



## ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

### Resolución 517/2017

Buenos Aires, 25/10/2017

VISTO el Expediente del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE) N° 47.302/2016, las Resoluciones ENRE N° 73/2017, N° 88/2017 y N° 138/2017, y

#### CONSIDERANDO:

Que el ENRE, mediante las Resoluciones del Visto resolvió la Revisión Tarifaria Integral (RTI) de la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.) determinando el régimen tarifario aplicable a la Concesionaria para el período tarifario 2017/2021.

Que a través de la Nota Entrada N° 240.520 obrante a fojas 1.672/1.724 del Expediente del Visto, TRANSBA S.A. interpone Recurso de Reconsideración con Alzada en subsidio, en los términos del Artículo 84 y concordantes del Decreto N° 1.759/1972 reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos (LNPA), contra las Resoluciones ENRE N° 73/2017, N° 88/2017 y N° 138/2017.

Que respecto de la Base de Capital Regulada (BCR), TRANSBA S.A. sostiene que la determinación efectuada por el ENRE en la Resolución N° 73/2017 no tiene sustento alguno en los hechos y antecedentes, ni en el derecho aplicable, que corresponde considerar para su determinación. A ello agrega, que las consideraciones y fundamentos que se expresan en el Dictamen del Doctor Juan V. Sola, han sido completamente omitidas por el ENRE, ya que en ninguna actuación del Ente Regulador siquiera se hace mención al mismo.

Que asimismo, señala que los argumentos en que el ENRE pretende apoyarse para rechazar la determinación de la Base de Capital pretendida por la Transportista, esto es que la pesificación de la BCR debe realizarse conforme el tipo de cambio DÓLARES ESTADOUNIDENSES UNO IGUAL A PESOS UNO COMA CUARENTA (US\$ 1 = \$1,40), carecen de todo sustento legal y lógico, razón por la cual solicita al ENRE que se reconsidere este punto, haciendo lugar a los argumentos y pretensión formulada por TRANSBA S.A. con relación a la determinación y pesificación de la Base de Capital.

Que por otra parte, cuestiona que no se haya tenido en cuenta para la valuación de la base de capital el valor obtenido de la actualización de los resultados de la "Auditoría Técnica y Económica de los Bienes afectados al Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión" contratado por TRANSBA S.A. por cuenta y orden del ENRE en el año 2006, como un proxi del VNR.

Que asimismo agrega que en relación a las cuestiones técnicas, realizar un estudio de VNR de estas características importa una contradicción en función de los tiempos fijados por el mismo ENRE para el proceso de



la RTI.

Que respecto del supuesto consentimiento de la Resolución ENRE N° 524/2016, y el método allí explicitado para la RTI de las Transportistas, TRANSBA S.A. manifiesta que no consintió tal elección realizada por el ENRE, como fuera señalado en la Nota DG N° 36/2016.

Que en este sentido, agrega que impugnar con un recurso administrativo la Resolución ENRE N° 524/2016 hubiese importado paralizar el proceso de la RTI para los Transportistas, aun con el riesgo que el ENRE hubiere declarado mal presentado el Recurso por no existir agravio actual alguno por parte de TRANSBA S.A., al no haber a esa fecha calculado la tarifa conforme el otro método previsto en la UNIREN.

Que con sustento en las consideraciones expuestas por TRANSBA S.A. en su nota de DG N° 36/2016, señala que el ENRE podría haber advertido el error de utilizar solamente un único método para evaluar la base de capital, y realizar los cálculos respectivos para las Transportistas, en forma unilateral, y como sí efectuó con las Empresas Distribuidoras.

Que por lo expuesto, y visto el resultado del cálculo de valuación de la base de capital conforme el flujo de fondos descontados de la Resolución ENRE N° 73/2017, TRANSBA S.A. sostiene que nada impide impugnar tal omisión al haberse configurado actualmente un valor de la base de capital de contenido expropiatorio para la concesionaria.

Que sin perjuicio de lo señalado, la Transportista expone dos metodologías diferentes de ajustes de la BCR que, sin realizar la pesificación US\$ 1 = \$1,40 arrojan valores similares a los incluidos por ella en su pretensión.

Que en la primera de ellas, "Actualización de la BCR considerándola en dólares estadounidenses y ajustados por índices de ESTADOS UNIDOS", todas las inversiones y depreciaciones se convierten a dólares al tipo de cambio del momento, y se actualizan con un índice de materiales extranjeros correspondiente a la industria de cables de ESTADOS UNIDOS, producido por el U.S. Bureau of Labor Statistics (Departamento de Estadísticas Laborales de ESTADOS UNIDOS), y que guarda relación con los insumos utilizados en la actividad de transmisión eléctrica. El resultado al 31/12/2016 es PESOS CINCO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES (\$ 5.678 MM).

Que en la segunda metodología, "Actualización de la Base de Capital por índices utilizados en la pretensión para actualizar VNR", se consideraron 5 rubros (Estaciones Transformadoras - Líneas - Obras Civiles - Vehículos, Equipamiento informático, edificios, laboratorios y mantenimiento y sistemas de comunicación – Terrenos). Para cada uno de estos rubros se determinó la composición porcentual entre materiales y mano de obra; con estas participaciones se construye un índice agregado representativo de la evolución del costo de reposición que incluye (IPIM, Índice de ESTADOS UNIDOS representativo de la actividad de transmisión eléctrica e ISBIC). El resultado al 31/12/2016 es PESOS SEIS MILLONES DOSCIENTOS DIECISIETE MILLONES (\$ 6.217 MM).

Que por otra parte, la recurrente objeta desde el punto de vista contable los ajustes al patrimonio neto realizados a la BCR.

Que en este sentido, sostiene que la inclusión de los movimientos patrimoniales en el cálculo de la base de capital, no tiene fundamento regulatorio, ni económico financiero, ni contable alguno, y expresa una confusión entre



conceptos financieros y contables referidos a cuestiones de diverso orden.

Que sobre esta cuestión señala la Transportista, debe tenerse especialmente en cuenta que, al momento de la privatización, los valores de los bienes de uso transferidos fueron valuados para reflejar el valor de la empresa en función del valor pagado por la concesión, más la deuda transferida por el ESTADO; considerando de esta forma los activos, la reducción en el valor de los mismos estaría dada por las amortizaciones y las bajas de bienes de uso; por otra parte, los aumentos de dichos activos por las inversiones incurridas.

Que la reducción voluntaria de capital referida por el ENRE se materializó con títulos de deuda de la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER). A efectos de aprovechar una oportunidad de mercado, TRANSBA S.A. rescató títulos de deuda de TRANSENER los cuales fueron adquiridos a valor de mercado y luego fueron valuados a su valor nominal, de acuerdo con las normas contables, generando una ganancia por tenencia de PESOS CINCUENTA Y TRES COMA CERO (\$ 53,0) millones.

Que por consiguiente la reducción voluntaria del capital se basó fundamentalmente en dicha oportunidad de mercado y en la ganancia por tenencia de los mencionados títulos.

Que así pues, esta reducción voluntaria del capital claramente no significó para TRANSBA S.A. una baja o una depreciación de sus activos regulados afectados al servicio público y por lo tanto, resulta evidente que no corresponde que la reducción de capital impacte sobre la BCR.

Que asimismo, la Transportista destaca que el propio ENRE mediante Resolución N° 608/2009 del 22 de diciembre de 2009 resolvió (i) autorizar la modificación al Artículo 5 del Estatuto Social de TRANSBA S.A. por la capitalización de la denominada cuenta "Ajuste de Capital" en la suma de PESOS DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES COMA UNO (\$ 264,1 millones) y la simultánea reducción voluntaria del capital social en la suma de PESOS SESENTA Y SEIS COMA VEINTICINCO MILLONES (\$66,25 millones) y (ii) con relación a la reducción voluntaria del capital social en la suma de PESOS SESENTA Y SEIS COMA VEINTICINCO MILLONES (\$66,25 millones), resolvió que el rescate de acciones correspondiente podría ser efectivizado en la medida que el hecho se concretase bajo la forma de pago en especie.

Que al respecto sostiene que el criterio que utiliza el ENRE para la determinación del mencionado ajuste resulta inconsistente con el criterio de determinar la BCR como contrapartida de los aportes del accionista más la deuda transferida a la Empresa concesionaria, criterio que se ve ratificado por la Resolución ENRE N° 524/2016 en el punto 4 de su Anexo.

Que el criterio anterior se basa en la igualdad contable que establece que Activo = Pasivo + Patrimonio Neto.

Que TRANSBA S.A. señala que el cálculo correcto de la base de capital debe enfocarse en uno de los dos componentes de la ecuación (el Activo en este caso), sin contaminar el mismo con cualquier movimiento que en cualquier sentido juegue en los otros dos componentes (Pasivo y Patrimonio Neto).



Que de lo contrario, se estaría generando una inconsistencia con el concepto de WACC y los lineamientos determinados por la Resolución ENRE N° 524/2016 y generando un contexto apto para que cualquier concesionario incurra en maniobras contables o financieras para transferir recursos en su favor en detrimento del usuario.

Que en consecuencia, no corresponde incluir los movimientos patrimoniales de la Compañía en el cálculo de la base de capital, razón por la cual la recurrente solicita que se modifique el criterio utilizado sobre esta cuestión en la Resolución N° 73/2017 y se realicen los ajustes y adecuaciones correspondientes.

Que por último, TRANSBA S.A. manifiesta que si bien lo considerado por el ENRE con relación al valor inicial de la BCR es técnicamente correcto y el ajuste realizado a la BCR efectuado por el ENRE es en principio procedente, deja de manifiesto su reserva del derecho reconocido por el ENRE “a recuperar a través de los dividendos pagados por TRANSBA S.A. el valor del DIEZ POR CIENTO (10%) de las acciones remanentes pertenecientes al Programa de Participación Accionaria del Personal (PPAP), abonadas anticipadamente por TRANSENER a la PROVINCIA DE BUENOS AIRES en 1997”.

Que respecto del costo del personal de administración transferido de TRANSENER S.A. a TRANSBA S.A., manifiesta que la estructura de Administración es centralizada para ambas Empresas, compartiéndose un organigrama único, generando una eficiencia que termina trasladándose a tarifa y como consecuencia de esto a los Usuarios finales. Si ambas Compañías no compartieran la estructura eso inevitablemente produciría un mayor costo al sistema. En este sentido, aclaran que lo que se comparte en los organigramas no son sólo personas sino áreas de las compañías.

Que señalan que el mismo ENRE en su Resolución N° 73/2017 menciona que “estas áreas contaban al 31/12/2015 con CIENTO OCHENTA Y SEIS (186) empleados en TRANSENER y TREINTA Y UNO (31) en TRANSBA S.A., que prestan servicios simultáneamente para ambas Transportistas. TRANSENER transfiere a TRANSBA S.A. el DIECISÉIS POR CIENTO (16 %) del costo del personal propio.”

Que en la pretensión tarifaria no se transfirieron costos del personal de TRANSENER S.A. a TRANSBA S.A. y a pesar de lo mencionado por el ENRE en la Resolución, estos no fueron considerados en TRANSENER S.A. como tampoco fueron incluidos en los costos de TRANSBA S.A.

Que por ende, TRANSBA S.A. solicita que los mismos sean reconocidos en la determinación de su remuneración anual o, en su defecto, sean considerados para la determinación de la remuneración anual de TRANSENER.

Que en cuanto al costo unitario del personal de administración transferido a TRANSBA S.A., la Transportista manifiesta que el ENRE reconoció como costo de personal de administración un costo promedio ponderado de TRANSENER S.A. y TRANSBA S.A., aduciendo que ambas Empresas pertenecen al mismo grupo económico, lo cual no refleja la realidad de cada Empresa y su distribución de personal. El costo determinado por el ENRE asciende a la suma de PESOS TREINTA Y SIETE COMA NUEVE MILLONES (\$ 37,9 MM) (a moneda constante de 2015).

Que teniendo en cuenta este costo del personal de administración y la plantilla requerida por la Empresa para el año 2017 (CUARENTA Y UN -41- personas), resulta un costo unitario de PESOS CERO COMA NOVENTA Y DOS



MILLONES (\$ 0,92 MM), monto que actualizado a valores de diciembre/2016 resulta de PESOS UNO COMA VEINTISEIS MILLONES (\$ 1,26 MM) por persona. Este monto determinado por el ENRE implica una reducción del CUARENTA POR CIENTO (40%) respecto del monto solicitado por TRANSBA S.A. en su pretensión tarifaria.

Que al respecto, TRANSBA S.A. entiende que se trata de un involuntario error de interpretación de la información contable presentada por la Concesionaria en el proceso de RTI.

Que en este sentido, señala que si se hubiera utilizado la misma metodología que aplicó el ENRE para TRANSENER S.A., es decir, considerar los valores que surgen de los estados contables del año 2015, y a los efectos de efectuar una comparativa válida con las proyecciones presentadas por la concesionaria para el año 2017, se deben excluir de los valores previstos en esos Estados Contables las siguientes partidas: i) el costo del personal centralizado transferido a TRANSBA S.A., con un impacto de PESOS DIECIOCHO COMA CUATRO MILLONES (\$ 18,4MM) (moneda histórica 2015); ii) las correspondientes a los Beneficios a Largo Plazo, debiendo adicionarse los pagos efectuados durante el ejercicio 2015 por este concepto, todo lo cual tiene un impacto neto de PESOS UNO COMA CINCO MILLONES (\$ 1,5MM) (moneda histórica 2015); y iii) la correspondientes a la absorción de mano de obra a proyectos propios, con un impacto de PESO CERO COMA OCHENTA MILLONES (\$ 0,8MM) (moneda histórica 2015).

Que estas exclusiones tienen un impacto neto de – PESOS DIECINUEVE COMA UNO MILLONES (\$ 19,1MM) (moneda histórica 2015) en el costo total anual correspondiente al personal de administración.

Que en conclusión, al efectuarse las adecuaciones antes citadas, el costo anual del personal de administración resulta de \$ 35,8MM (a valores históricos 2015). Por lo tanto, y considerando la dotación de TREINTA (30) personas vigente a dicha fecha, el costo unitario anual asciende a la suma de PESOS UNO COMA DIECINUEVE MILLONES (\$1,19MM), que actualizado a moneda de Diciembre/2016 resulta de PESOS UNO COMA OCHENTA Y SIETE MILLONES (\$ 1,87 MM) por empleado.

Que si a este último valor se lo compara con el costo unitario de PESOS DOS COMA DIEZ MILLONES (\$ 2,10 MM) requerido por la Empresa para el nuevo cuadro tarifario, resulta una discrepancia del DOCE POR CIENTO (12%), que se encuentra plenamente justificada por las siguientes circunstancias: i) nuevos convenios colectivos de trabajo a firmar con la Asociación del Personal Jerárquico del Agua y la Energía (APJAE) y con la Asociación de Profesionales Universitarios del Agua y la Energía Eléctrica (APUAYE), Aumento en la alícuota y en la base de cálculo de la Aseguradora de Riesgo de Trabajo; ii) mayor antigüedad de la población de la empresa y su consecuente impacto en los distintos adicionales de pago mensual y en las bonificaciones de carácter anual. Dentro de estas últimas se destacan el pago de la Bonificación Anual por Eficiencia y del Plus Vacacional; iii) programas de jóvenes profesionales; iv) programa de talentos; v) plan de carrera profesional y promociones por desempeño; y vi) incrementos en horas extras, conceptos variables, beneficios y otros.

Que en función de lo mencionado, y tomando en cuenta la metodología de cálculo utilizada por el ENRE en la Resolución N° 73/2017, solicita el reconocimiento de un costo unitario por el personal de administración de PESOS DOS COMA DIEZ MILLONES (\$ 2,10 MM) anuales (a moneda diciembre/2016), lo cual determina un monto reclamado por este concepto para el año 2017 de PESOS TREINTA Y CUATRO COMA CUATRO MILLONES (\$ 34,4 MM) anuales.



Que en cuanto al incremento de personal técnico no reconocido, la Transportista señala que la Resolución recurrida ha desestimado su propuesta correspondiente a los años 2018 y 2019, haciendo lugar únicamente a la incorporación de dicho personal para el año 2017.

Que de esta forma, del total de CINCUENTA (50) personas a ser incorporadas en los TRES (3) años señalados, se autorizó la incorporación de TREINTA Y OCHO (38) personas, es decir el SETENTA Y SEIS POR CIENTO (76%) del total requerido.

Que según se ha explicado en el documento correspondiente, y aun cuando el ENRE ha expresado -en la Resolución N° 73/2017- que el requerimiento efectuado se encuentra debidamente justificado, esta necesidad de recomposición de dotación de personal para la Dirección Técnica es actual e inmediata.

Que es por ello que insiste en la necesidad e importancia de que el ENRE analice nuevamente la información detallada sobre este punto en la pretensión tarifaria de TRANSBA S.A. "Estudio de dotación de la Dirección Técnica".

