidad (\$).

k = 2; si la multa se aplica a un desvío diario de un Cargador (entrega).

k = 16; si la multa se aplica a un desvío diario de un Productor (recepción).

TI es la tarifa de transporte vigente en los días, en que se produjo el desbalance para la ruta Neuquén-GBA, en el sistema de TGN (\$/m<sup>3</sup>).

VD<sub>d</sub> es el volumen que genera que el valor absoluto del desvío diario porcentual supere el 10 %.

#### 7.1.4. Destino de las penalidades para aplicar por las Transportistas.

La totalidad de lo recaudado por estos conceptos será para las Transportistas.

### 7.2. Sanciones para administrar por el ENARGAS.

En todos los casos de sanciones que ha de administrar el ENARGAS, en uso de sus facultades, este decidirá en cada caso la sanción que corresponda, siguiendo los procedimientos establecidos en la Ley N.º 24.076 para su aplicación y manteniendo las facultades sancionatorias que le son propias.



**En consulta pública****CAPÍTULO 8 – INYECCIÓN DE GAS NATURAL**

**8.1.1.** Si, en un día operativo determinado, algún OR inyectase un caudal superior al programado por la Transportista en un Punto de Recepción, y, por ese motivo, se viera superada la MAPO del gasoducto, ya sea en el punto de recepción de dicho OR o en cualquiera de sus secciones, u otros puntos de recepción, la Transportista deberá notificar al OR incumplidor para que cese dicha conducta de manera inmediata.

**8.1.2.** En tal comunicación, se hará saber el alcance del incumplimiento, con el detalle de caudales inyectados en exceso, y se indicará, asimismo, que la Transportista adoptará todas las medidas que sean necesarias para evitar que se ponga en riesgo la integridad del gasoducto —y/o de cualquiera de sus instalaciones conexas—, así como para evitar cualquier tipo de impacto en el servicio público y de riesgo para las personas, para las instalaciones y para el medio ambiente.

**8.1.3.** En esta notificación de reducción de caudales, que puede llegar a la suspensión de inyecciones del OR en cuestión, se considerará el aviso previo a la restricción física.

**8.1.4.** Si el OR no cumple con lo solicitado en un tiempo prudencial —que la Transportista fijará y comunicará en cada uno de los casos—, ocasionando un riesgo para el transporte, o si su conducta es un manejo repetido y deliberado que perjudica al Sistema en su programación cotidiana, la Transportista deberá actuar físicamente restringiendo las instalaciones de ingreso a los gasoductos, incluso llegando al cierre total de las válvulas, en caso de corresponder, ya sea porque el caudal para restringir es cero o porque no se disponen de dispositivos que permitan restringir en forma parcial el caudal de una manera segura.

**8.1.5.** Si, en un día operativo determinado, algún OR no permite cumplir el programa de inyección a otro OR, debido a que:

- (i) ha inyectado un caudal superior al programado por la Transportista, sin que este caudal incremental origine la superación de la MAPO del gasoducto o,
- (ii) en los días previos, este OR generó un desvío de inyección acumulado,

la Transportista podrá realizar un requerimiento al OR que produjo dicha situación, acorde con lo especificado en 8.1.2 y 8.1.3.

**8.1.6.** En caso de disminución de la capacidad de transporte fuera del horario de programación y que, como consecuencia de ello, no permita cumplir con las programaciones para el día operativo en curso u obligue a reducir las inyecciones en forma transitoria, la Transportista pedirá a los OR que reduzcan sus caudales de inyección en forma prorrateada a sus caudales programados para tal día operativo. Una vez que la Transportista disponga el cierre de dicho día operativo, autorizará las transferencias de desbalance necesarias para completar las recepciones faltantes a los Cargadores que hubieran podido verse afectados por la reducción y/o reprogramación.

