

UNIVERSIDAD ESAN



**PROPUESTA DE MEJORA DEL TRATAMIENTO REGULATORIO DE
LOS CARGOS TARIFARIOS ADICIONALES INCLUIDOS EN EL
PEAJE DE TRANSMISIÓN PARA EL DESARROLLO DE
INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA**

**Tesis presentada en satisfacción parcial de los requerimientos para obtener
el grado de Magíster en Gestión de la Energía**

Por:

Delgado Pariona Jorge Santiago
Jaimes Garcés Luis Eduardo
Jesús de Lama Manuel Andrés
Unda Valverde Jean André

Programa de la Maestría en Gestión de la Energía

Lima, 25 de setiembre de 2017

Resumen Ejecutivo

Nuestra tesis parte de la identificación de que el Estado ha venido creando cargos tarifarios adicionales en el Peaje de Transmisión cuyas finalidades no están directamente asociadas a la remuneración de las actividades de generación, transmisión y distribución de electricidad. Estos cargos encarecen la tarifa eléctrica a los usuarios finales, y han venido incrementándose de manera significativa entre los años 2008 y 2012, pasando de 5 a 11 cargos adicionales:

1. Cargo por Compensación de Generación Adicional que implica el pago por instalación de unidades de emergencia.
2. Cargo por Compensación de Costo Variable Adicional, que implica los sobrecostos de las unidades que operan con costo variable mayor al costo marginal,
3. Cargo por Compensación por Seguridad de Suministro, que implica la compensación a las centrales duales que operan con gas natural o diésel y las centrales de Reserva Fría licitadas por PROINVERSION.
4. Cargo por Prima de Generación con Recursos Energéticos Renovables, que implica la compensación a las centrales de generación que utilizan RER.
5. Cargo por Compensación por FISE, que implica la compensación a los generadores eléctricos por el recargo en el transporte de gas natural que financia el FISE.
6. Cargo por Mecanismo de Compensación para la Generación en Sistemas Eléctricos Aislados. - Cargo destinado a beneficiar a los sistemas aislados que define el Ministerio de Energía y Minas con tarifas similares a las del SEIN.
7. Cargo por Compensación de Retiros Sin Contratos, que implica los sobrecostos de las unidades que cubren los Retiros Sin Contratos.
8. Cargo por Afianzamiento de la Seguridad Energética, destinado a completar los ingresos garantizados para implementar proyectos de suministro de gas natural y líquidos de gas natural para el afianzamiento de la seguridad energética contratados por PROINVERSION.

9. Cargo por Capacidad de Generación Adicional, que implica la compensación a las centrales de generación contratadas por PROINVERSION como parte del Nodo Energético del Sur.
10. Cargo por Desconcentración de la Generación Eléctrica. - Implica compensar los costos del gas natural para generación eléctrica en norte y sur del país con el objeto de desconcentrar la generación eléctrica y, de ser necesario favorecer el Nodo Energético en el Sur del Perú.
11. Cargo de Confiabilidad de la cadena de suministro, destinado a compensar a aquellas empresas estatales que incurran en gastos por las situaciones de emergencia que declare el Ministerio de Energía y Minas.

Estos 11 cargos tarifarios significaron en el 2016, el 75% del monto total del peaje de transmisión recaudado, y en la totalidad de la tarifa impactaron en un 13%.

Producto del análisis realizado, hemos evidenciado que no existen lineamientos ni parámetros explícitos para la creación de estos cargos adicionales, de manera que tal como están las cosas, se podrían crear un número indeterminado de cargos adicionales, pudiendo impactar sin una evaluación rigurosa en la tarifa final de electricidad.

Otro aspecto importante identificado del análisis de diagnóstico, es que en muchos casos la creación de estos cargos tarifarios adicionales se aprueban sin contar con una rigurosa evaluación previa, y sin mediar un proceso de revisión y consulta. De manera tal, que los efectos económicos que se generan no son estudiados en el mediano y largo plazo, pudiendo dejar de lado la posibilidad de implementar otras medidas alternativas menos costosas.

Hemos identificado que los cargos tarifarios adicionales tienen en muchos casos un componente político que requiere ser identificado, como un elemento que puede condicionar las soluciones que se plantean para su creación y que acompañan intrínsecamente las decisiones racionales de cada gobierno.

Visto esto, nuestra tesis tiene como objetivo principal que la creación de cargos tarifarios adicionales cuente con límites y parámetros establecidos, que se realice bajo una rigurosa evaluación previa, y que las motivaciones políticas sean tomadas en

cuenta, para mejorar la viabilidad de los cargos, pero que no sean el único motor de su creación.

Dicho esto, proponemos un marco metodológico que permita evitar el incremento injustificado de tarifas vía el mecanismo de cargos adicionales en el peaje. Desde nuestra perspectiva, un tema tan importante como éste, y con un impacto que podría ser significativo en la tarifa de los consumidores finales de electricidad no puede carecer de reglas que guíen la decisión regulatoria.

Por un lado, utilizaremos la herramienta denominada “Regulatory Impact Analysis” (RIA), cuyo desarrollo ha sido adoptado por los países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico –OCDE, y forma parte de las recomendaciones incluidas en el “Estudio de la OCDE de la Política Regulatoria del Perú” elaborado por el Comité de Política Regulatoria de esta institución internacional.

Asimismo, utilizaremos la teoría de la toma de decisiones para analizar desde las perspectivas racional, burocrática y política las decisiones que sustentaron la creación de cargos para infraestructura centrándonos en las energías renovables, el gasoducto sur peruano y el sistema integrado de transporte al sur del país; sobre todo con el objeto de demostrar que en el sector energético es muy difícil deslindar los intereses políticos en la decisión del desarrollo de gran infraestructura.

Otra herramienta metodológica que será usada en el desarrollo de esta tesis, será el método MACTOR, en virtud del cual realizaremos el análisis prospectivo de actores, a fin de determinar cuál debería ser la autoridad que tendría a su cargo evaluar los datos técnicos, las proyecciones y las especificaciones tarifarias de los nuevos cargos que podrían crearse en el futuro.