Que a lo expuesto se agrega que, en la Resolución ENRE N° 73/2017 si bien se ha desestimado la propuesta de la Concesionaria correspondiente a los años 2018 y 2019, no se han expresado las razones o circunstancias de hecho y de derecho que llevaron al Ente Regulador a decidir de ese modo.

Que en función de todo lo expuesto, solicitan al ENRE que se haga lugar al requerimiento efectuado por TRANSBA para incorporar el personal de explotación para la Dirección Técnica en las TRES (3) etapas anuales solicitadas, a fin de que durante los primeros TRES (3) años del presente período tarifario se incorporen a la Concesionaria el total de las CINCUENTA (50) personas solicitadas (TREINTA Y OCHO -38- en 2017; NUEVE -9- en 2018 y TRES -3- en 2019).

Que este reconocimiento conlleva un incremento en la remuneración determinada por el ENRE en su Resolución N° 73/2017 de PESOS DIECIOCHO COMA OCHO MILLONES (\$ 18,8 MM) anuales (a moneda de diciembre/2016).

Que en lo referido al impuesto sobre los Créditos y Débitos en Cuentas Bancarias y Otras Operatorias (Ley N° 25.413) no reconocido como costo, TRANSBA S.A. señala que el ENRE en su Resolución N° 73/2017 entendió erróneamente que en el rubro "impuestos, tasas y contribuciones" sólo se incluía el costo de los impuestos municipales, y que por el hecho de que dichos impuestos se amparan en la exención dispuesta por el Artículo 12 de la Ley N° 15.336, su reconocimiento en tarifa no debía ser aceptado.

Que en virtud de ello, rechazó su pretensión de reconocimiento del costo del "impuesto sobre los créditos y débitos, del impuesto automotor y otros cargos que han sido incluidos en el rubro "impuestos, tasas y contribuciones" por un total de PESOS CINCUENTA Y SIETE COMA OCHO MILLONES (\$57,8 MM) (a moneda diciembre/2016).

Que la procedencia del reconocimiento en la tarifa de la Transportista de los impuestos que son abonados por TRANSBA S.A., está claramente fundamentada por la Ley N° 24.065 (Artículo 40), motivo por el cual solicita su revisión e inclusión en la remuneración.



Que con relación al impuesto a las ganancias calculado con depreciación contable, del análisis comparativo entre el impuesto a las ganancias propuesto por la Transportista y el aceptado por el ENRE, TRANSBA S.A. concluye que en su cálculo el ENRE, además de considerar una tasa promedio de amortización de los estados contables de los últimos CINCO (5) años, también estaría asumiendo que la amortización impositiva es igual a la amortización contable que surge de los estados contables de la Compañía y sobre la base de esta amortización contable, se proyectan las futuras amortizaciones en base a la mencionada tasa promedio de amortización.

Que este hecho podría ser uno de los motivos que explica la diferencia entre el impuesto a las ganancias determinado por la empresa y el considerado por el ENRE.

Que al respecto, señala que en la medida en que se consideren las “amortizaciones contables” como costo impositivo deducible, se estará contemplando una porción de ajuste por inflación cuya deducibilidad no es admitida por la ley del impuesto a las ganancias.

Que en este sentido, las “amortizaciones contables” reflejan el reconocimiento de la inflación hasta el 31/08/1995; a partir de esa fecha y hasta el 31/12/2001, la reexpresión se discontinúa y vuelve a retomarse por el período 1/1/2002 al 1/03/2003, volviéndose a discontinuar hasta el presente.

Que así, los ajustes por los períodos mencionados impactan sobre las amortizaciones acrecentándolas de acuerdo con la variación inflacionaria. Dicha variación no puede ser reconocida en la determinación de las “amortizaciones impositivas”, debido a que el mecanismo de reconocimiento inflacionario reglamentado por la Ley del Impuesto a las Ganancias ha sido impedido por el Artículo 39 de la Ley N° 24.073.

Que por lo tanto, al no poder reconocerse el impacto inflacionario en la determinación de las “amortizaciones impositivas”, las mismas siempre van a representar un costo menor en comparación con las “amortizaciones contables”; es por tal razón que al deducir como costo impositivo a las “amortizaciones impositivas”, se obtendrá un costo del impuesto a las ganancias mayor al que se obtendría si se dedujesen las “amortizaciones contables”.

Que a efectos comparativos, la Transportista detalla a continuación el monto de amortizaciones impositivas y contables según surge de la estimación del impuesto a las ganancias determinado para el año 2016: PESOS VEINTITRÉS MILLONES (\$ 23 MM) y PESOS TREINTAY NUEVE COMA DOS MILLONES (\$ 39,2 MM), respectivamente.

Que así, al considerar como deducibles a las amortizaciones contables en lugar de las amortizaciones impositivas, el ENRE determina un menor impuesto a las ganancias, generando a TRANSBA S.A. un perjuicio de PESOS SIETE COMA TRES (\$7,3) millones promedio por año.

Que es por ello que solicita se modifique su cálculo, a los fines de eliminar el perjuicio precedentemente indicado que surge de la determinación injustificadamente realizada en la citada Resolución.

Que en lo referido al “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica”, establecido en el Anexo VII de la Resolución ENRE N° 73/2017, la Transportista señala que desde una óptica legal, el ENRE no estaba habilitado para ello, de conformidad con lo





dispuesto en la Ley N° 24.065 y el Acta Acuerdo UNIREN, es decir que no cuenta con competencia para establecer el referido esquema de transferencia de beneficios.

Que con relación a la cuestión bajo análisis, el ENRE cuenta con las facultades que le otorga la Ley N° 24.065, el Contrato de Concesión de TRANSBA S.A. y el Acta Acuerdo celebrada con la UNIREN.

Que entre las pautas para la RTI establecidas en el apartado 14.1 del Acta Acuerdo, la prevista en el ítem 14.1.6 se refiere a las actividades no reguladas, disponiéndose que "... se realizará un análisis del impacto de las actividades no reguladas desarrolladas por el Concesionario en el mercado, como de las ventajas, desventajas y riesgos que la realización de dichas actividades tienen para el desarrollo del servicio público concesionado".

Que ello significa que el ENRE se encuentra habilitado para realizar en la RTI de TRANSBA S.A. un análisis de las actividades no reguladas y sus efectos, pero carece de competencia para establecer un esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado.

Que ciertamente, el citado ítem 14.1.6 del Acta Acuerdo establece el referido análisis de las actividades no reguladas a cargo del ENRE, "Sin perjuicio de las disposiciones que el Concedente pudiera aplicar en el futuro respecto al objeto de la concesión".

Que ello ratifica la postura de la Concesionaria en cuanto a que, en todo caso, quien se encuentra habilitado para establecer el cuestionado esquema de transferencia de beneficios es el Poder Concedente y no el Ente Regulador.

Que no existe tal concepto en las revisiones tarifarias integrales de las Distribuidoras de Energía Eléctrica. Por lo tanto y de conformidad con lo previsto en la Cláusula Décima del Acta Acuerdo, no corresponde otorgar a la Concesionaria del servicio público de transporte de energía eléctrica en alta tensión un régimen o tratamiento desigual o inequitativo respecto del otorgado a las empresas concesionarias del servicio público de distribución de energía eléctrica.

Que además, desde una óptica regulatoria y económica, de existir activos compartidos por las actividades reguladas y no reguladas de TRANSBA S.A., éstos fueron plenamente separados de acuerdo a la regla fijada por el ENRE mediante la prima del TREINTA POR CIENTO (30%) aplicada sobre la BCR inicial correspondiente al año 1997, considerada en la Resolución ENRE N° 73/2017.

Que en tal sentido pretender aplicar un canon de transferencia de los ingresos de la actividad no regulada a la actividad regulada implicaría una injusta duplicación de la reducción sobre los ingresos de la actividad no regulada, lo cual es reconocido por ese Ente en el Anexo N° VII de la Resolución cuestionada.

Que ello conlleva a una ilegítima confiscación de una porción de los ingresos de la actividad no regulada, actividad que esta Concesionaria se encuentra legítimamente habilitada para desarrollar.

Que a todo evento, advierten que el citado Anexo VII de la Resolución ENRE N° 73/2017 contiene distintos errores y contradicciones que afectan derechos adquiridos de la Concesionaria, a la vez que deja lagunas sin resolver, lo que genera la obligación de dicho Organismo de dejar sin efecto lo allí resuelto sobre esta cuestión.



Que al respecto, destacan que el concepto de “BCR” es confuso, puesto que parecería ser un monto dinerario (el valor de la base de capital), aunque también parecería ser tratado como un porcentaje. Este aspecto resulta sustancial para su correcta interpretación y aplicación que ese Ente aclare mediante acto administrativo expreso el alcance del concepto “BCR”.

Que asimismo, el factor “ $\mu$ ” considerado en el Anexo VII puede resultar un indicador errado o, al menos, inapropiado para determinar el beneficio a transferir a los Usuarios por la actividad no regulada, al no reflejar los costos asociados a dicha actividad. Si los ingresos y los costos de la actividad no regulada son elevados, considerar únicamente los ingresos no regulados como factor de determinación del canon a transferir implicaría claramente una distorsión, sobreestimando el canon a transferir.

Que en el Anexo VII se indica: “Así, en la primera Revisión Tarifaria y a partir del origen de las concesiones, se le redujo a TRANSBA S.A. su BCR en un 30,0%. Esa quita o prima por ANR, se aplicó sobre el aporte de capital accionario o capital propio originario de las concesiones. Es decir que esa parte de su capital propio no está rentabilizada en la tarifa regulada”. Sin embargo, el porcentaje de TREINTA POR CIENTO (30%) se aplicó a toda la base de capital (no solo a la “parte accionaria”).

Que también señala que el Anexo VII indica que los ingresos totales de la Transportista son iguales a  $BCR * WACC + OPEX + CAPEX$ . Sin embargo, esto no es correcto. O bien se adopta el criterio del flujo de fondos descontado (fórmula adoptada por la RTI a través de la Resolución N° 524/2016); o bien, año a año y desde una perspectiva económica, los ingresos totales deben ser iguales a  $OPEX + WACC * BCR + DEPRECIACIONES$  (y no CAPEX como se prevé en el Anexo VII).

Que en función de lo expuesto, solicita se elimine el esquema establecido en el Anexo VII de la Resolución N° 73/2017, en función de que arbitrariamente el ENRE afecta el derecho de propiedad de los ingresos no regulados que legítimamente la Concesionaria se encuentra habilitada a desarrollar según lo establecido por el ENRE.

Que en cuanto a las penalidades no reconocidas, expresa la Transportista que la Resolución ENRE N° 553/2016 fijó la tasa de rentabilidad en términos reales y en pesos, en cumplimiento del Artículo 41 de la Ley N° 24.065, donde se establece que la tarifa que se aplique al Transportista debe posibilitar una razonable tasa de rentabilidad cuando opere con eficiencia.

Que indica precisamente, que dicho grado de eficiencia fue determinado en base a parámetros de calidad fijados en las Resoluciones ENRE N° 552/2016 y N° 580/2016, que determinaron el Régimen de Afectación de Sanciones por Calidad Objetivo del Sistema de Transporte en Alta Tensión y por Distribución Troncal, con el objeto de inducir a la mejora de la operación y mantenimiento, estimular la inversión en el mantenimiento y la mejora de la calidad, minimizando la ocurrencia de fallas y su duración, hasta alcanzar una calidad objetivo al final del próximo período tarifario.

Que observa que esos parámetros no implican la disponibilidad del equipamiento de la Transportista al CIENTO POR CIENTO (100%) sino que fijan un nivel mínimo de disponibilidad que es inherente a la actividad del transporte de energía eléctrica, no solamente a nivel local sino también internacional, pero que, sin embargo, en términos de





penalizaciones, a todas las indisponibilidades de las instalaciones del Sistema de Transporte, ya sean programadas o forzadas, se les aplica una pérdida de remuneración, una sanción; y -de esa forma- se afectan los premios.

Que además destacan que, dentro del plan de inversiones aprobado por el ENRE existen muchas tareas de reemplazos por obsolescencia que requerirán de indisponibilidades programadas que serán penalizadas.

Que por ello, consideran que la tasa de retorno establecida para la remuneración del capital invertido en el Transporte de electricidad, no contempla la pérdida de remuneración y aplicación de sanciones sobre la remuneración de la Transportista operando con niveles de eficacia y eficiencia, ya que, dentro de las posibilidades técnicas y económicas de la Transportista, el ENRE afirma el concepto que la remuneración de la Transportista será afectada en función de una indisponibilidad que no podrá evitar, aun operando de forma eficiente y eficaz, viéndose reducido su ingreso.

Que también afirma, que este efecto necesariamente representa un costo para la Transportista, y debe ser reconocido en los ingresos que percibe, por lo que solicita incorporar al flujo de fondos aprobado por el ENRE en el Anexo III de la Resolución ENRE N° 73/2017, un egreso correspondiente a la pérdida de remuneración y a las sanciones aplicables equivalente al nivel de calidad que la Transportista no podrá alcanzar de acuerdo a las posibilidades técnicas, económicas y regulatorias establecidas como resultado de su Revisión Tarifaria Integral, el cual asciende a la suma anual de PESOS CIENTO SEIS MILLONES NOVECIENTOS DOCE MIL CINCUENTA NUEVE (\$ 106.912.059).

Que respecto a la “regularización” de las Servidumbres Administrativas de Electroducto (SAE) de las instalaciones existentes al momento de la toma de posesión, TRANSBA S.A. manifiesta que corresponde que el ENRE precise y defina (i) qué se entiende por “regularización” de las SAE; (ii) cuál es el alcance de las tareas que debe llevar a cabo la Transportista a los fines de dicha regularización; (iii) cuáles son las tareas a cargo de la Concesionaria vinculadas con la regularización de las SAE, que se corresponden con la remuneración anual definida para la Transportista por dicho concepto, y cuáles son las que se corresponden con los gastos vinculados a las inversiones a realizar por la Transportista por dicho concepto; (iv) cuál debe ser el alcance de las tareas que debe presentar la Transportista en el plan anual para la regularización de las SAE, en función de la definición de los puntos precedentemente indicados; (v) para el caso que el ENRE ordene el pago de indemnizaciones pendientes, solicitamos que se determine un procedimiento que permita reconocer al Concesionario los costos adicionales que deba afrontar para el pago de esas indemnizaciones en el caso que se supere el monto aprobado por la Resolución cuestionada; (vi) determine la situación jurídica dada en virtud de que el ESTADO NACIONAL es el obligado al pago de esas indemnizaciones pendientes, conforme lo previsto en el Pliego de Bases y Condiciones de la Concesión.

Que una vez precisados y definidos por parte del ENRE los puntos precedentemente indicados con relación al alcance de la regularización de las SAE, corresponderá efectuar las adecuaciones y modificaciones pertinentes de las cuestiones previstas en la Resolución ENRE N° 73/2017 vinculadas a la referida regularización de las SAE.

Que en función de lo anterior y hasta tanto el ENRE aclare los aspectos antes señalados, se solicita el otorgamiento de una prórroga de TREINTA (30) días hábiles administrativos, o el mayor plazo que el ENRE estime prudente, para que TRANSBA S.A. presente el Plan de Tareas antes mencionado, requerido por la Resolución ENRE



N° 73/2017.

Que en cuanto al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, destaca TRANSBA S.A. el rol que juegan las penalidades a la hora de considerar y definir el equilibrio económico-financiero que debe lograrse en el Contrato de Concesión, que se obtiene en la medida que se consideren todos y cada uno de los siguientes conceptos armónicamente, a saber: ingresos, costos, inversiones, calidad y penalidades.

Que al respecto, solicita que se reconsideren determinadas cuestiones vinculadas al régimen de calidad y sanciones, que fueron oportunamente planteadas en su Pretensión Tarifaria para la RTI, a partir de la determinación del cargo tarifario por Energía Eléctrica Transportada a valor cero, y que no fueron consideradas por el Ente Regulador en la Resolución ENRE N° 73/2017.

Que sobre las indisponibilidades consecuentes, recuerda que en su pretensión Tarifaria propuso que sean asimiladas a una salida de servicio por razones operativas y que por tal motivo, las mismas no sean penalizadas, sancionándose exclusivamente la indisponibilidad primaria; sin embargo, de los considerandos de la Resolución ENRE N° 73/2017 no surge el tratamiento ni la expresión de motivo alguno por el cual el ENRE no hizo lugar a su solicitud.

Que TRANSBA S.A. considera que, ante tales situaciones, la indisponibilidad que debe ser sancionada es la primaria, es decir, aquella que se produce por causa propia de la instalación que sale de servicio o la de un equipamiento asociado a su protección o maniobra.

Que en tal sentido, las “indisponibilidades consecuentes” deben ser consideradas como salidas de servicio por razones operativas, ya que por razones de índole técnica no pueden ser evitadas. A ello se agrega la doble imposición de sanciones que sufre la Concesionaria ante este tipo de situaciones, ya que, en definitiva, por un mismo hecho, se aplican DOS (2) sanciones.

Que por tales motivos, se solicita al ENRE que reconsidere su decisión y que las indisponibilidades consecuentes sean asimiladas a una salida de servicio por razones operativas y que por tal motivo, las mismas no sean penalizadas, sancionándose exclusivamente la indisponibilidad primaria.