**En consulta pública**

## **CAPÍTULO 9 – ESTADOS DEL SISTEMA**

### **9.1. Estados del Sistema**

Se establecen cuatro (4) diferentes Estados del Sistema, de acuerdo con la situación operativa de cada día.

Cada Transportista deberá determinar el Estado de su Sistema de transporte e informarlo, de acuerdo con el Capítulo 10 — Flujo de Información. Estas comunicaciones se realizarán en el mismo momento, en que ocurra el cambio, y se notificarán los motivos.

La Transportista en cualquier momento, por razones fundadas, pero a su solo juicio, podrá declarar el estado de alerta, crítico o emergencia, e informar a los Cargadores las causas que provocaron la situación.

#### **9.1.1. Estado normal**

El sistema está en estado normal cuando no se encuentra en ninguno de los estados definidos a continuación.

#### **9.1.2. Estado de alerta**

Es aquel en el cual las entregas autorizadas por la 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 autorizado.

#### **9.1.3. 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.

#### **9.1.4. Estado de emergencia**

Es aquel en la cual se considera en riesgo el abastecimiento de la Demanda Prioritaria, según el punto 9.4.1.

### **9.2. Mecanismos para salvaguarda del sistema**

#### **9.2.1. Cuando no está afectada la Demanda Prioritaria**

##### **9.2.1.1. 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 auxilio entre ellos ayuden a la mejor operación y al sostenimiento del sistema.

Estos acuerdos contemplarán:

### **En consulta pública**

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

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. Estas transferencias estarán sujetas a la aprobación previa por parte de las Transportistas.

En caso de solicitarse transferencias para el día operativo anterior, estas podrán requerirse hasta las 08:00 h 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 h. 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 a la 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 suscritos 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.

#### **9.2.1.2. Acuerdos de asistencia entre Transportistas.**

Las Transportistas asimismo firmarán, antes del inicio de cada temporada invernal, acuerdos de asistencia recíproca para asistirse ante emergencias del sistema y para facilitar los intercambios de desbalance y/o transporte entre Cargadores de distintas Transportistas, como procedimientos de asistencia entre Transportistas, que incluirán mecanismos de puesta en marcha e implementación. Estos serán puestos en conocimiento del ENARGAS.

#### **9.2.2. Cuando hay afectación o riesgo para la Demanda Prioritaria**

##### **9.2.3.1. Emergencia.**

El Cargador que prevea que no podrá satisfacer su Demanda Prioritaria deberá cumplir con lo enunciado en los apartados 9.3 a 9.9.

**En consulta pública**

**9.3. Situación Previa: Declaración de Estado de Preemergencia**

**9.3.1.** El Estado de Preemergencia podrá ser declarado por una Distribuidora cuando prevea que, para un Día Operativo determinado, pueda no satisfacer su Demanda Prioritaria en el Área de Servicio bajo su responsabilidad. Asimismo, dicho estado podrá ser declarado por una Transportista cuando prevea que, por un desvío en las inyecciones previstas en los puntos de Recepción y/o de Entrega, su Sistema puede entrar en un escenario de emergencia, que ponga en riesgo el abastecimiento de la Demanda Prioritaria de una o más Distribuidoras.

**9.3.2.** A tal efecto, la Distribuidora o Transportista, según sea el caso, deberá comunicar vía correo electrónico las causas por las cuales se ha declarado el Estado de Preemergencia, a todos los sujetos activos de la industria de gas natural que considere necesarios y a aquellos que se encuentren directamente involucrados, así como al ENARGAS y a la Secretaría de Gobierno de Energía, del Ministerio de Hacienda de la Nación.

**9.3.3.** Una vez declarado y comunicado el Estado de Preemergencia, y a los efectos de cesar con dicho estado, la Distribuidora o Transportista, según sea el caso, deberá dar cumplimiento a las siguientes acciones:

9.3.3.1. Si es una Distribuidora la que declara el estado de Preemergencia, deberá gestionar la compra del volumen de gas natural faltante para la Demanda Prioritaria. En el caso de recurrir al mercado *spot*, deberá agotar, como primera instancia, la del Mercado Electrónico de Gas S.A. (MEGSA).

