

COMENTARIOS A PROPUESTA DE PLIEGOS TARIFARIOS ENSA 2026-2030

Consulta Pública 009-26

Antecedentes

Esta Secretaría, mediante Nota MIPRE-2025-0036268 de 24 de septiembre de 2025, recomendó a la ASEP analizar ajustes en la estructura tarifaria que promovieran la carga pública de vehículos eléctricos como la implementación de una tarifa plana y monómica.

Panamá se encuentra en una etapa incipiente de adopción de la movilidad eléctrica. En tal caso, no se recomienda el concepto de obligatoriedad de uso de tarifas horarias introducido en la Sección 2.5 de la Memoria Explicativa del Pliego Tarifario de ENSA para los operadores de carga pública.

Una de las principales barreras que ha identificado esta Secretaría, con base en el análisis de datos estadísticos, es precisamente la aplicación de tarifas binómicas con un cargo por demanda, que resulta particularmente gravoso para las estaciones de carga rápida o semi-rápida, cuyos factores de carga pueden ser estructuralmente bajos, dado su uso intermitente y concentrado en pocas horas del día y que responden a una naturaleza de carga por necesidad y carga de oportunidad respectivamente.

Propuesta sugerida

Las estaciones públicas de carga de vehículos eléctricos deben poder escoger la tarifa que más se adapte a sus requerimientos, no debe existir limitantes en estos momentos. Adicionalmente, y considerando que la tarifa que más se asemeja, en el Pliego Tarifario de ENSA sometido a Consulta Pública, a lo recomendado en la Nota MIPRE-2025-0036268, es la tarifa BTSH, proponemos que dicha tarifa BTSH también sea una opción para las estaciones públicas de carga de vehículos eléctricos, indistintamente del nivel de tensión al cual se conecten.

Esta propuesta permite dar una señal de precios más adecuada a este segmento, sin necesidad de modificar la estructura general de tarifas sometida a Consulta Pública.

Otras consideraciones

A continuación, se presenta un comparativo de monómicos con los datos de BTD y BTH presentados en el Pliego Tarifario en consulta de ENSA.

Datos usados en cálculos BTD – vs – BTH

Se utilizó en ambos casos, la referencia de una estación de carga de 50 kW, cuyos factores de carga se fueron variando desde 0.1% (36 kWh) hasta un 100% (36,000 kWh). En el caso de la tarifa horaria, recurrentemente se ubicó el mayor consumo en el periodo punta y así sucesivamente en el medio y fuera de punta.

Datos usados en cálculos MTD – vs – MTH

Se utilizó en ambos casos, la referencia de una estación de carga de 200 kW, cuyos factores de carga se fueron variando desde 0.1% (144 kWh) hasta un 100% (144,000 kWh). En el caso de la tarifa horaria, recurrentemente se ubicó el mayor consumo en el periodo punta y así sucesivamente en el medio y fuera de punta.

Conclusiones sobre comparativos de tarifas en Baja Tensión y Media Tensión propuestas en el pliego tarifario

- Se observa que en algunos casos la tarifa horaria en baja tensión (BTH) genera precios monómicos de energía más altos que la BTD.

- De forma análoga, al comparar los datos de MTD y MTH, se generan a partir de factores de carga de 20% y hasta el 60%, mayores precios monómicos de energía en la tarifa MTH.

Estos cálculos demuestran la variabilidad que hay, no sólo entre baja tensión y media tensión, sino también respecto a las particularidades que presente cada instalación en su factor de utilización; por lo que recomendamos permitir que los operadores de carga elijan tarifas de forma voluntaria.

A medida que aumente la cantidad de vehículos eléctricos y la demanda de energía, las tarifas horarias pueden convertirse en una herramienta importante para optimizar el sistema eléctrico y la infraestructura de carga pública. Por tal razón, reiteramos la relevancia de la coordinación ASEP-SNE-empresas distribuidoras para la aplicación del artículo 14 del Procedimiento para Operar las Estaciones de Carga de Vehículos Eléctricos, referente a la información estadística a recolectar, que, a partir de este pliego, tiene carácter mandatorio.

Monómicos ENSA en Baja Tensión



Monómicos ENSA en Media Tensión



En función de los objetivos de política energética para el avance de la electrificación de la economía a través de componentes claves, como la descarbonización del transporte, esta Secretaría tiene a bien reafirmar su recomendación de incorporar a futuro una tarifa específica para operadores de estaciones de carga en los próximos Pliegos Tarifarios, aplicable a las estaciones de carga de las Categorías II y III definidas en el Procedimiento Para Operar las estaciones de Carga de Vehículos Eléctricos, aprobado por la Resolución AN No.18465-Elec de 9 de junio de 2003, modificada por la Resolución AN No.19977-Elec de 26 de febrero de 2025.

La tarifa diferenciada podría considerar la energización de cargos por potencia o incluso un cargo por potencia diferenciado que refleje la Demanda Máxima Coincidente (DMC) real que tendrían los centros de recarga rápida frente a la Demanda Máxima Real en las zonas de operación. Lo anterior flexibilizaría el peso actual de cargos por demanda y actuaría como una señal para la expansión de más estaciones de carga pública.

Además, esta tarifa requiere ser más dinámica, por lo que debe poder ser actualizada en periodos más frecuentes que los establecidos en el Régimen Tarifario vigente.

Como referencia regional, podemos mencionar que, en Costa Rica, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) definió una tarifa única para la red nacional de centros de carga rápida, denominada TVE, precisamente para habilitar el crecimiento de esta infraestructura al eliminar la volatilidad asociada al cargo por demanda, cuyo detalle puede ser consultado en el siguiente enlace: <https://sinalevi.go.cr/ResultadosNormativa/Informacion?param1=93247¶m2=123722¶m3=1¶m4=>

Por tal razón, esta Secretaría recomienda que, en el próximo Pliego Tarifario, se incorpore una tarifa específica para operadores de estaciones de carga de las Categorías II y III en el Pliego Tarifario, con aplicación opcional durante dicho período tarifario, evaluando su eventual obligatoriedad para estaciones de carga pública rápida en revisiones futuras.

Elementos operativos que se solicita prever expresamente

La experiencia del parque instalado indica que una proporción importante de los puntos de carga pública del país no cuenta con acometida independiente, sino que opera conectada al suministro de un establecimiento anfitrión (centros comerciales, supermercados y estacionamientos). De no preverse su tratamiento, la categoría resultaría aplicable únicamente a estaciones nuevas con acometida propia. Se recomienda, en consecuencia, que en el próximo Pliego Tarifario o en la resolución que lo apruebe, se contemplen los siguientes escenarios:

- **Estaciones nuevas con instalación independiente:** aplica el Procedimiento para Operar las Estaciones de Carga de Vehículos Eléctricos.
- **Estaciones existentes con instalación independiente:** aplica el mismo Procedimiento, requiriendo únicamente la existencia de un medidor del distribuidor dedicado exclusivamente a la actividad.