Que en igual sentido, solicita que las indisponibilidades asimiladas a una condición operativa no sean consideradas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar, y solicita al ENRE que determine la inaplicabilidad de la pérdida de remuneración para el caso de indisponibilidades consecuentes, y en tal sentido instruya a CAMMESA.

Que acerca de las indisponibilidades por intervenciones mayores en equipamiento, señala que en su pretensión Tarifaria propuso que las indisponibilidades programadas que insuman los trabajos necesarios para realizar intervenciones mayores en equipamiento no sean pasibles de sanción. A pesar de ello, tal como surge de los Considerandos de la Resolución ENRE N° 73/2017, el ENRE no argumentó con fundamentos suficientes los motivos por los cuales se rechaza la solicitud de la Transportista.



Que al respecto indica que dichos trabajos implican: (i) la extensión de la vida útil de la instalación o equipo; (ii) la renovación de una instalación o equipo; (iii) la intervención a una instalación y/o equipo que demanda un tiempo de indisponibilidad extraordinario y mayor a los preestablecidos en los procedimientos internos para mantenimientos de norma o rutina; (iv) intervenciones trienales/sexenales de larga duración en los compensadores sincrónicos debidamente aprobados por el OED y que se relacionan con situaciones que implican: (i) el corrimiento de estructuras por requerimientos de seguridad pública; (ii) intervenciones en transformadores de potencia o reactores que impliquen el cambio de aceite aislante, bushings, o juntas; (iii) reemplazo de equipamiento de maniobra, entre otras.

Que asimismo, señala que realizar intervenciones mayores en equipamiento, redundan en un doble beneficio para el sistema, tanto en materia de seguridad, como desde el punto de vista económico, debido a que prolongar la vida útil de un equipamiento implica también prorrogar su plazo de reposición, con los costos asociados que de tal situación se deriva.

Que, por los motivos expuestos, los tiempos de indisponibilidad que insuman dichos trabajos de intervención mayor sobre equipamiento no deben ser pasibles de sanción, y en virtud de ello, se solicita al ENRE que determine que las indisponibilidades generadas como causa directa de los mantenimientos mayores debidamente gestionados e instrumentados ante la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELÉCTRICO SOCIEDAD ANÓNIMA (CAMMESA), resultan exentas de sanción, pérdida de remuneración, como así también, no sean computadas para el cálculo del índice de fallas mensual, ni para el cálculo de premios.

Que con relación a la exclusión del cargo RVEET de su remuneración, TRANSBA S.A. indica que, con el objeto de lograr un razonable equilibrio de la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión, solicitó la reducción a un OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82%) de los coeficientes para el cálculo de las sanciones, previsto en el Artículo 27 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, ya que el ENRE -a través de la Resolución N° 73/2017-, de la que no surgen de manera clara, precisa y concreta, los fundamentos por los cuales no se hace lugar al pedido de la Transportista, resolvió eliminar el concepto remuneratorio de Energía Eléctrica Transportada, determinando que la totalidad de los ingresos de la Transportista constituyen la base imponible para la determinación de las sanciones.

Que recuerda, que para el primer período tarifario, aproximadamente el OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82%) de la remuneración percibida por la Transportista, correspondía a los cargos por conexión y capacidad de transporte, mientras que el DIECIOCHO POR CIENTO (18 %) restante correspondía a la remuneración por energía eléctrica transportada, por lo que, durante el primer período tarifario las penalizaciones se aplicaron exclusivamente tomando como base imponible el OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82%) de la remuneración total percibida por TRANSBA S.A..

Que asimismo, indica que el porcentaje de la remuneración correspondiente a los cargos fijos sobre los ingresos totales, se fue incrementando sustancialmente desde el inicio de la concesión hasta alcanzar el CIENTO POR CIENTO (100 %) conforme lo dispuesto mediante la Resolución ENRE N° 73/2017, constituyendo la base imponible para el cálculo de la sanción y afectando sustancialmente la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión prevista al inicio de la misma.





Que ello altera la proporcionalidad, como así también, la relación de equilibrio, que debe existir entre las sanciones y la remuneración.

Que también resalta que, la definición del ENRE de llevar el cargo de Energía Eléctrica Transportada a valor CERO (0) resulta en una exposición de la totalidad de la remuneración para la aplicación de sanciones, circunstancia que no estaba prevista al inicio de la concesión, y que mantener los coeficientes de sanción actuales implica claramente un incremento sustancial de los montos que abonará la Transportista en concepto de sanciones.

Que en este sentido, indica que resulta de vital importancia evaluar las consecuencias de la eliminación del cargo de remuneración variable de transporte sobre la probabilidad de ejecución de la garantía prendaria sobre las acciones, conforme los términos del Artículo 28 del Contrato de Concesión de la Transportista, que, en su Artículo 30 Inciso c), establece que se ejecutará la garantía prevista en dicho contrato, cuando durante un período de doce meses corridos, el valor acumulado de las sanciones de que fuere objeto la Transportista, sin aplicar los límites establecidos en el Artículo 23 del Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones, supere el QUINCE POR CIENTO (15%) de su ingreso total antes de sanciones, devengado durante el mismo período.

Que de esta forma, destaca el hecho de que el CIEN POR CIENTO (100%) de los ingresos de la Transportista represente la base imponible para la determinación de las sanciones, tiene también como consecuencia el importante incremento de la probabilidad de alcanzar el límite del QUINCE POR CIENTO (15 %) sobre el valor acumulado de las sanciones en el año móvil.

Que asegura que, en materia de concesión de servicios públicos, y como en todo contrato administrativo, resulta ser un principio fundamental y una cuestión de orden público, el mantenimiento de la ecuación económica y financiera durante todo el período de ejecución del contrato. Ello, hace al interés público, y a uno de los caracteres más relevantes de este tipo de contratos, que es la continuidad de la ejecución del mismo, y si, por hechos o causas que se produzcan durante la ejecución contractual, se alterase el equilibrio económico en perjuicio de una de las partes, el mismo debe restablecerse, por cuanto debe mantenerse la correlación entre las prestaciones de cada una de las partes fijadas al momento de la celebración del contrato de concesión durante toda su vigencia.

Que indica que, dicho principio de proporcionalidad se encuentra expresamente garantizado en el Artículo 29 del Contrato de Concesión.

Que por ello, con el objeto de compensar el sustancial incremento de la base imponible sujeta al cálculo de sanciones, solicita a ENRE reconsiderar lo dispuesto mediante la Resolución ENRE N° 73/2017 y que se disponga la reducción de los coeficientes para el cálculo de las sanciones en los casos de indisponibilidad de las instalaciones del STAT, previstos en el Artículo 27 del mencionado Régimen de Calidad de Servicio, al OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82%) respecto de los valores actuales.

Que en lo referido al mecanismo de actualización de la remuneración previsto en la Resolución ENRE N° 73/2017, solicita al ENRE su reconsideración, estableciendo las siguientes modificaciones y adecuaciones: i) con respecto a la cláusula gatillo, solicita se elimine la misma incorporando en su lugar un mecanismo más directo y sencillo de actualización de la remuneración que no genere una distorsión financiera en la Empresa; ii) en caso de no ser eliminada la cláusula gatillo, que el modo de funcionamiento de dicha cláusula sea precisado y especificado,



en cuanto a aumentos acumulativos, re inicialización cada SEIS (6) meses, etcétera; y iii) respecto al mecanismo de ajuste, solicita se incorpore el factor de ajuste que se incluyó en la pretensión tarifaria a fin de asegurar la sostenibilidad económica de la concesión.

Que con relación a los honorarios profesionales, TRANSBA S.A. sostiene que en los valores reconocidos en la Resolución ENRE Nº 73/2017 no se han tenido en cuenta los costos actuales de Honorarios, necesarios para la administración, operación y mantenimiento que debe afrontar la Transportista en términos de eficiencia, seguridad y lo relacionado al Medio Ambiente.

Que solo se ha considerado un porcentaje del DOS POR CIENTO (2 %) de los costos totales, reduciendo de esta forma el costo de los Honorarios en un VEINTITRES POR CIENTO (23%) respecto a lo pretendido, en un VEINTISEIS POR CIENTO (26%) respecto al valor real del año 2016 y en un VEINTIDOS POR CIENTO (22%) en términos reales respecto al año 2015.

Que el ENRE en su estimación de costos para esta cuenta toma como referencia los valores del año 2015 sin considerar el real incremento ocurrido durante el año 2016 ni la proyección realizada para el año 2017 por TRANSBA S.A..

Que al respecto, destaca que en esta cuenta se encuentran incluidos los Honorarios de Sistemas relacionados al soporte y consultoría necesarios para la implementación de mejoras en las herramientas de gestión y control, como ser SAP HR (Sistema de Liquidación de Haberes de Recursos Humanos), SAP PM (Sistema de Mantenimiento Técnico), SAP HCM (Sistema de Seguridad e Higiene), Tablero de Control (Sistema Tablero Corporativo), Ariba Sourcing (Sistema de Gestión de Compras), SAP Succes Factors (Sistema de Gestión de Recursos Humanos). También se consideraron los honorarios para la implementación de la solución SAP Syco para las inspecciones de calidad y gestión de riesgos, y la modificación del Sistema BPC para presupuestación de Recursos Humanos.

Que estas herramientas permitirán optimizar procesos, hacer un uso eficiente de los recursos, poseer información consolidada, todo en un marco que garantice la Seguridad de la Información, priorizando la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la misma.

Que en tal sentido, señala, debe tenerse en cuenta que TRANSBA S.A. opera y mantiene infraestructura crítica de la Provincia de BUENOS AIRES, por lo cual se encuentra adherida al "Programa Nacional de Infraestructuras Críticas de Información y Ciberseguridad" (ICIC) a cargo del Ministerio de Defensa de la Nación, basando nuestro marco regulatorio en la norma ISO 27001.

Que no asignar los fondos requeridos impactará en las implementaciones mencionadas, como por ejemplo SAP PM operaciones, plataforma que integra el módulo de mantenimiento con el módulo de Licencia de Trabajo, solicitudes a CAMMESA, Libro de Guardia, Novedades de Servicio, Habilitaciones del personal, capacitación, Informes de Limitaciones Técnicas e Informes de perturbación.

Que sumado a esto, el sistema también controlará y coleccionará información de gastos inherentes a las tareas antes descriptas, permitiendo trazar todo el proceso de operación y mantenimiento de principio a fin.





Que por otro lado, la cuenta incluye Honorarios de Consultoría Técnica relacionados principalmente a consultoría en seguridad y educación vial, siendo éste uno de los tres riesgos más importantes de impacto en el personal de la Compañía, asesoría contra incendio la cual tiene el objetivo de mitigar el riesgo de incendio en el total de las Estaciones Transformadoras, informes meteorológicos necesarios para el estudio post-falla en caídas de líneas, estudios de cargas de fuego en EETT necesarios según legislación vigente y para la prevención de riesgos, entre otros.

Que también se encuentran en esta cuenta honorarios legales por asesoramiento jurídico en las materias: financiero, tributario, laboral, societario, regulatorio, contractual, judicial, medio ambiente, higiene y riesgos de trabajo, seguridad pública y servidumbres administrativas de electroducto.

Que gran parte de los honorarios descriptos, aclara, ya se encuentran comprometidos para el corriente año, por lo cual la reducción llevada a cabo por el Ente mediante Resolución ENRE N° 73/2017 implicará discontinuar servicios que actualmente se encuentran vigentes.

Que por lo expuesto y encontrándose debidamente justificados los costos actuales de honorarios que debe afrontar la Compañía, solicita la modificación de los valores reconocidos por este concepto en la Resolución ENRE N° 73/2017.

Que en cuanto a los honorarios de directores y síndicos, solicita la modificación de los valores reconocidos en la Resolución ENRE N° 73/2017, debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales de honorarios a Directores.

Que en su Resolución, el ENRE toma un porcentaje de CERO COMA CINCO POR CIENTO (0,5%) de los costos totales, que reduce el costo de los honorarios en un CUARENTA Y CUATRO POR CIENTO (44%), en términos reales, respecto de la pretensión de TRANSBA S.A.

Que estos honorarios fueron calculados en base a los costos del año 2016. Actualmente TRANSBA S.A. tiene NUEVE (9) Directores (TRES-3- pertenecen al Comité de Auditoría) y TRES -3- Síndicos. El costo promedio unitario mensual actual es de PESOS TREINTA Y CUATRO MIL (\$ 34.000) a valores de diciembre de 2016.

Que en función de lo expuesto, TRANSBA S.A. requiere el reconocimiento de costos efectuado en su pretensión tarifaria para el rubro honorarios de directores y síndicos.

Que en el caso de otros costos de personal, solicita la modificación de los valores reconocidos en la Resolución cuestionada debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales de dicho rubro; la Resolución del ENRE le asigna un porcentaje del UNO POR CIENTO (1%) de los costos totales, reduciendo el costo un CUARENTA Y DOS POR CIENTO (42%) respecto a lo pretendido.

Que al respecto, destaca que los incrementos previstos para el año 2017, respecto a los años anteriores, responden en parte a la cuenta ropa de trabajo, en la cual se prevé la entrega de ropa de invierno, campera y mameluco para el personal que se realiza cada SEIS (6) años.





Que la asignación y entrega de ropa de trabajo y elementos de protección personal responde al análisis de los puestos y distribuciones geográficas que determinan su vida útil y por lo tanto la frecuencias de entrega y reposición. Las mismas fueron fijadas en función de las obligaciones legales impuestas por la legislación vigente, aprobada por la Comisión Mixta de Seguridad y Salud en el Trabajo, en un todo de acuerdo con los compromisos asumidos en el Convenio Colectivo de Trabajo Vigente y resoluciones emitidas por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT).

Que en la cuenta capacitación y entrenamiento, se refleja el plan de capacitación y entrenamiento sobre la base de los riesgos por puestos en función de las tareas desarrolladas. Dicho plan incluye la realización de capacitación complementaria de rescate en altura, flota pesada, manejo 4x4, comunicación y trabajo en equipo para la tarea segura que, junto al Plan Básico de Seguridad, completan las necesidades de formación conforme los puestos y actividades.

Que asimismo, y como parte de la capacitación de seguridad higiene y medio ambiente con foco en prevención y detección primaria de condiciones y conductas inseguras, se incluyen las actividades específicas de: análisis de accidentes viales, emergencias, riesgo eléctrico y comunicación efectiva.

Que destaca también la incorporación al plan básico de capacitación, del personal de COTDT, La Plata y Sede. Adicionalmente prevé una continua capacitación del personal actual e ingresante (Ejemplo: formación de cuadros de reemplazo, para jefaturas y jóvenes profesionales, capacitaciones técnicas, prevención de incendios, etcétera).

Que en la cuenta Gastos Médicos se imputan los costos de los exámenes periódicos realizados a todo el personal y servicio de área protegida para distintas EETT.

Que en la cuenta de Medio Ambiente se prevé el abono mensual por el servicio de recolección, transporte y disposición final de residuos especiales, y la provisión de insumos.

Que por lo expuesto, TRANSBA S.A. insiste en el requerimiento de reconocimiento de costos efectuado en su pretensión tarifaria para el rubro otros costos de personal, solicitando se considere un ingreso adicional a lo aprobado por el ENRE de PESOS TRES COMA CUATRO MILLONES (\$ 3,4 MM) anuales (a moneda de diciembre/2016) por dicho concepto.

Que en el rubro costos diversos, solicita la modificación de los valores reconocidos por el ENRE debido a que no ha tenido en cuenta los costos actuales de TRANSBA S.A.

Que en el acto administrativo objeto del presente recurso, el ENRE toma un porcentaje de UNO COMA DOS POR CIENTO (1,2%) de los costos totales y reduce el costo del rubro diversos en un CINCUENTA Y SIETE POR CIENTO (57%) respecto a la pretensión de TRANSBA S.A. Tal situación implica un recorte del CUARENTA Y TRES POR CIENTO (43%) del rubro Costos diversos respecto al real 2016.

Que aclara que este rubro incluye costos como emergencias, cuota anual de Bomberos, expensas, compra y mantenimiento de extintores, servicios de ambulancia, fletes y acarreos, servicio de mensajería, servicios de taxi, interbanking, caja de valores, muebles menores para oficina, recolección de residuos, archivo de documentación,



entre otros egresos operativos y administrativos (incluyendo gastos indirectos).

Que advierte, que al igual que el resto de los costos que fueron oportunamente requeridos, los costos diversos cuyo reconocimiento fue denegado por el ENRE, resultan relevantes y necesarios para la normal prestación del servicio público y los mismos fueron relevados por esta Concesionaria de manera razonable y objetiva, según precios existentes en el mercado.

Que en función de lo expuesto, TRANSBA S.A. insiste en el requerimiento de reconocimiento de costos efectuado en su pretensión tarifaria para el rubro diversos.