9.3.3.2. Aplicar los mecanismos de asistencia entre Cargadores.

9.3.3.3. Aplicar los cortes necesarios a los servicios interrumpibles, dentro del Área de Servicio de la Distribuidora que declare el Estado de Preemergencia.

9.3.3.4. Dar aviso de la situación a la Transportista correspondiente para que identifique y cuantifique los contratos de transporte interrumpibles (TI) que puedan ser susceptibles de cortes, a los fines de agilizar la toma de decisiones en una eventual posterior declaración del Estado de Emergencia. Todo ello, sin perjuicio de que la efectiva restricción de transporte, en caso de ser necesaria, será definida dentro del ámbito del Comité Ejecutivo de Emergencia (en adelante, "CEE").

9.3.3.5. En el caso de ser la Transportista la que declare el Estado de Preemergencia, deberá solicitar a la/s Distribuidora/s que pudieran verse afectadas en el abastecimiento de su Demanda Prioritaria, que identifiquen sus contratos de servicio interrumpibles. Sin perjuicio de que la efectiva restricción de los servicios interrumpibles, en caso de ser necesaria, será definida dentro del ámbito del CEE.

9.3.3.6. Si habiendo cumplido con la totalidad de las acciones detalladas en el Punto 1.3., aun así, la Distribuidora o Transportista prevea que no podrá satisfacer la Demanda Prioritaria, deberá declarar el Estado de Emergencia, conforme los lineamientos establecidos en el Punto 9.4 de la presente norma. En tal caso, la Distribuidora deberá acreditar el cumplimiento de la totalidad de las acciones del punto

### **En consulta pública**

9.3.3. con la correspondiente documentación respaldatoria, la cual será requerida como primer punto al inicio de la reunión del CEE.

9.3.4. En ningún caso, podrá declararse el Estado de Preemergencia y/o de Emergencia por razones comerciales.

9.3.5. En el caso de que la Distribuidora o Transportista se encuentre en condiciones de declarar el cese del Estado de Preemergencia, habiendo aplicado las acciones detalladas en el Punto 9.3.3., deberá comunicarlo vía correo electrónico a los sujetos activos de la industria involucrados, al ENARGAS y a la Secretaría de Gobierno de Energía, del Ministerio de Hacienda de la Nación.

## **9.4. Declaración del Estado de Emergencia**

9.4.1. El Estado de Emergencia podrá ser declarado por cualquier Transportista o Distribuidora que, habiendo adoptado las medidas propias de un operador diligente y responsable y cumplido con las acciones enumeradas en el Punto 9.3.3., consideren en riesgo el abastecimiento de su Demanda Prioritaria, sea por falta de gas natural o del servicio de transporte, en el Área de Servicio bajo su responsabilidad.

9.4.2. La Distribuidora que, sin cumplir la totalidad de las medidas y de las acciones arriba indicadas, convocase al CEE será pasible de sanción, conforme al Régimen de Penalidades previsto en el Capítulo X de las Reglas Básicas de su Licencia.

9.4.3. El ENARGAS podrá indicar a una Distribuidora o Transportista que convoque al CEE, cuando considere que existe un potencial riesgo de desabastecimiento de la Demanda Prioritaria, en cualquier Área de Suministro de cualquier Prestador del Servicio de Distribución, o por cualquier otra razón que, a criterio del ENARGAS, resulte relevante.

9.4.4. Declarada la Emergencia, en caso de que esta sea declarada por una Distribuidora, se informará a las Transportistas y se conformará un CEE.

