## Energía

**NOTA DE OPINIÓN: INTERCONEXIÓN PUERTO MADRYN - PICO TRUNCADO**

# Una obra millonaria que todavía presenta un funcionamiento incierto

**POR JORGE PIÑA**

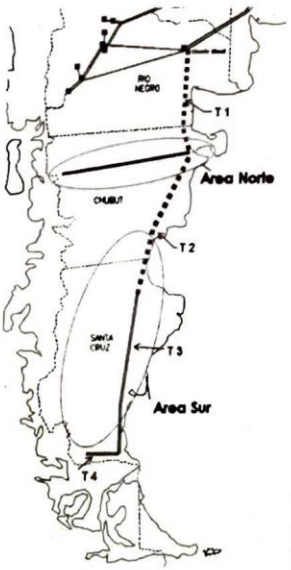
Las previsiones auguran que para principio del año próximo quedará inaugurada la obra de interconexión eléctrica entre Choele Choel y Puerto Madryn, con la que se dio el puntapié inicial para la interconexión de la Patagonia al sistema interconectado nacional.

Una vez cerrada esa etapa se pondrá en marcha el segundo tramo en Extra Alta Tensión entre Puerto Madryn y Pico Truncado.

Ahora bien, esos trabajos ¿ayudarán a reducir el déficit energético del país?

Lo que hay que tener en cuenta es que una línea de extra alta tensión de 500 kilovolts puede llegar a transmitir una potencia de 1.000 MW para una distancia de 300 kilómetros, lo que implica que cumple fines muy específicos para la transmisión de energía hacia los centros de consumo.

En la Patagonia se diferencian dos áreas eléctricas (ver mapa): la Norte, que comprende únicamente el norte de la provincia del Chubut y el área Sur, que comienza en el sur de esa provincia e incluye Santa Cruz. La demanda eléctrica para esas dos áreas es del orden del 4% respecto del resto del país.




LAS CUATRO ZONAS DE LA OBRA

A su vez, la demanda del área Norte está integrada por la carga de Aluar y la correspondiente a las ciudades de Trelew y Puerto Madryn. En conjunto representan un 2,3% de la demanda total del país. Hay que destacar que la central hidroeléctrica Futaleufú esta interconectada a esta área Norte, generando un aporte cercano a 400 MW.

En tanto, en el área Sur el nivel de demanda llega a los 250 MW aproximadamente (1,7% de la demanda del país), que son abastecidos con generación térmica local.

Así, queda claro que las necesidades de abastecimiento entre las distintas zonas -Norte o Sur- difieren de manera considerable. Si se observa el gráfico en la zona del tramo dos (T2) de la línea hacia el sur, el nivel de demanda en esas distancias es mínimo. Hoy se abastece con una línea de 132 kV hasta Puerto Deseado y con generación local.

Entonces habría que suponer que en lugar de abastecer demanda, la línea de extra alta tensión en esa zona (T2) estará transmitiendo energía desde una fuente de generación importante a los lugares donde la misma es consumida, como lo hacen las centrales del Comahue (Alicurá, Chocón, etc.) con su generación hidroeléctrica.

Sin embargo, de los criterios tenidos en cuenta para justificar la construcción de la línea de 500 kV, no se vislumbra qué nuevas fuentes de generación y demandas se han considerado asociadas al nuevo proyecto de transmisión.

El desarrollo de una obra de esta magnitud normalmente debería estar asociado a un compromiso de inversión tangible de demanda o generación. En este caso en particular, todo parece indicar que el hecho que indujo la decisión fue el anhelo de contar con la infraestructura suficiente para radicar proyectos que puedan ser llevados a cabo a partir de tener la línea construida.

DANIEL FELDMAN

EL GOBIERNO PRETENDE LLEVAR LA LÍNEA DE EXTRA ALTA TENSIÓN HASTA RÍO TURBIO

Un principio que prevalece en la estabilidad de un sistema eléctrico es que una línea transfiera una potencia acorde con su capacidad de diseño. Por tanto, no se deja a una línea de 500 kV con escasa carga o en vacío pues podría llevar a un funcionamiento inestable del sistema vinculante. Esto, por su parte, implicaría: a) tener que operar a menor tensión a la espera de una mayor demanda o generación en su extremo o b) incorporar equipamientos de compensación que permitan adecuar el funcionamiento y por ende una mayor inversión.

La ley N° 23.681 de 1989 estableció un recargo del 0,6 % sobre el precio de venta de la energía y se aplica a los consumidores de todo el país. La normativa establecía que el beneficiario de este gravamen sería Santa Cruz, hasta tanto pudiera interconectarse con el Sistema Argentino de Interconexión (SADI). Hace 15 años que se está juntando el dinero. Ya es hora, entonces, de que se materialice esa obra.

La normativa también previó que ese recargo se aplique hasta tanto se energice el primer tramo de la interconexión del SADI con Patagonia (zona T1 del gráfico). Pero después, el decreto 1378 de noviembre de 2001 modificó la ley anterior y estableció que el recargo mantenía su vigencia, luego de finalizada la obra del tramo uno y que ese dinero se destinaría a un fondo fiduciario con la finalidad única y exclusiva de atender a las erogaciones que resulten de esa obra durante el plazo que fuera necesario.

Sin embargo, los aportes de capital para la inversión de aproximadamente $ 212,5 millones del tramo uno (son 354 kilómetros) lo realizaron en un 31% Aluar y la Hidroeléctrica Futaleufú y el 69 % restante lo aportó el Estado Nacional.

## El Plan Federal

Con el Plan Federal de Transporte, el Estado indujo a que las obras de 500 kV se hicieran con participación privada, además de fomentar la construcción de aquellas nuevas líneas que permitieran un funcionamiento del sistema más confiable.

Este plan fue formulado en 2000 y el Estado aporta a un fondo fiduciario, con un recargo, al Fondo Nacional de Energía Eléctrica, merced a otro impuesto que se incorporó también en la tarifa de todos los usuarios y que permitió recaudar desde mayo de 2000 cerca de $ 45 millones por año.

Más tarde, la resolución 831 de 2003 incorporó al Plan Federal de Transporte en 500 kV el tramo 2 (T2) de 340 km, entre Puerto Madryn y Pico Truncado, pero no previó un centro de transformación en la zona de mayor demanda (Comodoro Rivadavia) lo que permitiría un mejor funcionamiento de la línea y del sistema en su conjunto.

Además, para la realización del tramo dos se incluyó en el Presupuesto Nacional de 2004 un aporte de $ 90,9 millones y en el de este año, se asignaron $ 155 millones.

Para el tramo tres, previsto entre Pico Truncado y Río Gallegos y el tramo cuatro, desde Río Gallegos hasta Río Turbio, todavía no se conocen los mecanismos de aporte de capital que lo financiarán.

Ojalá que en un futuro cercano los argentinos veamos, luego de tanto tiempo y esfuerzo económico, una Patagonia industrialmente más fuerte.

Ahora bien, en tiempos donde la inversión privada escasea y el financiamiento es con altas tasas de interés, es necesario el desarrollo de inversiones en infraestructura sobre la base de compromisos ciertos, en los que se tengan en cuenta todos los aspectos técnicos para que los recursos aplicados den como resultado más valor agregado a la mayor cantidad de habitantes posible.#

TRANSPA S.A.

TRANSPA S.A

EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL DE LA PATAGONIA