Que en lo referido al rubro inversiones, TRANSBA S.A. sostiene que el ENRE en la Resolución ENRE N° 73/2017, ha efectuado una injusta e injustificada reducción en el plan de inversiones presentado por la transportista, principalmente en los aspectos relacionados con la actualización de vehículos livianos, de vehículos pesados y la ejecución de trabajos orientados a la mitigación de riesgos de incendio.

Que respecto a las inversiones de vehículos livianos, indica que la Resolución cuestionada, sin fundamentos válidos se dispuso una importante reducción de inversiones para la renovación de vehículos livianos en los años 2018, 2019 y 2020.

Que al respecto, señala su requerimiento responde a la estrategia de la empresa para garantizar el no envejecimiento de la flota, evitando mantener vehículos con mayor nivel de kilómetros y antigüedad que el patrón global definido, generando una mejora gradual y quedando para los futuros períodos tarifarios la mejora de la misma.

Que de esta forma surge la necesidad anual de inversión de reemplazo de TREINTA Y NUEVE (39) vehículos livianos operativos (furgones, camionetas 4x2 y camionetas 4x4 orientado principalmente a evitar el incremento de la tasa de envejecimiento durante los próximos CINCO (5) años.

Que no reconocer esta necesidad de renovación, conllevará el consecuente incremento en los gastos operativos de mantenimiento.

Que en este sentido, TRANSBA S.A. ratifica la necesidad de contar con su plan de renovación de vehículos livianos completo para poder garantizar el servicio con la calidad exigida en el Contrato de Concesión, razón por la cual solicita el justo reconocimiento de los costos asociados a este aspecto.

Que en el mismo sentido se expresa la transportista respecto de la reducción de inversiones para la renovación de vehículos pesados en los años 2019 y 2021, indicando que en la actualidad, el SESENTA Y CINCO COMA TRES POR CIENTO (65,3%) de su flota de vehículos se encuentra por encima de los DIEZ (10) años de antigüedad.

Que este hecho genera importantes dificultades para poder mantener a los vehículos pesados con las habilitaciones necesarias para trabajar dentro de las normas de seguridad que posee la Concesionaria y que, al igual que en el caso de los vehículos livianos, su propuesta de inversiones se limitó a la estrategia de efectuar reemplazos anuales durante los próximos CINCO (5) años a fin de no agravar la situación de la flota al término de



dicho período, de manera tal de que, finalizando el año 2021 la flota que excediera los DIEZ (10) años de antigüedad fuera del CATORCE COMA TRES POR CIENTO (14,3%) (Sólo SIETE -7- unidades tendrían entre 17 y 22 años), que sería el TREINTA Y CUATRO COMA SIETE POR CIENTO (34,7%) de no reconocer el ENRE el total de las inversiones solicitadas

Que por lo expuesto, TRANSBA S.A. ratifica la necesidad de contar con la totalidad de su plan de renovación de vehículos pesados, de acuerdo a lo solicitado en su pretensión tarifaria.

Que por otra parte, la recurrente expresa que mediante el dictado del acto administrativo cuestionado, el ENRE ha desestimado todas las inversiones relativas a mitigación de riesgos de incendio, siendo éste uno de los principales puntos de daño a las instalaciones y de la calidad de servicio.

Que todas las inversiones de este ítem (presentadas como Anexo V en Recurso de Reconsideración) están orientadas a minimizar y controlar los daños en instalaciones que pueden ocasionarse con motivo de un incendio.

Que por ello, aclara que la ingeniería asociada al plan de inversiones de la empresa posee dos aristas para la mitigación del riesgo de incendio: por un lado, el reemplazo por obsolescencia de equipos, y por otro lado, el control del daño que pudiera generar un incendio, dado que es imposible la reducción absoluta de la probabilidad de que un siniestro de este tipo acontezca en instalaciones eléctricas, y que la experiencia de redes, en nuestro país y en el mundo, evidencia que en muchas oportunidades las consecuencias en el servicio derivadas de un incendio, fueron generadas por la falta de limitación o mitigación del daño más que por el elemento siniestrado.

Que por ello consideran que los riesgos asumidos con la restricción de inversiones en este sentido poseen impacto en los activos de la concesión, así como también en el servicio público por imposibilidad de limitar los mismos al equipo fallado, razón por la cual reiteran la necesidad de incluir las inversiones en riesgos de incendio en el plan aprobado por el ENRE.

Que en referencia a la Transportista Independiente Buenos Aires (TIBA), en su pretensión tarifaria TRANSBA S.A. solicitó al ENRE la determinación de un cuadro tarifario para el equipamiento que opera y mantiene en su carácter de Transportista Independiente del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión (TIBA).

Que en tal sentido, en el Anexo II de su presentación adjuntó un análisis de los costos operativos para el período 1999/2016 e informó la proyección de los mismos para el período 2017/2021, considerando los costos totales de operación y mantenimiento de las instalaciones del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires, y de aquellas instalaciones de 500 kV que TRANSBA S.A. opera y mantiene como Transportista Independiente de TRANSENER.

Que de esta forma, agrupa en la Actividad I de la Contabilidad Regulatoria todos los gastos relacionados a la operación y mantenimiento de instalaciones de la red de transporte a cargo de TRANSBA S.A.

Que asimismo, en el Anexo III de dicha presentación se incluyeron las inversiones correspondientes a TIBA y en el Anexo V se detallaron las instalaciones a ser tenidas en cuenta para fijar la remuneración que le corresponde percibir a TIBA.





Que a los efectos de evitar que se consideren en forma duplicada los mismos costos e inversiones en el proceso de revisión tarifaria de TRANSBA S.A. y en la determinación de la remuneración de TIBA, informan los valores a ser considerados para esta última durante el período 2017/2021.

Que el costo operativo anual total de TIBA asciende a la suma de PESOS SETENTA Y TRES MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL OCHENTA Y OCHO (\$ 73.248.088) a valores de diciembre/2016. Dicho monto surge de los costos operativos informados por TRANSBA S.A. en el formulario 401 incluido en su pretensión tarifaria, el cual se encuentra dividido por tipo de equipamiento (conexión, líneas, transformación, reactivo, automatismo y otros).

Que a partir de dicha apertura, se obtiene un costo unitario el cual es aplicado al total del equipamiento de TIBA, obteniendo de esta forma el resultado informado.

Que las inversiones proyectadas correspondientes a TIBA, que se encuentran incluidas en la pretensión tarifaria presentada por TRANSBA S.A., ascienden, para el período 2017/2021, a la suma de PESOS TREINTA Y CUATRO MILLONES CUTROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL (\$ 34.456.000).

Que las inversiones en Activos/Equipamiento, en base a la información contable enviada mediante Nota DG N° 35/16, en la cual se detallan los equipos desde el inicio de la concesión hasta 31/diciembre/2015, se extrajo la información correspondiente a TIBA la cual se adjunta en formato magnético.

Que en función de todo lo expuesto, TRANSBA S.A. manifiesta que dado que las modificaciones y adecuaciones que se dispongan respecto de lo decidido en las Resoluciones ENRE N° 73/2017, N° 88/2017 y N° 138/2017, tendrán un impacto directo en otros aspectos y cuestiones tratadas y definidas en la RTI (como ser ingresos, costos, impuestos, inversiones, etcétera), se solicita que tales modificaciones y adecuaciones sean tratadas y dispuestas en forma conjunta e integral respecto de dichos aspectos y cuestiones.

Que además, TRANSBA S.A. hace expresa reserva de ampliar los fundamentos del presente recurso de reconsideración, en los términos de Artículo 77 del Decreto N° 1.759/1972, reglamentario de la LNPA.

Que por último, para el hipotético caso que el ENRE no haga lugar a lo peticionado por medio de la presente, TRANSBA S.A. hace expresa reserva del Caso Federal en atención a que ello violará expresas garantías y derechos reconocidos a mi mandante por los Artículos 14, 16, 17 y 28 de la Constitución Nacional.

Que posteriormente, mediante Nota de Entrada N° 241.689, obrante a fojas 1.727/1.748 del Expediente del Visto, TRANSBA S.A. realiza una ampliación de fundamentos al recurso presentado, donde solicita que se considere como alternativa superadora respecto de la metodología para la determinación de la BCR de TRANSBA S.A., la aprobada por el ENARGAS para la determinación de la BCR de la Licenciataria del servicio público de transporte de gas natural.

Que según explica TRANSBA S.A., el cálculo de la BCR para la Licenciataria del servicio público de transporte de gas natural se efectuó conforme la siguiente metodología: i) se consideraron los activos adquiridos al momento de la privatización, los cuales fueron segmentados de acuerdo al tipo de actividad (regulada/no regulada) y de bienes



(terrenos, gasoductos, edificios, plantas compresoras etc.); ii) se contemplaron las inversiones realizadas durante el período 1993-2015, y se dedujeron las depreciaciones correspondientes; iii) se dedujeron los bienes afectados a la actividad no regulada; iv) para cada grupo de bienes se determinaron las participaciones de mano de obra y del resto de los componentes; y v) finalmente se actualizaron los valores al 2016 utilizando un índice combinado de mano de obra, representado por el Índice de salarios básicos de la industria y la construcción (ISBIC), y una combinación de un índice de precios mayoristas IPIM/ICC-Mendoza.

Que en este sentido, TRANSBA S.A. indica que la metodología aplicada por el ENARGAS respecto del transporte de gas natural es similar a la establecida para las empresas de transporte por el ENRE en la Resolución ENRE N° 524/2016. Difiere en la aplicación de los índices de ajuste, pero está sometida a casi idénticas disposiciones legales y contractuales que las establecidas para TRANSBA S.A. pues desde la óptica legal y económica las Leyes N° 24.065 y N° 24.076 reflejan idénticos principios económicos y regulatorios.

Que así las cosas, y dada la profunda interrelación entre las actividades de gas y electricidad (donde el gas no sólo es el mayor insumo en la generación eléctrica sino que constituye, al menos a nivel de grandes usuarios, un sustituto cercano de la electricidad), según principios básicos de eficiencia económica TRANSBA S.A. sostiene la razonabilidad de adoptar criterios consistentes para la regulación de ambos sectores.

Que de esta manera, la recurrente detalla que siguiendo la metodología aplicada por el ENARGAS para la determinación de la BCR de la Licenciataria del servicio público de transporte de gas natural, la BCR de TRANSBA S.A. asciende a PESOS SEIS MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE COMA CINCO (\$ 6.357,5) Millones a valores de diciembre de 2016.

Que el coeficiente de pesificación implícito en el caso TGS es de PESOS UNO COMA CUARENTA Y CUATRO (\$ 1,44).

Que según TRANSBA S.A., además de las razones de orden técnico y contable, y legales expresadas precedentemente, las diferencias existentes entre la metodología propuesta en la pretensión tarifaria, la aplicada por el ENRE en la Resolución ENRE N° 73/2017 y la aplicada por el ENARGAS para la Licenciataria del servicio público de transporte de gas natural, hacen necesario implementar las correcciones pertinentes con sustento en los siguientes fundamentos de derecho: principio de razonabilidad, principios vinculados al servicio público, y los propósitos establecidos en las normas que disponen la regularización de los contratos de servicios públicos.

Que al respecto la Ley N° 24.065 en el Artículo 40 establece que "...los servicios suministrados por los transportistas y distribuidores serán ofrecidos a tarifas justas y razonables". La razonabilidad exige que la tarifa sea determinada en condiciones análogas a las que se apliquen a otros servicios equivalentes, y que generen "ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno". A diferencia de los precios que fijan libremente los particulares cuando están sujetos esencialmente a las reglas de mercado, la tarifa de los servicios públicos debe determinarse de manera razonable. Para ello debe verificarse en cada caso si la remuneración cubre las referidas exigencias.

Que frente a la insuficiencia de ingresos resultantes de la remuneración determinada mediante la RTI, y las diferencias que arroja la metodología aplicada para la fijación de la remuneración del servicio público de transporte



de gas natural, es necesario efectuar las correcciones que permitan cumplir con la referida exigencia legal de asegurar el principio de razonabilidad de las tarifas del transporte de energía eléctrica con el alcance indicado.

Que las finalidades comprometidas en los servicios públicos, que imponen como caracteres esenciales la generalidad, uniformidad, regularidad y continuidad, hacen necesario que las tarifas aplicables sean a valores acordes con las exigencias y expectativas de usuarios y prestadores. La salida del prolongado período de emergencia pública y el congelamiento tarifario mantenido durante su vigencia, agrega un ingrediente relevante que exige verificar con detenimiento los valores que integran la remuneración. En el supuesto de servicios públicos monopólicos, como es el caso del transporte de energía eléctrica, el análisis comparativo de los valores tarifarios exige recurrir a otras actividades que presenten condiciones análogas o casi idénticas. El transporte de gas natural es un servicio público que presenta circunstancias equivalentes a considerar, cumpliendo así con el criterio previsto en el Artículo 41 de la Ley N° 24.065.

Que en este punto, no es ocioso agregar que las tasas de rentabilidad sólo pueden ser comparables si se aplican sobre bases de capital calculadas bajo los mismos criterios.

Que por el Decreto N° 134/2015 el PODER EJECUTIVO NACIONAL declaró la emergencia del Sector Eléctrico Nacional, dentro del cual se encuentra el servicio público de transporte. Respecto del mismo, en los considerandos del Decreto se expresó “Que a pesar del tiempo transcurrido la renegociación contractual ordenada por la Ley N° 25.561 no se ha completado: ...Que ello ha implicado la ausencia de un esquema tarifario que brinde señales hacia un consumo eficiente y racional para los distintos segmentos y tipos de usuarios. ...Que el riesgo asociado a los equipos de transmisión y transformación del Sistema de Transporte en Alta Tensión, ante imprevistos, meteoros, atentados o fallas que impliquen una afectación potencial significativa al abastecimiento de la demanda, ya sea en forma directa o limitando la capacidad de transporte entre los distintos puntos de la red, existiendo además condiciones de saturación y alta exigencia en algunas regiones en la red troncal, afectan la eficiencia operativa y la calidad del servicio”.

Que con tales fundamentos se instruyó al Ministerio de Energía y Minería “...para que elabore, ponga en vigencia, e implemente un programa de acciones que sean necesarias en relación con los segmentos de generación, transporte y distribución de energía eléctrica de jurisdicción nacional, con el fin de adecuar la calidad y seguridad del suministro eléctrico y garantizar la prestación de los servicios públicos de electricidad en condiciones técnicas y económicas adecuadas”. De esta manera, la referida instrucción tiene por finalidad lograr el definitivo restablecimiento de las condiciones contractuales del servicio público eléctrico, que permita recuperar las condiciones operativas y de inversiones en la prestación.

Que asimismo, es del caso reiterar que: el Acta Acuerdo UNIREN comprende la renegociación integral del Contrato de Concesión (Decretos N° 2.743/1992 del 29 de diciembre de 1992 y N° 1.501/1993 del 16 de julio de 1993) (Artículo 2); el Acta Acuerdo UNIREN concluye el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en la Ley de Emergencia Pública y Reforma Régimen Cambiario y sus reformas (Artículo 2); y el Acta Acuerdo UNIREN rige hasta la finalización del Contrato de Concesión (Artículo 3).

Que por último TRANSBA S.A. manifiesta que la determinación del cuadro tarifario para cubrir las mencionadas exigencias legales, requiere realizar las verificaciones pertinentes, y disponer las correcciones que permitan



asegurar que la remuneración generará los ingresos adecuados, y que los contratos de concesión sean definitivamente reencauzados.

Que en primer lugar, cabe destacar que en cuanto al aspecto formal, el recurso planteado resulta procedente a la luz de la normativa aplicable (Artículo 84 y siguientes del Reglamento de Procedimientos Administrativos. Decreto N° 1.759/1972. Texto Ordenado en 1991) debido a que ha sido interpuesto dentro de los plazos procesales pertinentes.

Que ahora bien, con respecto a los argumentos vertidos por la recurrente en su presentación, el análisis del mismo permite realizar las siguientes consideraciones.

Que con relación al planteo realizado por la recurrente en cuanto que la BCR se pesificó al tipo de cambio \$1= U\$S 1 y no a la relación por ella pretendida, la Asesoría Jurídica se expidió al respecto mediante Dictamen A.J. N° 685/2017 que obra a fojas 1.750/1.755 del Expediente del Visto.

Que en el referido asesoramiento se consignó que la recurrente en su presentación pretende hacer valer su interpretación de los alcances de diversas cláusulas del contrato de concesión que hacen referencia al dólar estadounidense, desconociendo los alcances de lo dispuesto en los Artículos 8 y 9 de la Ley N° 25.561 y, como proceso derivado de esta norma que fue, de la Renegociación Contractual Integral cumplida entre la Concesionarias y la UNIREN que finalizó con la suscripción de las respectivas Actas Acuerdo de Renegociación Contractual, sometidas oportunamente a la intervención del Congreso de la Nación.

Que corresponde recordar que el Glosario del Acta Acuerdo de TRANSBA S.A. define el concepto "Acta Acuerdo" como "...instrumento a suscribir por los representantes del CONCEDENTE y el CONCESIONARIO que contiene los términos y condiciones de la adecuación del CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL concedido por la Resolución SE N° 346/1997, que resultara del proceso cumplido de acuerdo a lo dispuesto por las Leyes N° 25.561; N° 25.790; N° 25.820 y N° 25.972, el Decreto N° 311/2003 y demás normativa aplicable.