9.4.5. El ENARGAS podrá requerir la información respaldatoria, a fin de evaluar las causas que originaron la convocatoria del CEE. Para el caso de detectarse algún incumplimiento por parte del sujeto convocante, éste será pasible de sanción, conforme al Régimen de Penalidades previsto en el Capítulo X de las Reglas Básicas de la Licencia.

## **9.5. Convocatoria, autoridades y funciones del CEE.**

9.5.1. Las Transportistas citarán a quienes deban participar del CEE y deberán poner en conocimiento de ello al ENARGAS.

### **En consulta pública**

**9.5.2.** Los integrantes del CEE, convocados de acuerdo con las necesidades de cada situación, serán —independientemente de quien haya declarado el Estado de Emergencia—, como mínimo, un representante de las Transportistas, de la Distribuidora y de cada Cargador que, por su situación geográfica y conformación de demanda, tenga o pueda tener incidencia para resolver la situación. La presencia de un representante de la Secretaría de Gobierno de Energía, del Ministerio de Hacienda de la Nación, quedará supeditada a las condiciones que ese organismo estime corresponder.

**9.5.3.** La determinación y adopción de las medidas a llevar a cabo, dentro del ámbito del CEE, serán responsabilidad de los Operadores de los Sistemas.

**9.5.4.** Asimismo, se permitirá o se solicitará la participación de cualquier otro Sujeto de la Industria que pueda ser total o parcialmente causante de dicha Emergencia o que pueda paliarla con alguna medida correctiva a su alcance.

**9.5.5.** Salvo indicación en contrario, el CEE se reunirá en el Centro de Control de la Transportista que abastece al Cargador que declara la Emergencia.

**9.5.6.** El CEE será presidido por un representante de la Transportista que resulte involucrada.

**9.5.7.** El ENARGAS propiciará que el CEE sea un ámbito participativo donde deberá, en todo momento, priorizarse la transparencia, la razonabilidad, la no discriminación y la confiabilidad del servicio público, en las medidas que se adopten.

**9.5.8.** La Distribuidora que haya declarado el Estado de Emergencia y convocado al CEE deberá acompañar a su inicio la documentación necesaria que acredite el cumplimiento de las acciones enumeradas en el Punto 9.3.3. Dicha documentación será adjuntada como Anexo al Acta del CEE.

Si existiera al respecto algún incumplimiento por parte de la Distribuidora, esta será pasible de sanción, conforme al Régimen de Penalidades previsto en el Capítulo X de las Reglas Básicas de su Licencia.

Podrá admitirse que alguna documentación no esté disponible en la convocatoria al CEE, pero esta deberá suplirse con una declaración jurada por parte de un representante de la Distribuidora convocante. Para esto último, en el CEE se establecerá un plazo de entrega de dicha documentación.

## **9.6. Aplicación de las medidas adoptadas en un CEE**

**9.6.1.** Las decisiones que se acuerden en el CEE serán de cumplimiento obligatorio para todos los Sujetos Activos de la Industria del Gas.

**9.6.2.** Apertura de la oferta y de la demanda:

9.6.2.1. Ante la declaración de la Emergencia, las Distribuidoras deberán informar a las Transportistas la demanda prevista en su Área de Licencia, en forma detallada por segmento de demanda, discriminando consumos interrumpibles y

### **En consulta pública**

firmes, e identificando las posibles reducciones a realizar sobre su entrega programada para el resto del DO, y más allá de ese lapso.

9.6.2.2. Por otro lado, las Transportistas deberán presentar en el CEE la siguiente información: a) la correspondiente a otros Cargadores, de manera de completar la demanda total dentro del Sistema de Transporte; y b) la correspondiente a las inyecciones (oferta) de gas natural actuales y proyectadas para el Día Operativo y los días subsiguientes, la que deberá reflejar las condiciones operativas del Sistema teniendo en cuenta la disponibilidad real de gas nacional y de importación.

**9.6.3.** Los volúmenes asignados a la Demanda Prioritaria en un CEE serán solicitados por la Distribuidora bajo un referente "CEE", que tendrá la vigencia y las condiciones de abastecimiento que se establezca en él.