Que las Actas Acuerdo celebradas con las concesionarias de Transporte, en consonancia con lo dispuesto por los Artículos 8 y 9 de la Ley N° 25.561, supusieron una modificación del contrato de concesión que –claramente– derogó, cualquier atisbo de disposición que existiera en dichos contratos que vinculara a las tarifas –y a los ítems que la componen o sobre la que inciden– con una moneda extranjera y, consiguientemente, con una relación distinta a la fijada en dicha ley que fue 1 U\$S = 1 \$.

Que ello surge sin dudas de lo que establece la Cláusula Segunda del Acta Acuerdo suscripta por TRANSBA S.A., en cuanto expresa que "El ACUERDO celebrado a través del presente ACTA comprende la renegociación integral del CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL otorgado por Resolución SE N° 346/1997 del 24 de julio de 1997, entendimiento que concluye el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las Leyes N° 25.561; N°25.790; N° 25.820 y N° 25.972 y Decreto N° 311/2003.



Que complementariamente, la Cláusula Tercera PLAZO dispone que “Las previsiones contenidas en el presente, una vez puesto en vigencia a partir de la ratificación que corresponde disponer por parte del P.E.N. abarcarán el período contractual comprendido entre el SEIS (6) de enero de 2002 y la finalización del CONTRATO DE CONCESION”.

Que por lo tanto, el Acta Acuerdo integra y modifica el contrato de Concesión hasta su finalización (Excepción hecha, claro está, de lo contemplado para Período de Transición Contractual, en los aspectos y bajo las modalidades que, expresamente, establece el Acta Acuerdo), derogando –por lo tanto- cualquier disposición contractual que se le opusiera, en la medida en que la contrariara, incluida claro está cualquier relación, por cualquier concepto, que éste estableciera con una moneda extranjera, excluyendo toda conversión de monedas que no sea a la relación de 1 U\$S = 1 \$.

Que lo expuesto hasta aquí, determina –naturalmente- que también resulte abstracta la cuestión de si (como afirma la recurrente) la primera Revisión Tarifaria del año 1998 tuvo como punto de referencia el valor del dólar estadounidense y que, a partir de dicha base, luego las tarifas aprobadas se expresaron en pesos o de si, por el contrario, como sostiene el ENRE y surge de las actuaciones pertinentes, dichos valores fueron calculados y expresados desde su inicio en pesos.

Que coincidentemente con lo expuesto y con relación al tratamiento a dar a la BCR, la Cláusula Décimo Cuarta del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual –punto 14.1.8. Base de capital y tasa de rentabilidad criterios para la determinación de la base de capital y de la tasa de rentabilidad- contempla que “Como criterio general, la Base de Capital de la concesión se determinará tomado en cuenta los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio. Para la valuación de dichos activos se considerará: a) el valor inicial de los bienes al comenzar la concesión, como también aquel correspondiente a las incorporaciones posteriores, y b) el valor actual de tales bienes, resultante de aplicar criterios técnicos fundados que expresen en forma justa y razonable dicha estimación, tomando en cuenta el estado actual de conservación de dichos bienes. Todas las valuaciones se efectuarán en moneda nacional. La tasa de rentabilidad se determinará conforme lo establece el Artículo 41 de la Ley N° 24.065.

Que corresponde hacer notar que, cuando en el anteúltimo párrafo de la norma antes transcrita se establece, respecto de Base de Capital y Tasa de Rentabilidad, que las valuaciones “se efectuarán en moneda nacional” los verbos utilizados (expresados aquí en su modo infinitivo) son valorar (Según la Rae: “Valorar: valorar, señalar el precio”) y efectuar, no expresar.

Que resulta claro, pues, que en el contexto de la materia tratada, si se hubiera querido establecer que las valuaciones serían hechas, previamente, en una moneda extranjera y que luego deberían ser re expresadas en otra (la moneda nacional) se habría dicho que las valuaciones se efectuarían en dólares (a la relación de cambio que se determinara) y que se expresarían en la moneda nacional, cosa que –a despecho de la pretensión de la concesionaria- sin dudas el Acta Acuerdo no dice.

Que lo hasta aquí expuesto, determina también que las argumentaciones contenidas en el dictamen del Doctor Juan V. Sola invocado por TRANSNBA S.A. adolezcan de los mismos errores conceptuales contenidos en los otros dictámenes jurídicos que acompañara, mencionados en el Dictamen AJ N° 138/2017 recaído en autos: 1)



desconocimiento de los alcances de la Renegociación Contractual Integral que supuso la suscripción del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual, 2) desconocimiento de la pesificación en la relación 1U\$\$ = 1 \$ dispuesta por la Ley N° 25.561 y receptada –sin ninguna reserva por parte de TRANSBA S.A.- en la referida Acta Acuerdo de Renegociación Contractual.

Que por tal razón, se estima que el agravio de la concesionaria es improcedente (en cuanto a la falta de tratamiento de lo expuesto por el Doctor Juan V. Sola al dictarse la Resolución ENRE N° 73/2017) ya que lo que debe ser objeto de tratamiento y resolución por parte de este Ente son los planteos de la Transportista, no individualmente los dictámenes de los cuales pretendiera valerse, los cuales eventualmente pudieron, o no, ser objeto de mención, en la medida en que tal mención facilitara el tratamiento y resolución de la cuestión de fondo.

Que habida cuenta la insistencia de TRANSBA S.A. en considerar al Procedimiento de RTI como una instancia negociadora más (o, según sus dichos, en “la” renegociación Contractual), se estima conveniente recordar la naturaleza de la potestad tarifaria del Estado, que surge de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, así como de la propia Ley N° 24.065, su reglamentación y de la Doctrina Administrativa.

Que desde el punto de vista de la Jurisprudencia, cabe recordar que en fecha reciente la Corte Suprema, en autos “Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y Otros c/ Ministerio de Energía y Minería s/ Amparo colectivo” (Sentencia del 18 de agosto de 2016) expresó que “...corresponde al Poder Ejecutivo la competencia tarifaria propia de los servicios públicos, potestad que no se ve afectada por la concesión a particulares (Fallos: 184:306; 322:3008 y CSJ 280/2008 (44-E)/CS1 “Establecimiento Liniers S.A. c/ EN Ley 26.095 - Ministerio de Planificación - Resol. 2008/06 y otros”, -76-Sistema Argentino de Información Jurídica FLP 8399/2016/CSI Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad, dictamen de la Procuración General al que remite la mayoría, fallada el 11 de junio de 2013). La existencia y vigor de esa potestad estatal fue ratificada en varios pronunciamientos de esta Corte, sin perjuicio de las diferencias que pudieran presentar, según el caso, las condiciones en que se concedía a particulares la prestación de un servicio público. Dijo al respecto este Tribunal en Fallos: 262: 555 que “en todo régimen de prestación indirecta de tales servicios -es decir, por intermedio de concesionario- las tarifas son fijadas o aprobadas por el poder público, como parte de la policía del servicio, lo que no obsta a la existencia de bases fijadas por ley o .....bajo forma contractual....el Estado -latu sensu- dispone al respecto de una atribución y no de una mera facultad; o, dicho en otros términos, al par que le asiste el poder para hacerlo le incumbe la obligación de realizarlo” (Fallos: 322:3008, considerando 10). La responsabilidad del Estado concedente y su autoridad no se detienen en el momento del otorgamiento de la concesión y, por ello, resulta ilegítima la pretensión de que un régimen tarifario se mantenga inalterado a lo largo del tiempo si las circunstancias imponen su modificación, ya que ello implicaría la renuncia de la administración a su prerrogativa de control de la evolución de las tarifas (Fallos: 262: 555; 321: 1784, “Establecimiento Liniers S.A.”, cit., voto de los jueces Highton de Nolasco y Zaffaroni); “Que en forma coincidente con esta doctrina, la ley N° 24.065 establece en su Artículo 43 que “Finalizado el período inicial de cinco (5) años el Ente fijará nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de cinco (5) años. El cálculo de las nuevas tarifas se efectuará de conformidad con lo establecido por los artículos 40 y 41 y se fijarán precios máximos de acuerdo a lo dispuesto por el artículo precedente”.

Que su reglamentación establece que “...EI ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD, una vez vencido el período inicial a que hace referencia la reglamentación del Artículo 42 de la Ley N°24.065 fijará





nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de CINCO (5) años”.

Que por su parte, el Artículo 45 de esa Ley contempla que “...Los transportistas y distribuidores, dentro del último año del período indicado en el Artículo 43 de esta ley, y con sujeción a la reglamentación que dicte el ente, deberán solicitarle la aprobación de los cuadros tarifarios que respondan a lo establecido en el Artículo 42 que se proponen aplicar, indicando las modalidades, tasas y demás cargos que correspondan a cada tipo de servicio, así como las clasificaciones de sus usuarios y las condiciones generales del servicio. Dichos cuadros tarifarios, luego de su aprobación, deberán ser ampliamente difundidos para su debido conocimiento por parte de los usuarios”.

Que su reglamentación establece que “...El distribuidor adjuntará a su presentación tarifaria toda la información en la que funda su propuesta, debiendo, a su vez, suministrar toda la que, adicionalmente, solicite el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD. Para realizar el estudio de la propuesta tarifaria presentada por el distribuidor, el Ente contratará los servicios de un grupo consultor independiente de reconocida experiencia en el Sector, que efectuará una propuesta alternativa. En base a ésta y a la propuesta del concesionario, el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD establecerá el cuadro tarifario para los próximos CINCO (5) años”.

Que asimismo, el Artículo 46 –en su parte pertinente- establece que “Los transportistas y distribuidores aplicarán estrictamente las tarifas aprobadas por el Ente. Podrán, sin embargo, solicitar a este último las modificaciones que consideren necesarias, si su pedido se basa en circunstancias objetivas y justificadas”.

Que siguiendo la misma línea conceptual, el Artículo 48 de la Ley N° 24.065 dispone que “Cuando, como consecuencia de procedimientos iniciados de oficio o por denuncia de particulares, el Ente considere que existen motivos razonables para alegar que la tarifa de un transportista o distribuidor es injusta, irrazonable, indebidamente discriminatoria o preferencial, notificará tal circunstancia al transportista o distribuidor, la dará a publicidad, y convocará a una audiencia pública con no menos de treinta (30) días de anticipación. Celebrada la misma, dictará resolución dentro del plazo indicado en el artículo precedente”.

Que de lo expuesto, surge que nada permite en la Ley N° 24.065 definir la fijación de la tarifa de los servicios de Distribución y Transporte de Electricidad como un proceso de negociación, sino como una prerrogativa del poder público que tiene el carácter de “atribución” (en la terminología de la Corte utilizada en el fallo citado ut supra).

Que a este respecto, vale consignar que el concepto de la potestad tarifaria como facultad propia del Estado Concedente también ha sido reconocido pacíficamente por la Doctrina Administrativa.

Que al respecto se ha dicho que “Un primer ámbito donde el espacio de libre decisión de las firmas concesionarias está sumamente acotado es el tarifario. Como se sabe, los cuadros tarifarios de los servicios públicos resultan de la aplicación de una serie de principios y pautas claramente detallados en las normas legales, reglamentarias y contractuales aplicables en cada caso. Si bien las tarifas resultantes se integran, también, con un componente surgido de la oferta formulada originalmente por el concesionario, la aplicación de los restantes criterios queda a cargo de la autoridad regulatoria, que es quien debe, además, aprobar el cuadro tarifario vigente. En este terreno, ciertamente crucial para el éxito de la gestión del servicio concesionado, la discrecionalidad de la autoridad administrativa está reducida a niveles mínimos” (Ignacio de la Riva: “La Libertad de Empresa en los Servicios



Públicos Concesionados”, en [www.cassagne.com.ar](http://www.cassagne.com.ar)).

Que coincidentemente, se ha dicho que las disposiciones concernientes a la organización y funcionamiento del servicio público revisten un carácter estrictamente reglamentario, entre las cuales se halla, naturalmente, el punto relativo a las tarifas.

Que ello así, pues su carácter reglamentario surge de las propias reglas de organización del servicio, debiendo los cuadros tarifarios ser aprobados por la autoridad competente y debidamente publicados para que entren en vigencia (ver en este sentido Diez, Manuel M, “Derecho Administrativo”, Plus Ultra, Buenos Aires 1979, T III, p. 437; Grecco, Carlos Manuel, “Potestad tarifaria, control estatal y tutela del usuario”, revista del Derecho Administrativo N° 5, Depalma, Buenos Aires 1990, p. 491; Ariño Ortiz, Gaspar, “Las tarifas de los servicios públicos. Poder tarifario, poder de tasación y control judicial”, Inst. García Oviedo, Sevilla 1973; Salas Hernández, Javier, “Régimen Jurídico – Administrativo de la Energía Eléctrica”, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 1977, p. 124, entre otros).

Que lo hasta aquí expuesto lleva a descartar de plano cualquier posibilidad de admitir que la Revisión Tarifaria Integral pueda suponer un proceso de “renegociación”, como lo enunciados, el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual ratificada por Decreto N° 1.460/2005, suscripta por la empresa con el Concedente, define al Proceso de Revisión Tarifaria Integral (RTI) como “...el procedimiento que implementará el ENRE durante el período comprendido entre la fecha de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, convocando a la Audiencia Pública para considerar los términos de la CARTA DE ENTENDIMIENTO y el 30 de diciembre de 2005, con el objeto de determinar el nuevo régimen tarifario de la CONCESION, conforme a lo estipulado en el Capítulo X “Tarifas” de la Ley N° 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, y las PAUTAS previstas en este instrumento. El nuevo régimen tarifario resultante de la RTI será de aplicación a partir del 1° de febrero de 2006, conforme las condiciones establecidas en el ACUERDO”.

Que cabe observar que la RTI es definida como un “procedimiento a implementar por el ENRE” que debe ajustarse a lo estipulado en el Capítulo X “Tarifas” de la Ley N° 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas: de haberse concebido como una extensión –a todas luces heterodoxa- del proceso de renegociación contractual, como pretende la recurrente, éste procedimiento no podría haber sido encarado por el ENRE, sino por el Concedente y su contraparte, el Concesionario.

Que por lo expuesto, la pretensión de TRANSBA S.A. de extender arbitrariamente el proceso de renegociación ordenado por el Artículo 9 de la Ley N° 25.561 hasta la propia RTI, para poder introducir –en forma manifiestamente extemporánea- una pretensión que no planteó cuando debió hacerlo (es decir en el marco de la instancia negociadora que concluyó con la celebración del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual) debe ser categóricamente rechazada, toda vez que –de admitirse su planteo- se estaría desconociendo el contenido y alcances del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL que suscribió y con el cual se cerró el mandato de la Ley N° 25.561.

Que en lo que respecta al cuestionamiento realizado sobre la metodología de valuación de la BCR se le reitera lo sostenido en la Resolución recurrida; esto es que los montos que presenta TRANSBA S.A. como VNR y VTD a



diciembre de 2015 no son representativos del valor actual de los bienes o activos que integran hoy el Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión, y consecuentemente no responden al criterio definido en la cláusula 14.1.8 del Acta Acuerdo UNIREN, porque: i) no constituyen el costo actual de reemplazar todas las instalaciones y bienes físicos destinados a dar el servicio de transporte sino que se limita a actualizar con índices específicos de precios los valores resultantes de una auditoría técnica realizada hace más de DIEZ (10) años; ii) los valores de dicha auditoría de bienes responden a los bienes existentes en el año 2005, y su actualización no toma en consideración las incorporaciones y bajas posteriores; y iii) el estado de las instalaciones que integraban el sistema de transporte en el año 2005 no es el mismo en la actualidad, ya que acumulan DIEZ (10) años más de desgaste por uso y se desconoce el estado de conservación actual de los mismos.

Que no obstante lo anterior, aunque se hubiese aceptado dicho cálculo como representativo de la BCR, tampoco hubiese correspondido su aprobación en virtud de que su valor (PESOS SEIS MIL OCHOCIENTOS NUEVE MILLONES -\$ 6.809 MM de diciembre 2015) supera en más de CIENTO SETENTA POR CIENTO (170%) al valor finalmente reconocido en la Resolución recurrida, resultante de aplicar el criterio de definido en la Resolución ENRE 524/2016, el cual es representativo del aporte de capital inicial realizado por la empresa.

Que respecto de las dos metodologías diferentes de ajustes de la Base de Capital planteadas por la transportista, que sin realizar la pesificación  $US\$ 1 = \$1,40$  arrojan valores similares a los incluidos por ella en su pretensión, cabe señalar que en ambos casos considera índices que guardan relación con los insumos utilizados en la actividad de transmisión eléctrica o con la evolución del costo de reposición de los activos, hecho que no responde a la metodología adoptada en la Resolución recurrida a los efectos de actualizar la base de capital contable – financiera, que es mantener el capital financiero involucrado en términos reales.

Que por último, se ratifica lo afirmado en la Resolución recurrida en cuanto a que habiendo sido debidamente notificada de la Resolución ENRE N° 524/2016, no la recurrió, razón por la cual es un acto firme y consentido por ella.

Que en función de lo anterior, se rechaza el cuestionamiento realizado por la recurrente.

Que en lo referido al cálculo de la BCR, ésta representa las inversiones financieras netas realizadas por los accionistas y acreedores en la empresa, es decir, que el monto de la base de capital así calculada equivale, al mantenimiento del capital financiero en términos reales. En este esquema, las amortizaciones representan el retorno del capital.

Que de esta manera, las inversiones aumentan la BCR, mientras que las amortizaciones la disminuyen. Así, este método busca mantener el poder de compra de la inversión original y aumentos de capital netos de retiros posteriores, siendo éste el único requerimiento desde el punto de vista del inversor.

Que por ende, la BCR calculada por el método financiero es una medida del capital involucrado en el negocio regulado, al cual se le aplica el costo del capital.

Que ahora bien, teniendo en cuenta los argumentos vertidos por la Transportista en su recurso respecto a los aportes y/o retiros de capital, corresponde analizar su inclusión en el cálculo del capital afectado a la actividad





regulada.

Que en este sentido, variaciones en el patrimonio neto que tienen como contrapartida una variación equivalente de signo contrario del pasivo, no afectan el activo de la empresa. Es decir, sólo se modifica la relación deuda/capital propio, sin verificarse un aumento en las inversiones.

Que asimismo, también se debe tener en cuenta que los movimientos entre deuda y capital propio ya están contemplados en la metodología WACC adoptada en la RTI para rentabilizar la base de capital, que prevé en su cálculo ambas alternativas de financiamiento.

Que considerar estos movimientos en la evolución de la BCR podría implicar por un lado rentabilizar un capital que no refleja un alta de bienes de uso, y por otro afectarla por un retiro que no obedece a una baja o amortización.

Que en definitiva, el resultado de una estrategia contable/financiera podría redundar en una transferencia de recursos injustificada hacia el concesionario, ocasionando al Usuario un costo ajeno al servicio de transporte, o en su defecto en reconocer ingresos insuficientes a la concesionaria que podrían afectar las condiciones de la prestación.

Que además, considerar los aportes y/o retiros de capital en la evolución de la BCR podría permitir al concesionario adoptar comportamientos oportunistas a través de maniobras contables o financieras que lleven a transferir recursos en su favor en detrimento del Usuario.

Que por último, teniendo en cuenta lo mencionado y que además la Resolución ENRE N° 524/2016 que fijó los lineamientos para el cálculo de la BCR, no incluyó los aportes y/o retiros de capital para su determinación, corresponde hacer lugar planteo realizado por la recurrente respecto a este punto.

Que en función de lo anterior, se hace lugar al planteo realizado por la recurrente con relación a los ajustes de capital en la BCR.

Que asimismo, se deben detraer de la misma las altas y amortizaciones correspondientes a TIBA informadas en oportunidad del presente recurso por la Transportista.

Que de esta manera la base de capital a considerar en la determinación de ingresos de la actividad concesionada de transporte de energía eléctrica por distribución troncal para el periodo 2017-2021 asciende a PESOS DOS MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO (\$ 2.591.002.374) a moneda de diciembre 2015.

Que en relación a los costos operativos, en primer lugar cabe destacar que en la determinación de los costos operativos de TRANSBA S.A. para determinar la remuneración aprobada por la Resolución recurrida, no se discriminó la correspondiente a TIBA, su transportista independiente. En el presente recurso, se realiza un tratamiento diferenciado.

Que en cuanto a la solicitud de la recurrente de revisar los costos de personal de administración aprobados en la RTI, se realizó a efectos de verificar el monto otorgado, un tratamiento conjunto del costo de personal administrativo



de TRANSBA S.A. y TRANSENER S.A., a fin de determinar la dotación de personal, el costo unitario considerado y la transferencia de recursos a la primera, en virtud de que la estructura de administración es centralizada para ambas empresas, compartiendo en los organigramas no sólo personal sino también áreas.

Que en tal sentido, a partir de la dotación de DOSCIENTAS UNA (201) personas solicitada por TRANSENER S.A. para 2017, se incorporan TREINTA Y DOS (32) personas (DIECISEIS POR CIENTO -16%- del personal), que según lo informado por esta empresa cumplen funciones para TRANSBA S.A.

Que en cuanto al plantel propio de CUARENTA Y UN (41) personas, se redujo un TRES POR CIENTO (3%) (1 persona), que se considera como asignada al resto de las actividades reguladas (II y IV) y no reguladas (VI y IX). Este porcentaje se calculó manteniendo la relación del personal asignado a tareas no reguladas en tareas de oym (TRECE -13- personas) en el total de personal regulado (CUATROCIENTAS CINCUENTA Y SIETE -457- personas), información correspondiente para 2017.

Que de esta forma, el personal de administración reconocido para el quinquenio asciende a SETETA Y DOS (72) personas (CUARENTA -40- propios y TREINTA Y DOS -32- transferidos de TRANSENER S.A.).

Que para obtener el costo unitario, se consideró en forma conjunta los valores informados para este rubro en el año 2015 de ambas empresas (PESOS CIENTO VEINTISIETE MILLONES -\$ 127 MM- TRANSENER S.A. y PESOS CINCUENTA Y DOS MILLONES -\$ 52 MM- TRANSBA S.A.) y el personal asociado (CIENTO SETENTA Y NUEVE -179- y TREINTA -30-, respectivamente). Tanto el monto (PESOS - \$) como la cantidad de personal correspondiente a TRANSENER S.A. se redujeron un CUATRO POR CIENTO (4%) (OCHO -8- personas), que se consideran como asignadas al resto de las actividades reguladas (II y IV) y no reguladas (VI y IX). Este porcentaje se calculó manteniendo la relación del personal asignado a tareas no reguladas en tareas de oym (TREINTA Y NUEVE -39- personas) en el total de personal regulado (NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS -992- personas), información correspondiente para 2017.

Que el valor unitario del año 2015 así calculado asciende a PESOS OCHOCIENTOS SESENTA MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CUATRO (\$ 860.874) que, expresado en moneda de diciembre de 2015 resulta en PESOS NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS (\$ 985.700).

Que en función de lo señalado, el monto anual a reconocer en concepto de personal de administración para el quinquenio 2017/2021 asciende a PESOS SETENTA MILLONES NOVECIENTOS UN MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE (\$ 70.901.437) expresado en moneda de diciembre de 2015 (SETENTA Y DOS -72- personas valorizadas a un costo unitario de PESOS NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS (\$ 985.700)).

Que respecto del personal técnico no reconocido para los años 2018 (NUEVE -9- personas) y 2019 (TRES -3- personas), se informa que ello se debió a un error material que corresponde subsanar en la resolución del presente Recurso.

Que los montos incrementales asociados a reconocer en el rubro personal de explotación y mantenimiento, considerando el costo unitario reconocido en la RTI, ascienden a PESOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE (\$ 5.186.847) y PESOS UN MILLÓN SETECIENTOS



VEINTIOCHO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE (\$ 1.728.949) en moneda de diciembre de 2015, respectivamente.

Que con relación a la solicitud de TRANSBA S.A. de que se revise el monto considerado en la RTI en el rubro impuestos, tasas y contribuciones, por no contemplar los correspondientes a los impuestos a los créditos y débitos, automotores y otros cargos, cabe señalar que su omisión se debió a un cambio en la forma de registración contable de este concepto en el balance correspondiente al año 2015 y el informado en 2017.

Que en función de ello, para determinar el nuevo valor correspondiente al rubro impuestos, tasas y contribuciones, se consideró el porcentaje de este rubro en el total de costos antes de impuestos pretendido por la transportista en su presentación CUATRO COMA SEIS POR CIENTO (4,6%).

Que de esta forma, se reconoce en este rubro para el año 2017 rubro la suma de PESOS DIECINUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS SIETE (\$ 19.453.807) en moneda de diciembre de 2015. En el resto de los años este concepto evoluciona vis a vis con el total de costos operativos.

Que en lo concerniente a la solicitud referida a los honorarios profesionales, se consideraron los siguientes ajustes respecto de lo reconocido en la Resolución de la referencia, en función de la nueva información aportada por la empresa en su recurso: i) Honorarios de administración/sistemas: se reconoció el monto solicitado por la empresa para el año 2017 de PESOS DOS COMA SIETE MILLONES (\$ 2,7 MM) en moneda de diciembre 2015, por contemplar la incorporación de nuevos sistemas de optimización y gestión que no se encontraban en 2015; ii) Auditoría externa: se reconoce la suma de PESOS UNO COMA UN MILLONES (\$ 1,1 MM) en moneda de diciembre de 2015 solicitado por la empresa, por haberse verificado que la suma es similar a lo asignado en este concepto en el año 2015; iii) Consultoría técnica: se reconoce la suma de PESOS TRES COMA CINCO MILLONES (\$ 3,5 MM) en moneda de diciembre de 2015 solicitado por la empresa, por haberse verificado que la suma es VEINTITRES POR CIENTO (23%) inferior a la correspondiente al año 2015; iv) Honorarios legales: se acepta el valor de PESOS UNO COMA CUATRO MILLONES (\$ 1,4 MM) (moneda diciembre de 2015) propuesto por TRANSBA S.A. por estar en el orden del valor verificado en el año 2015; y v) Auditoría interna: se acepta el valor PESOS CERO COMA 14 MILLONES (\$ 0,14 MM) (moneda diciembre de 2015) propuesto por TRANSBA S.A. por ser levemente superior al valor verificado en el año 2015.

Que a partir de los ajustes realizados se reconoce en concepto de honorarios profesionales para el quinquenio un monto anual equivalente de PESOS OCHO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA MIL NOVECIENTOS SETENTA (\$ 8.890.970), expresado todo en moneda de diciembre 2015.

Que respecto al rubro otros costos de personal, se reconoce el UNO COMA OCHENTA Y CUATRO POR CIENTO (1,84%) del total de costos de personal, calculado según la relación porcentual entre este rubro y el rubro personal verificado en la pretensión de ingresos de la empresa. Así, para el año 2017 se reconoce un monto de PESOS CINCO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO (\$ 5.642.484) a moneda de diciembre de 2015. En el resto de los años este concepto evoluciona vis a vis con el costo de personal.



Que en función de los argumentos vertidos por la recurrente, se ajusta el monto correspondiente al rubro honorarios directores y síndicos reconociéndose el valor verificado en el año 2016, a moneda de diciembre 2015 equivalente a la suma anual de PESOS UN MILLÓN NOVECIENTOS SETENTA MIL NOVECIENTOS SESENTA (\$ 1.970.960).

Que por último, en cuanto al rubro costos diversos se ajusta el monto a reconocer, de acuerdo a lo ejecutado en el 2016, expresado a moneda de diciembre 2015, que asciende a la suma anual de PESOS CUATRO MILLONES NOVECIENTOS TRES MIL SETECIENTOS SESENTA Y CUATRO (\$ 4.903.764).

Que teniendo en cuenta los ajustes realizados sobre los montos reconocidos en la RTI para los costos operativos correspondientes al servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal más TIBA, estos resultan para el año 2017 en PESOS CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE (\$ 442.986.329), expresado en moneda de diciembre de 2015.

Que ahora bien, definido el valor de los costos operativos para el año 2017 y teniendo en cuenta que, como ya se mencionara, estos representan los costos correspondientes al servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal más TIBA. A partir de la información sobre el equipamiento a remunerar remitida por la transportista en el Anexo V de su presentación, se asigna el costo por equipamiento.

Que una vez asignado el costo por tipo de equipamiento, se obtiene un costo unitario por kilómetro de línea de transmisión, MVA de transformación y unidades de conexión. Aplicando estos costos unitarios a los equipamientos correspondientes resulta el costo total asignado al equipamiento a remunerar por la tarifa del servicio público de transporte por distribución troncal concesionado que es de PESOS TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS COMA TRES MILLONES (\$ 392,3 MM) para el año 2017, expresado en moneda de diciembre de 2015, sin los equipamientos de TIBA cuyo costo anual asciende a PESOS CINCUENTA COMA SIETE MILLONES (\$ 50,7 MM), expresado en la misma moneda.

Que al respecto, cabe aclarar que las diferencias que surgen entre los costos propuestos por la empresa para TIBA y los determinados por el ENRE, se deben a que, como ya se mencionara, los mismos se obtienen a partir de considerar en primer lugar los costos operativos correspondientes al servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal más TIBA en forma conjunta. Luego a partir de la determinación de un costo operativo unitario por tipo de equipamiento y en función del equipamiento involucrado se obtienen los costos de cada actividad.

Que en función de lo analizado previamente, los costos operativos definidos para el año 2017 se ajustan en el 2018 a PESOS TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE COMA DOS MILLONES (\$ 397,2 MM) en el caso del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica y PESOS CINCUENTA Y UNO COMA TRES MILLONES (\$ 51,3 MM) para TIBA y en el período 2019/2021 a PESOS TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO COMA OCHO MILLONES POR AÑO (\$ 398,8 MM/año) y PESOS CINCUENTA Y UNO COMA CINCO MILLONES POR AÑO (\$ 51,5 MM/año), respectivamente. Todos los valores están expresados en moneda de diciembre de 2015.

Que del costo anual así determinado, se detrae en cada año del quinquenio los costos de mano de obra propia incluidos en el plan de inversiones, que se activan por formar parte del costo de los bienes de uso.



Que de esta forma queda definido el costo de operación y mantenimiento para el quinquenio 2017 – 2021, reconocidos para el cálculo de ingresos de TRANSBA S.A. para el próximo período tarifario: PESOS TRECIENTOS TREINTA Y SIETE COMA CERO TRES MILLONES (\$ 337,03 MM) en el año 2017; PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y UNO COMA TREINTA Y TRES MILLONES (\$ 341,33 MM) en 2018; PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS COMA TRECE MILLONES (\$ 342,13 MM) en 2019; PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS COMA CATORCE MILLONES (\$ 342,14 MM) en 2020; y PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y TRES COMA ONCE MILLONES (\$ 343,11 MM) en 2021. Todos los valores están expresados en pesos constantes de diciembre de 2015.

Que con respecto a la aseveración realizada por la recurrente en cuanto a que el ENRE asume para el cálculo del impuesto a las ganancias que la amortización impositiva es igual a la amortización contable se le reitera que para la estimación realizada de este impuesto, necesario para el cálculo del requerimiento de ingresos por el método del flujo de fondos descontado, se adoptó el criterio de impuestos teóricos utilizando la alícuota vigente, sin contemplar particularidades (quebrantos, diferimientos, etcétera) respecto de la posición fiscal de la Empresa. De esta manera y a los efectos de obtener la base imponible del impuesto a las ganancias, se consideró la tasa de amortización promedio de los estados contables de los últimos CINCO (5) años.

Que por ende la tasa de amortización utilizada para proyectar el impuesto a las ganancias para los próximos CINCO (5) años es una estimación de la tasa de amortización impositiva que realmente deberá hacer frente la Empresa. Asimismo el monto correspondiente al impuesto a las ganancias que efectivamente pague la Empresa seguramente se verá afectado por la posición fiscal que esta tenga al momento de devengar dicho impuesto.

Que asimismo, es dable destacar que el porcentaje que arroja la relación impuestos a la ganancias/ingresos solicitados en la propuesta de la recurrente es similar a la que se obtiene en el Flujo de Fondos que realizó el ENRE para la determinación de la remuneración en la Resolución recurrida VEINTIDOS POR CIENTO (22%); esta relación se mantiene en los cálculos efectuados en el tratamiento del presente recurso.

Que en función de lo expuesto, se rechaza el pedido formulado por la recurrente.

Que con relación a los argumentos vertidos por TRANSBA S.A. respecto de las facultades del ENRE para disponer la transferencia de utilidades de las actividades no reguladas hacia la regulada, cabe señalar que las empresas prestadoras de los servicios públicos de transporte y distribución de energía eléctrica, concesionarias del Estado Nacional, eran inicialmente sociedades con un objeto exclusivo. En su oportunidad, ante el requerimiento de las mismas, fueron autorizadas por el ENRE a realizar actividades no reguladas.

Que específicamente, la Resolución ENRE N° 751/2006 que modifica el objeto social de TRANSBA S.A. sostiene en sus considerandos que la fundamentación para autorizar la ampliación del objeto social de la transportista, se sustenta en el hecho de que el usuario de la actividad regulada se beneficie con menores tarifas que reflejen el hecho de compartir con las actividades no reguladas los costos de operación y mantenimiento, inversiones y la base de capital involucrada.