**9.6.4.** En función de los volúmenes requeridos para abastecer la Demanda Prioritaria, y respecto de todo otro consumo que el CEE determine que no deba afectarse, el operador del sistema (Distribuidora y/o Transportista) será responsable de la implementación de las medidas que se hubieran resuelto en el CEE, y en los plazos establecidos.

**9.6.5.** La/s Transportista/s arbitrará/n los medios necesarios en sus sistemas de gestión de despacho para asegurar que los volúmenes solicitados bajo referentes "CEE para Demanda Prioritaria" sean reasignados en reprogramación, conforme a las condiciones antes indicadas.

**9.6.6.** Todos los Cargadores, cuyo abastecimiento fuese afectado por la decisión del CEE, bajo los mecanismos previstos en la presente norma, estarán autorizados solo a consumir las cantidades efectivamente confirmadas, luego de las reprogramaciones indicadas en el CEE; se penalizará cualquier incumplimiento, conforme a lo establecido en los Reglamentos del Servicio de la Licencia de Distribución o Transporte, según corresponda. Asimismo, será de aplicación lo indicado en el Punto 9.8. Compensaciones.

**9.6.7.** En caso de que se detectasen desbalances negativos, la totalidad de los volúmenes excedentes, respecto de la Demanda Prioritaria al cierre del DO, serán devueltos por las Transportistas a los Productores en el siguiente DO al cual se les hubiera asignado un referente en el CEE.

### **9.7. Otras consideraciones**

**9.7.1.** La gestión de los contratos de abastecimiento y su suficiencia es de exclusiva responsabilidad de los Cargadores, sean Distribuidoras o Consumidores Directos. La falta de acatamiento ante una Emergencia declarada constituirá una falta grave, al poner en riesgo el normal abastecimiento de los usuarios Residenciales y servicios esenciales (hospitales, nosocomios, escuelas, etc.), y será pasible de sanción, conforme a los Reglamentos del Servicio de la Licencia de Distribución o Transporte, según corresponda.

**9.7.2.** En caso de que la Distribuidora que declare el Estado de Emergencia no se encuentre físicamente en el sitio de la/s Transportista/s, podrá establecerse una

### En consulta pública

Audio-Teleconferencia con el resto de los integrantes del CEE, los que deberán suscribir las correspondientes Actas, con carácter de Declaración Jurada, respecto de los dichos de la Distribuidora, que participó del CEE mediante el uso de dicha tecnología por razones de distancia y tiempo.

## 9.8. Compensaciones

**9.8.1.** Las Transportistas y las Distribuidoras del Servicio de Distribución deberán identificar a los Cargadores, Comercializadores y Consumidores que no hubiesen ajustado su consumo y cuantificar el desvío, respecto de lo autorizado en el CEE.

**9.8.2.** Los desvíos indicados en el punto anterior generarán compensaciones (en adelante "Compensaciones") que se calcularán conforme la siguiente fórmula:

$$C = (CR - CA) \times 16 \times TI$$

Donde:

C es el monto de la compensación (\$).

TI es la tarifa de transporte vigente en los días en que se produjo el desbalance para la ruta Neuquén-GBA en el sistema de TGN (\$/m<sup>3</sup>).

CR es el consumo real (m<sup>3</sup>).

CA es el consumo autorizado por CEE (m<sup>3</sup>).

**9.8.3.** Dichas Compensaciones serán pagaderas por los Cargadores, Comercializadores y/o Consumidores al Cargador que hubiese sido afectado por la Emergencia.

**9.8.4.** Para los supuestos de falta pago de las Compensaciones aquí establecidas, quedará habilitada la instancia ante la Autoridad Regulatoria, por vía del artículo 66 de la Ley N.º 24.076.

## 9.9. Acta del Comité Ejecutivo de Emergencia.

**9.9.1.** En cada oportunidad en que se convoque al CEE, se conformarán Actas de apertura y de cierre que serán suscriptas por los participantes convocantes y convocados y que incluirán, como mínimo, la siguiente información:

- i. Fecha del CEE.
- ii. Parte que convocó la Emergencia.
- iii. Partes convocadas al CEE.
- iv. Otros Participantes del CEE.
- v. Resumen de la situación de Emergencia que génera la convocatoria.
- vi. Resumen de la situación general del sistema de gas natural.
- vii. Decisiones tomadas por el CEE.
- viii. Firma de la planilla por los participantes, indicando la empresa que representa.
- ix. Fecha de cierre del CEE, cuando corresponda.
- x. ANEXO: documentación de respaldo al cumplimiento de las acciones enumeradas en el Punto 9.2.3.



**En consulta pública**

**9.9.2.** Las actas deberán ser firmadas por todos los participantes, ya sea en conformidad o en disconformidad, pero, en esta última situación, la firma en disconformidad deberá estar claramente explicitada en el acta.

**9.9.3.** Para el caso de que algún integrante del CEE se negara a suscribir el/las Acta/s, se deberá dejar constancia allí mismo de esto.

**9.9.4.** La/s Transportista/s deberán remitir al ENARGAS, vía correo electrónico, las Actas de apertura y cierre del CEE, inmediatamente después de la finalización de cada una de estas.

Posteriormente, deberán remitir los originales, a efectos de ser incorporados al Expediente correspondiente.

Las Actas así conformadas estarán disponibles en la web del ENARGAS para consulta de los Sujetos Activos de la Industria del gas natural.

## En consulta pública

### CAPÍTULO 10 – FLUJO DE INFORMACIÓN

#### 10.1. Introducción

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

En el estado actual del sistema, existen dos (2) importantes tipos de intercambio regular de información: el ciclo de las programaciones de gas y la información de control del sistema.

#### 10.2. Información del ciclo de programaciones y balances

**10.2.1.** La información del ciclo de programaciones documenta las solicitudes de gas, nominaciones de transporte, confirmaciones y autorizaciones de las instancias de Programación, Reprogramación DO-1 y Reprogramación DO.

**10.2.2.** La información recomendada, que se muestra a continuación, es intercambiada solamente entre la 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 16:00 h 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.

#### 10.3. Información de control del sistema

**10.3.1.** Las Transportistas enviarán a los Cargadores y a la otra Transportista diariamente antes de las 10: 00 h información del estado general del sistema del día operativo en curso, a saber:

- a) Estado del sistema.
- b) Banda de desbalance autorizada.

### En consulta pública

- c) Inyecciones por gasoducto del día anterior y presiones en cada cabecera de hora 6:00, del día actual al requerimiento particular.
- d) *Line pack* del sistema a las 6:00 h.
- 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 y estival, estados de desbalance de cada Cargador.

Asimismo, producido el cierre diario, las Transportistas informarán a cada Cargador su balance diario y acumulado que será enviado al despacho correspondiente antes de las 13:00 h del día operativo en curso, para poder ser utilizado en la Programación.

#### 10.3.2. Información suministrada por las Transportistas al ENARGAS:

- 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.
- d) *Line pack* a las 6:00 h del día actual.
- e) Variación de *line pack* respecto al 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, reguladas y caudal por punto de entrega).
- i) Parámetros significativos de la red de transporte en nodos singulares.
- j) Estados de desbalance por Cargador.

**10.3.3.** Cada Distribuidora mantendrá un informe diario que resuma información relevante respecto a las nominaciones, los pronósticos y los 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) Temperaturas registradas el día anterior (mínima, máxima y media).
- f) Temperatura, según pronóstico, esperada para el día operativo y los siguientes días.
- 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 para las próximas veinticuatro (24) horas.