Que en función de ello, el Artículo 2 de la mencionada Resolución establece: “Aprobar la modificación del Artículo 4 del Estatuto Social de “TRANSBA S.A.” propuesta mediante Nota de Entrada N° 117.989, el que quedará redactado



de la siguiente forma: "ARTICULO 4: La Sociedad tendrá por objeto la prestación del servicio de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires, en los términos del Contrato de Concesión que regula tal servicio público, y toda otra actividad relacionada con el uso específico de sus instalaciones y las ampliaciones de los Sistemas de Transmisión, con los alcances y las limitaciones establecidas en las leyes provinciales y nacionales. La Sociedad, actuando directa o indirectamente, ya sea en forma individual o asociada con terceros, tendrá también por objeto adquirir, con la previa autorización del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD, la propiedad de acciones de otras empresas dedicadas al transporte de energía eléctrica en el país o en el extranjero en las siguientes tensiones: desde 132 kV hasta 400 kV. Asimismo, la Sociedad podrá prestar servicios a terceros de: proyecto, construcción y puesta en servicio, operación y mantenimiento de instalaciones de transmisión y subtransmisión; como así también los de consultoría, asesoramiento y capacitación, accesorios y afines a terceros cuya actividad se relaciona con el transporte de energía eléctrica. Deberá requerir previamente la autorización del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD para aquellas tareas a desarrollarse en el exterior. La Sociedad también podrá prestar y/o comercializar servicios de telecomunicaciones, de acuerdo con la normativa vigente en esa materia. En todos estos casos, la Sociedad deberá mantener una estructura diferenciada con contabilidad separada de cualquier empresa o actividad en la que participe, de acuerdo con las instrucciones que imparta el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD. La Sociedad podrá realizar, en la República Argentina y en el extranjero, todas aquellas actividades que resulten necesarias para el cumplimiento de sus fines. A esos efectos, tendrá plena capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones y ejercer todos los actos que no le sean prohibidos por las leyes, estos Estatutos, el decreto por el cual se constituye esta sociedad, el Pliego de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la venta de las Acciones Clase A, Clase B y Clase C de Central Piedra Buena S.A., Centrales de la Costa Atlántica S.A., Empresa Distribuidora de Energía Norte S.A., Empresa Distribuidora de Energía Atlántica S.A., Empresa Distribuidora de Energía Sur S.A. y Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires S.A. (TRANSBA S.A.), así como toda norma que le sea expresamente aplicable. No obstante, le estará absolutamente prohibido dar garantías a favor de terceros, o comprometer su patrimonio a favor de los mismos".

Que por su parte el Artículo 5 dice: "Establecer que deberá considerarse en la tarifa de los usuarios la participación de los mismos en los beneficios de las actividades no reguladas autorizadas en el Artículo 2 de la presente Resolución."

Que la autorización a realizar actividades no reguladas encuentra así su justificativo en que contribuyen al mejor y más eficiente desarrollo de las actividades reguladas, ya sea porque permiten el aprovechamiento de capacidades que de otro modo quedarían ociosas o porque posibilitan un mayor rendimiento de los recursos y que parte de los beneficios se trasladen a los usuarios finales.

Que en vista del antecedente normativo mencionado, enmarcado en los Artículos 45, 56 Incisos d) y s) de la Ley N° 24.065, el ENRE es competente para establecer la forma y la cuantía de la participación en los beneficios de las actividades no reguladas por parte de los usuarios de las actividades reguladas.

Que por otra parte, corresponde consignar que mediante la Resolución ENRE N° 524/2016 se aprobó el Programa Para la Revisión Tarifaria Integral del Transporte de Energía Eléctrica, que establece los criterios y la metodología





para el proceso de la RTI y el consecuente plan de trabajo. En dicho acto se requirió a cada Transportista la presentación de los costos operativos separados por actividad conforme los criterios establecidos en el Sistema de Contabilidad Regulatoria aprobado por Resolución ENRE N° 176/2013.

Que en el estudio de costos realizado oportunamente en el Informe de Elevación N°37/2017 respecto del recurso interpuesto por TRANSENER S.A. contra las resoluciones que resolvieron la RTI de esa concesionaria, se analizó detalladamente la información presentada y se reasignaron los costos entre actividades reguladas y no reguladas cuando los criterios de apropiación utilizados por la Transportista no resultaban razonables para el regulador, reconociéndose de esta manera costos inferiores a los solicitados por la concesionaria para operar el servicio público de transporte de energía eléctrica.

Que se advirtió que la tarifa aprobada por el Ente cumple con la condición de que los Usuarios del servicio público se beneficien, en parte, con las utilidades que generan las actividades no reguladas, viéndose así favorecidos con una tarifa inferior.

Que en consecuencia y analizados los argumentos vertidos por ésta y otras Transportistas en sus recursos interpuestos con relación al esquema de transferencia propuesto en la Resolución recurrida, se considera procedente dejar sin efecto también para TRANSBA S.A. lo establecido el Anexo VII "Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica" de la Resolución ENRE N° 73/2017.

Que en función de lo anterior se considera oportuno dejar sin efecto lo establecido en el Anexo VII "Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica" de la Resolución recurrida.

Que si bien se concuerda con lo afirmado por la Transportista, en cuanto a que la aplicación del régimen de sanciones establecido en el Contrato de Concesión, afectado por lo establecido en la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, resulta en la aplicación de sanciones, aunque haya operado en forma eficiente y eficaz, y que ello debería ser considerado en el flujo de fondos aprobado por el ENRE, no existe ninguna justificación de la suma anual solicitada de PESOS CIENTO SEIS MILLONES NOVECIENTOS DOCE MIL CINCUENTA Y NUEVE (\$ 106.912.059).

Que ese monto solo surge de la presentación de TRANSBA S.A. por Nota DG 43/16 del 11 de noviembre de 2016, acompañando su requerimiento de ingresos para el próximo período tarifario, donde representa el CINCO POR CIENTO (5%) de los ingresos totales requeridos en la misma, sin ninguna justificación del valor adoptado.

Que por ello, siguiendo la metodología, aplicada para determinar los parámetros definidos en las Resoluciones ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, y N° 73/2017, se calculó dicho monto, considerando que la Transportista está operando en forma eficiente y eficaz cuando alcanza o supera los objetivos de calidad establecidos en las mismas.

Que en efecto, en la Resolución ENRE N° 524/2016, se dispuso que "...el ENRE definirá el valor de las penalizaciones conforme criterios que induzcan a la mejora de la operación y mantenimiento, estimule la inversión



en el mantenimiento y la mejora de la calidad, minimizando la ocurrencia de fallas y un esquema transitorio de ajuste de sanciones y premios, hasta alcanzar una calidad - objetivo al final del próximo período tarifario.”.

Que mediante el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, se resolvió “Aprobar el REGIMEN DE AFECTACIÓN DE SANCIONES POR CALIDAD OBJETIVO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION Y POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el RÉGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, previsto en los respectivos Contratos de Concesión”.

Que en el mencionado Régimen de Afectación se definieron Índices de Calidad, basados en las indisponibilidades de Líneas y Conexiones, denominados Disponibilidad Media Anual Móvil de la Concesionaria (DIMA) y Valor Promedio Móvil (VPM) como el promedio de los DIMA. En función de esos valores y su comparación contra otros de referencia, valores objetivo, se establecieron factores que afectan el cálculo de las sanciones, incrementándolos, si la calidad resultara inferior a esas referencias.

Que por otra parte, mediante la Resolución ENRE N° 73/2017, se estableció un sistema de premios procurando dar un mayor incentivo para que la transportista opere y mantenga las instalaciones en condiciones de calidad acorde con las necesidades de los Usuarios, dentro de los límites previstos en el Contrato de Concesión, estableciendo un nivel de calidad mínima, denominado Valor Objetivo de Premios (VOP), a partir del cual cada una de las Transportistas sería merecedora del premio.

Que esto indica que, si la Transportista recibe premios es porque ha superado el objetivo de calidad establecido, por lo que, por la misma razón, superado ese objetivo no debería ser pasible de sanciones.

Que sin embargo, en el RÉGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE del Contrato de Concesión se establece que la calidad del servicio público de transporte prestado por la Transportista se mide en base a la disponibilidad del equipamiento de transporte, conexión y transformación y su capacidad asociada, determinando el valor de las sanciones que se aplican por indisponibilidad del equipo en consideración, en función de la duración de la indisponibilidad forzadas y programadas, independientemente de que dicha indisponibilidad haya tenido alguna afectación sobre el suministro a los Usuarios.

Que es por ello, que, aunque la Transportista haya alcanzado o superado los objetivos de calidad, es pasible igualmente de sanciones de acuerdo al régimen de sanciones mencionado.

Que en los regímenes en que las sanciones son función de las consecuencias de las contingencias en la red eléctrica sobre el servicio a los Usuarios, por ejemplo cortes de suministro como es el caso de las Distribuidoras de Energía Eléctrica, se establece valores de la calidad objetivo basados en un número de interrupciones y de duración de las mismas superadas las cuales la Empresa es sancionada y los Usuarios resarcidos.

Que en el caso del régimen de sanciones de las Transportistas eso no es posible, ya que, como se dijo, el mismo no está basado en las consecuencias de las contingencias sobre el servicio a los Usuarios.



Que en estos casos es habitual determinar un valor esperado de las sanciones en el punto en que las Transportistas alcanzan la calidad objetivo (VESCO) y adicionarlas a los costos reconocidos, de modo que, al hacerse pasible de las sanciones de acuerdo al Régimen de Sanciones establecido en el Contrato de Concesión, las mismas queden compensadas por dicho valor esperado

Que por ello, a los efectos de determinar dicho monto se utilizó la misma metodología y bases de datos de sanciones usados para determinar los objetivos de calidad establecidos en las Resoluciones ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, y N° 73/2017.

Que aplicando la misma para TRANSBA S.A. resultó en un valor anual de PESOS DOS MILLONES NOVENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO (\$2.092.295) en moneda de diciembre 2015, que expresado en moneda de febrero de 2017 asciende a PESOS DOS MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE (\$ 2.887.367).

Que con relación los planteos formulados por la recurrente acerca de la regularización de la SAE, cabe reiterarle lo oportunamente establecido en la Resolución ENRE N° 73/2017, resaltando que el monto asignado en concepto de SAE está asociado únicamente a las instalaciones transferidas al momento del inicio de la concesión y no a los gastos vinculados a las inversiones que debe realizar por SAE.

Que respecto de las precisiones solicitadas por la recurrente respecto a la regularización de las SAE vinculadas a las instalaciones existentes al momento de la toma de la posesión, se le informa que las mismas serán realizadas en función del plan de tareas que presente la transportista, que fuera oportunamente solicitado en la Resolución recurrida.

Que con relación al pedido de extensión del plazo fijado para la presentación del plan anual de regularización de servidumbre de electroducto para el período 2017/2021, solicitado mediante Nota de Entrada N° 240.880, corresponde otorgar un plazo de TREINTA (30) días a partir de la notificación de la presente resolución para dar cumplimiento a dicha obligación en los términos señalados en la Resolución ENRE N° 73/2017.

Que las indisponibilidades consecuentes no se encuentran definidas como tales en el ANEXO 16, Punto 5. REGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL EN LA REGIÓN BUENOS AIRES - TRANSBA S.A., de LOS PROCEDIMIENTOS. En el mismo describe dos tipos de indisponibilidades según se trate de Indisponibilidades Programadas y Forzadas.

Que en dicho Punto, Artículo 4, se considera que un equipamiento está indisponible cuando está fuera de servicio por causa propia o por la de un equipo asociado a su protección o maniobra.

Que en el Artículo 5, se establece que "...todo equipamiento asociado al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL que se encuentre fuera de servicio como consecuencia de los mantenimientos programados conforme los procedimientos establecidos para este efecto en las Resoluciones de la SECRETARÍA DE ENERGÍA dictadas de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 36 de la Ley N° 24.065, será considerado en condición de INDISPONIBILIDAD PROGRAMADA".



Que Finalmente, en el Artículo 6, se indica que "Todo equipamiento asociado al SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE que se encuentre fuera de servicio sin que tal situación proviniera de las órdenes de operación impartidas por la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELECTRICO S.A. (CAMMESA) o en condición de INDISPONIBILIDAD PROGRAMADA, será considerado en condición de INDISPONIBILIDAD FORZADA."

Que al momento de evaluar las sanciones, es criterio aplicado en el ENRE, que en el caso de las indisponibilidades de tipo forzado, donde el equipamiento haya permanecido "vinculado y sin tensión, con sus interruptores cerrados y sin ninguna protección actuada", caso típico de una red radial donde el equipamiento que falló no es el último, no se consideren indisponibles y por lo tanto no sean sancionados los equipamientos que se encuentran "aguas abajo" del equipamiento fallado.

Que asimismo, todas las indisponibilidades de tipo programado, deben ser y son sancionadas conforme el mencionado Artículo 4.

Que de lo expuesto surge que si un equipamiento se encuentra fuera de servicio, "por estar indisponible el propio equipo y/o la instalación que le suministra tensión de alimentación", debe ser sancionado atendiendo el tipo de indisponibilidad, manteniendo los criterios hasta ahora esgrimidos por el Ente.

Que por ello no resulta aceptable que las mismas resulten exentas de sanción, sean remuneradas, como así también, no sean computadas para el cálculo del índice de fallas mensual, ni para el cálculo de premios, como pretende la Transportista.

Que respecto de las indisponibilidades programadas, ya sea que insuman los trabajos necesarios para realizar intervenciones mayores en equipamiento o para mantenimientos habituales, la Reglamentación vigente prevé que sean sancionadas de acuerdo al ANEXO 16, Punto 5. REGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL EN LA REGIÓN BUENOS AIRES - TRANSBA S.A., Artículo 5 de LOS PROCEDIMIENTOS.

Que asimismo, para este tipo de indisponibilidades en el Artículo 15, se indica que "la sanción a aplicar sobre todo equipamiento considerado en INDISPONIBILIDAD PROGRAMADA será igual al DIEZ POR CIENTO (10%) de la correspondiente a los supuestos de INDISPONIBILIDAD FORZADA. La sanción a aplicar para líneas será igual al diez por ciento (10%) de la correspondiente al artículo 8° inciso c) para las horas subsiguientes a las TRES (3) primeras".

Que por lo expuesto, la normativa vigente ya contempla los casos de indisponibilidades de origen programado con una sanción reducida al DIEZ POR CIENTO (10%) del valor de una forzada, sirviendo la misma de suficiente señal para que la Transportista efectúe los mantenimientos, sean mayores o menores, en el menor tiempo posible. Por ello no resulta aceptable que las mismas resulten exentas de sanción, sean remuneradas, como así también, no sean computadas para el cálculo del índice de fallas mensual, ni para el cálculo de premios, como pretende la transportista.



Que en cuanto a lo señalado por la Transportista respecto a que en el primer período tarifario, aproximadamente el OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82%) de la remuneración que percibía correspondía a los cargos por conexión y capacidad de transporte, mientras que el DIECIOCHO POR CIENTO (18 %) restante correspondía a la remuneración por energía eléctrica transportada (RVT), sin embargo, esa proporción fue modificada, en las sucesivas adecuaciones del Contrato de Concesión de TRANSBA S.A. a partir del “Acta Acuerdo - Adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires ” celebrada con la UNIREN y ratificada por Decreto N° 1.460/2005 (“Acta Acuerdo”), de fecha 17/5/2005.

Que en efecto, dicha Acta Acuerdo llevó el mismo a aproximadamente el OCHENTA Y OCHO POR CIENTO (88%), en el Acuerdo Instrumental del mismo, de fecha 21/12/2010, llegó a ser el NOVENTA Y TRES POR CIENTO (93%), en el Convenio de Renovación de este Acuerdo Instrumental de fecha 15/05/2013, el NOVENTA Y SIETE POR CIENTO (97%) y finalmente, en el Acuerdo SEE – ENRE –TRANSBA S.A. 2016-2017, de fecha 26/12/2016, el NOVENTA Y NUEVE POR CIENTO (99%), en todos los casos con aceptación de la Transportista.

Que por otra parte, resulta necesario destacar que la concesión de servicios de transporte de energía eléctrica contempla un régimen de calidad y de sanciones económicas asociadas a su incumplimiento con el objeto de mantener las instalaciones dedicadas al servicio público y su capacidad, en las condiciones de calidad estipuladas.

Que el ENRE controla resultados medibles en función de la calidad y aplica las sanciones prefijadas por su incumplimiento, establecidas en el Subanexo B del Contrato de Concesión, pudiendo en caso extremo llegarse a la posibilidad de ejecución de las garantías de acuerdo a lo indicado en el Artículo 30 de dicho Contrato.

Que por otra parte, en el punto 14.1.4 de la Cláusula Décimo Cuarta. “PAUTAS DE LA REVISION TARIFARIA INTEGRAL” del ACTA ACUERDO, estableció que: “...se procederá a diseñar e implementar métodos adecuados para incentivar y medir en el tiempo, las mejoras en la eficiencia de la prestación del servicio por parte del CONCESIONARIO, y se incorporarán al sistema de incentivos señales que alienten los efectos positivos de la gestión del CONCESIONARIO sobre la economía del conjunto...”.

Que por ello, en la Resolución ENRE N° 524/2016, se dispuso que “...el ENRE definirá el valor de las penalizaciones conforme criterios que induzcan a la mejora de la operación y mantenimiento, estimule la inversión en el mantenimiento y la mejora de la calidad, minimizando la ocurrencia de fallas y un esquema transitorio de ajuste de sanciones y premios, hasta alcanzar una calidad - objetivo al final del próximo período tarifario.”