**En consulta pública**

Asimismo, se ratifican todos los Protocolos de envío de información al TEOS — TABLERO DE ESTADO OPERATIVO DEL SISTEMA y EDF — ESTIMACIÓN DIARIA FINAL, que se encuentran vigentes, con sus modificaciones o actualizaciones posteriores.

**En consulta pública**

**Véase el instructivo en la página siguiente.**

**Formulario para observaciones**

**Observaciones propuestas a la NAG-601 Año 2019  
Norma de Despacho de Gas Natural**

Empresa:

Rep. Técnico:

Dirección:

C. P.:

Tel.:

Página:

Apartado:

Párrafo:

**Donde dice:**

**Se propone:**

**Fundamento de la propuesta:**

<b>Firma</b>	<b>Aclaración</b>	<b>Cargo</b>

**En consulta pública**

**Instrucciones para completar el formulario de observaciones propuestas (uno por cada apartado observado)**

1. En el espacio identificado “**Donde dice**”, transcribir textualmente el párrafo correspondiente del documento puesto en consulta.
2. En el espacio identificado “**Se propone**”, indicar el texto exacto que se sugiere.
3. En el espacio identificado “**Fundamento de la propuesta**”, se debe completar la argumentación que motiva la propuesta de modificación, mencionando en su caso la bibliografía técnica en que se sustente, que debe ser presentada en copia, o bien, detallando la experiencia en la que se basa.
4. Dirigir las observaciones al ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS), Suipacha 636, (C1008AAN) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
5. Las observaciones relacionadas con el asunto normativo especificado en el formulario deben ser remitidas al ENARGAS por medio de una nota dedicada exclusivamente a tal fin, adjuntando una impresión doble faz, firmada en original del cuadro elaborado y la versión en soporte digital con formato editable (*Word*).

**En consulta pública**

**Tabla integrada de observaciones**

Observaciones al proyecto **“NAG-601 Año 2019 –  
Norma de Despacho de Gas Natural”**

Ref.: Expediente EX-2019-00389247-APN-GT#ENARGAS

ENTIDAD	Capítulo N.º, Apartado N.º./ Anexo/Tabla (ej. 2.1, Tabla 1)	Párrafo/ Ítem/ Nota (ej. Nota 1)	Donde dice	Se propone	Fundamento de la propuesta

**Instrucciones para completar la Tabla Integrada de Observaciones (Consulta Pública de proyectos)**

1. Como complemento al envío del formulario individual de observaciones que antecede, el participante de la consulta pública debe completar la presente Tabla, utilizando una fila del cuadro para cada una de las observaciones.
2. En el espacio identificado "**Donde dice**", transcribir textualmente el párrafo correspondiente del documento puesto en consulta.
3. En el espacio identificado "**Se propone**", indicar el texto exacto que se sugiere aplicar.
4. En el espacio identificado "**Fundamento de la propuesta**", se debe completar la argumentación que motiva la propuesta de modificación, mencionando en su caso la bibliografía técnica en que se sustente, que debe ser presentada en copia, o bien, detallando la experiencia en la que se basa.
5. Dirigir las observaciones al ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS) Suipacha 636, (C1008AAN) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
6. Las observaciones relacionadas con el presente proyecto puesto en consulta deben ser remitidas al ENARGAS por medio de una **nota dedicada exclusivamente a tal fin**, adjuntando una impresión doble faz, firmada en original del cuadro elaborado y la versión en soporte digital con formato editable (Word).
7. Las observaciones/sugerencias relacionadas con otras consultas deben ser remitidas por separado al ENARGAS **por medio de notas creadas específicamente para tal fin**, haciendo referencia al nombre del documento en consulta, expediente y resolución del ENARGAS en cada caso.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Anexo firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO EX-2019-00389247- -APN-GT#ENARGAS. Consulta Pública Proyecto NAG 601  
“Norma de Despacho de Gas  
Natural”

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 47 pagina/s.