Que dicha definición quedó reflejada, en la elaboración del “REGIMEN DE AFECTACIÓN DE SANCIONES POR CALIDAD OBJETIVO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION Y POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL” establecido por la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su Similar N° 580/2016, así como en el sistema de premios aprobado mediante la Resolución ENRE N° 73/2017, donde se consideraron, para la determinación de los valores, índices y factores allí indicados, las sanciones aplicadas en el último quinquenio a la Transportista, que son proporcionales a los cargos mencionados y fueron actualizados con el valor de los cargos estipulados en la Resolución ENRE N° 73/2017.





Que la aplicación del Artículo 29 del Contrato de Concesión aducido por la Transportista, establece que todo incumplimiento, por parte de LA TRANSPORTISTA, de las obligaciones establecidas por la Ley N° 24.065, el REGLAMENTO DE CONEXIÓN, el REGLAMENTO DE ACCESO, del CONTRATO o de las normas que dicte la SECRETARÍA DE ENERGÍA, en ejercicio de las facultades regladas por el Artículo 36 de la Ley N° 24.065, estará sujeto a sanciones, las que, a falta de previsión normativa expresa, serán determinadas por el ENTE, quién en su aplicación deberá guardar proporcionalidad con las sanciones que estuvieran regladas por las normas antes mencionadas, lo que se considera garantizado en función de lo expresado.

Que por lo tanto, corresponde desestimar lo solicitado por la Transportista respecto a reducir los coeficientes de sanción establecidos en el Subanexo B del Contrato de Concesión.

Que TRANSBA S.A. presenta en su recurso un informe detallado de la evolución esperada de la obsolescencia de los vehículos livianos durante el próximo período tarifario, notándose que, con el plan de inversiones propuesto se logra una mejora al final del período respecto a los valores al comienzo del mismo.

Que del análisis del mismo surge que, para mantener la flota dentro de niveles de envejecimiento aceptables, evitando el incremento de la tasa de envejecimiento durante los próximos CINCO (5) años, es conveniente autorizar parte de las inversiones que no fueron incluidas en la Resolución ENRE N° 73/2017, y que habían sido solicitadas por la Transportista.

Que en consecuencia, se hace lugar parcialmente a su solicitud, agregando a las inversiones aprobadas por la mencionada Resolución las indicadas en la tabla que obra en el punto 2.8 del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de PESOS DIECIOCHO MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL (\$18.720.000) de diciembre 2016, que expresado en moneda de diciembre de 2015 asciende a PESOS TRECE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL DOCIENTOS TREINTA Y CUATRO (\$13.664.234).

Que asimismo, presenta en su recurso un informe detallado de la evolución esperada de la obsolescencia de los vehículos pesados durante el próximo período tarifario, notándose que, con el plan de inversiones propuesto se logra mantener, al final del período, la antigüedad de los vehículos pesados del comienzo del mismo.

Que del análisis del mismo surge que, para mantener la flota dentro de niveles de envejecimiento aceptables, evitando el incremento de la tasa de envejecimiento durante los próximos CINCO (5) años, es conveniente autorizar las inversiones que no fueron incluidas en la Resolución ENRE N° 73/2017, y que habían sido solicitadas por la Transportista.

Que en consecuencia, se hace lugar a su solicitud, agregando a las inversiones aprobadas por la mencionada Resolución las indicadas la tabla que obra en el punto 2.8 del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de PESOS VEINTINUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA MIL (\$29.440.000) de diciembre 2016, que expresado en moneda de diciembre de 2015 asciende a PESOS VEINTIÚN MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL CINCUENTA Y UNO (\$ 21.489.051).

Que respecto a las inversiones en cisternas subterráneas, del análisis de la información presentada por TRANSBA S.A., que no se transcribe en mérito a la brevedad, surge que las inversiones solicitadas no deben considerarse



dentro del Plan Ambiental, como se los consideró en la Resolución recurrida, sino a las necesarias para minimizar las consecuencias y daños a las instalaciones ante la ocurrencia de incendios, por lo que resulta conveniente autorizar las inversiones a esos efectos que no fueron incluidas en la Resolución ENRE N° 73/2017, y que habían sido solicitadas por la Transportista.

En consecuencia, se hace lugar a su solicitud agregando a las inversiones aprobadas por la mencionada Resolución las indicadas en la tabla que obre en el punto 2.8 del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de PESOS CIENTO SESENTA MILLONES (\$ 160.000.000) de diciembre 2016, que expresado en moneda de diciembre de 2015 asciende a PESOS CIENTO DECIESEIS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTIUNO (\$ 116.788.321).

Que atento a lo informado por la Transportista, corresponde descontar las inversiones correspondientes a TIBA para el cálculo de la remuneración de TRANSBA S.A., según el detalle que figura como Anexo I del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de PESOS TREINTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL (\$ 34.456.000) de diciembre 2016, que expresado en moneda de diciembre de 2015 asciende a PESOS VEINTICINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO (\$ 25.150.365).

Que de esta forma, corresponde reconocer como inversiones adicionales a las reconocidas en la Resolución recurrida, netas de TIBA, la suma de total para el período de PESOS CIENTO SETENTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS CUATRO MIL (\$173.704.000) de diciembre 2016, que expresado en moneda de diciembre de 2015 asciende a PESOS CIENTO VEINTISEIS MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y UNO (\$ 126.791.241).

Que en función de lo expuesto, en el Anexo I que forma parte integrante de la presente Resolución se detallan las inversiones consideradas en la determinación de la remuneración de TRANSBA S.A. para el periodo 2017/2021.

Que respecto a las instalaciones a ser tenidas en cuenta para fijar la remuneración de TRANSBA S.A., las mismas no habían sido consideradas en la Resolución ENRE N° 73/2017, por lo que no corresponde ninguna modificación por esta causa.

Que en cuanto a la solicitud articulada por TRANSBA S.A. en su escrito recursivo, respecto a que este Ente Nacional, proceda a determinar el cuadro tarifario para el equipamiento que opera y mantiene en carácter de Transportista Independiente del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión (TIBA), adjuntando a tales efectos un análisis de los costos operativos, inversiones proyectadas y un detalle de las instalaciones a ser tenidas en cuenta para fijar su remuneración, cabe destacar que dicha pretensión resulta ser absolutamente ajena a la naturaleza del presente procedimiento de Revisión Tarifaria Integral, motivo por el cual, corresponde rechazar lo solicitado por ser manifiestamente improcedente...”.

Que respecto al requerimiento del recurrente de modificar el mecanismo de actualización de la remuneración, cabe ratificar lo oportunamente resuelto por el ENRE en la Resolución ENRE N° 66/2017, toda vez que para su determinación se tuvo en cuenta lo establecido en la Cláusula 14.1.3 del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual de TRANSBA S.A.



Que en lo referido al ajuste semestral, se consideró lo dispuesto en el Contrato de Concesión, el que no contempla la aplicación de un factor de ajuste como propone la recurrente en su propuesta tarifaria y reitera en su recurso.

Que, asimismo, cabe señalar que de no alcanzarse en un semestre el CINCO POR CIENTO (5%) que dispara la cláusula gatillo, la variación de precios se acumula y por ende, en el próximo semestre se la considera para realizar el ajuste correspondiente.

Que ahora bien, teniendo en cuenta las razones esgrimidas por la recurrente y en función a un nuevo análisis de la cuestión, considerando que el límite impuesto a la cláusula gatillo (5%) representa el 30% de la inflación para el año 2017 contemplada en el Presupuesto Nacional, a los efectos de fijar un sendero que acompañe la evolución de los precios de la economía para los próximos años del período tarifario, se estima pertinente establecer que el porcentaje dispuesto para esta cláusula se ajuste de acuerdo a la inflación prevista anualmente por el Poder Ejecutivo Nacional en los sucesivos Presupuestos, manteniendo dicha relación (30%) y que el 5% resultará el máximo valor que adoptará la cláusula gatillo, independientemente de la inflación que se prevea en el Presupuesto Nacional

Que de esta manera a fin de clarificar la fórmula de la cláusula gatillo, y en función de los cambios introducidos en los costos y en las inversiones que afectan las ponderaciones de la fórmula del mecanismo de actualización, corresponde reemplazar el Anexo V "Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires (TRANSBA S.A.)" aprobado por el Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 73/2017 por el Anexo II que forma parte integrante de la presente Resolución.

Que en función de los cambios introducidos a los valores de la base de capital, de los costos (que a su vez provocan cambios en el monto afectado a la regularización de servidumbres de electroducto), de las inversiones, más la incorporación del VESCO, la remuneración anual resultante del cálculo del Flujo Fondos es de PESOS MIL CIENTO SESENTA Y DOS MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS SESENTA Y UNO (\$ 1.162.386.261) a moneda de diciembre de 2015. Dicho valor ajustado a febrero 2017, momento de entrada en vigencia de la nueva remuneración, asciende a la suma de PESOS MIL SEISCIENTOS CUATRO MILLONES NOVENTA Y TRES MIL CUARENTA (\$ 1.604.093.040).

Que el cálculo mediante el cual se determina la remuneración se encuentra en el ANEXO III que forma parte integrante de la presente Resolución.

Que a partir del ingreso anual calculado para la Transportista se determinaron los cargos de transporte establecidos en el Contrato de Concesión para cada tipo de equipamiento y tensiones que regirán a partir del 1 de febrero de 2017.

Que la modificación que se produce en los cargos tarifarios trae como consecuencia que el promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicado a la TRANSPORTISTA ascienda a PESOS UN MILLÓN OCHOCIENTOS DIECIOCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y UNO (\$ 1.818.261) de febrero de 2017.



Que con relación a la ampliación del recurso realizada por TRANSBA S.A. en su Nota de Entrada N° 241.689, mediante la cual propone una alternativa para el cálculo de la BCR a considerar para la determinación de su remuneración, cabe señalarle que la misma no fue incluida en su propuesta original de requerimientos de ingresos presentada en el marco de la RTI.

Que cabe recordarle, conforme lo establecido en la Resolución ENRE N° 604/2016, que convocó a Audiencia Pública con el objeto, entre otros, de poner en conocimiento y escuchar opiniones sobre la propuesta tarifaria presentada por TRANSBA S.A. para el próximo período quinquenal, que su propuesta fue publicada, informada, puesta a disposición de los Usuarios del Servicio de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión y al público en general, y tratada en la Audiencia Pública, teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 74 de la Ley N° 24.065.

Que en virtud de lo señalado, para el dictado de la Resolución recurrida el ENRE tuvo en cuenta la propuesta presentada por la Transportista en su oportunidad, como así también las observaciones y opiniones vertidas por los participantes a la Audiencia Pública.

Que en este sentido, la nueva propuesta para el cálculo de la BCR presentada por la recurrente se considera extemporánea, ajena al objeto de la RTI y por lo tanto corresponde ser rechazada.

Que se ha realizado el correspondiente Dictamen Jurídico conforme lo requerido por el Inciso d) del Artículo 7 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Que el Directorio del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD es competente para el dictado del presente Acto, en virtud de lo establecido en los Artículos 2, 40 a 49 y en los Incisos a), b), f) y s) del Artículo 56 de la Ley N° 24.065, y en el Artículo 84 del Reglamento de Procedimientos Administrativos. Decreto N° 1.759/72 (Texto Ordenado en 1991).

Por ello,

**EL DIRECTORIO DEL ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD**

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°.-** Rechazar parcialmente el Recurso de Reconsideración interpuesto por la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.) contra la Resolución ENRE N° 73/2017, en cuanto impugna la pesificación de la base de capital regulada (BCR) al tipo de cambio \$ 1= U\$S 1 y la metodología de valuación de la misma; y hacer lugar al planteo realizado con respecto a los ajustes de la BCR por aportes o retiros de capital.

**ARTÍCULO 2°.-** Hacer lugar parcialmente al Recurso interpuesto por TRANSBA S.A. contra la Resolución ENRE N° 73/2017, en cuanto al valor anual de los costos operativos a incorporar en tarifa, reconociendo los siguientes montos expresados en moneda de diciembre de 2015: PESOS TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES TREINTA Y DOS MIL DOSCIENTOS DIEZ (\$ 337.032.210) en el año 2017; PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS VEINTISETE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y DOS (\$ 341.327.542) en 2018;



PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES CIENTO TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS TRECE (\$ 342.133.513) en 2019; PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES CIENTO CUARENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS DIECISEIS (\$ 342.143.316) en 2020; y PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES CIENTO DIEZ MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO (\$ 343.110.465) en 2021.

ARTÍCULO 3°.- Rechazar el Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSBA S.A. contra la Resolución ENRE N° 73/2017 con relación al impuesto a las ganancias calculado con depreciación contable.

ARTÍCULO 4°.- Dejar sin efecto lo establecido en el Anexo VII “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica” aprobado por el Artículo 10 de la Resolución ENRE N° 73/2017.

ARTÍCULO 5°.- Rechazar el Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSBA S.A. contra la Resolución ENRE N° 73/2017, en lo referido al Plan de Regularización de Servidumbres Administrativas de Electroducto y otorgar una prórroga de TREINTA (30) días contados a partir de la notificación de la presente Resolución, para la remisión de dicho Plan.

ARTÍCULO 6°.- Rechazar el Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSBA S.A. contra la Resolución ENRE N° 73/2017, en cuanto al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones.

ARTÍCULO 7°.- Reemplazar el Apéndice I del Anexo II “Análisis de los Planes de Inversión RTI 2016 de la Transportista de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de BUENOS AIRES TRANSBA S.A.” aprobado por el Artículo 3 de la Resolución ENRE N° 73/2017 por el Anexo I que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 8°.- Rechazar parcialmente el planteo realizado por TRANSBA S.A. con respecto al mecanismo de actualización de la remuneración que como Anexo V forma parte de la Resolución ENRE N° 73/2017 y reemplazar dicho Anexo V “Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de BUENOS AIRES TRANSBA S.A.” aprobado por el Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 73/2017 por el Anexo II que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 9°.- Reemplazar el Anexo III “Determinación de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución de la Provincia de BUENOS AIRES (TRANSBA S.A.)” aprobado por el Artículo 4 de la Resolución ENRE N° 73/2017 por el Anexo III que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 10.- Reemplazar el texto del Artículo 2 de la Resolución ENRE N° 73/2017 por el siguiente: “ARTÍCULO 2.- Aprobar los valores horarios a aplicar al equipamiento regulado, con vigencia a partir del 1 de febrero de 2017

- Remuneración por Conexión:



- Por cada salida de 220 kV: PESOS CIENTO SETENTA Y CUATRO COMA CIENTO CUARENTA Y DOS (\$ 174,142) por hora.
- Por cada salida de 132 kV o 66 kV: PESOS OCHENTA Y SIETE COMA CERO SETENTA (\$ 87,070) por hora.
- Por cada salida de 33 kV o 13,2 kV: PESOS SESENTA Y CINCO COMA DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS (\$ 65,296).
- Por transformador de rebaje dedicado: PESOS SEIS COMA NOVECIENTOS SESENTA Y TRES) por hora por MVA (.\$ 6,963)
- Por equipo de reactivo: PESOS SEIS COMA NOVECIENTOS SESENTA Y TRES (\$ 6,963) por hora por MVAr.
- Remuneración por Capacidad de Transporte:
  - Para líneas de 220 kV: PESOS MIL NOVECIENTOS SESENTA Y DOS COMA CIENTO VEINTIUNO (\$ 1.962,121) por hora por cada CIENTO KILÓMETROS (100 km).
  - Para líneas de 132 kV o 66 kV: PESOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CUATRO COMA NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO (\$ 1.874,938) por hora por cada CIENTO KILÓMETROS (100 km).
- Remuneración por Energía Eléctrica Transportada:
  - Se establece en pesos CERO (0) por año.”

ARTÍCULO 11.- Modificar el valor aprobado en el Artículo 9 de la Resolución ENRE N° 73/2017 para el promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la Transportista por el siguiente: PESOS UN MILLÓN OCHOCIENTOS DIECIOCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y UNO (\$ 1.818.261) de febrero de 2017.

ARTÍCULO 12.- Rechazar la ampliación del Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSBA S.A. contra la Resolución ENRE N° 73/2017, mediante Nota de Entrada N° 241.689.

ARTÍCULO 13.- Remitir las actuaciones del Visto a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA, a los efectos de proseguir la tramitación del Recurso de Alzada interpuesto en subsidio por la recurrente.

ARTÍCULO 14.- Notifíquese a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA; a la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.); a la ASOCIACIÓN DE GENERADORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (AGEERA), a la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (ATEERA), a la ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (ADEERA); a la ASOCIACIÓN DE GRANDES USUARIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (AGUEERA), y a CAMMESA.



ARTÍCULO 15.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y cumplido archívese.  
— Ricardo A. Martínez Leone, Presidente. — Marta I. Roscardi, Vicepresidente. — Carlos M. Bastos, Director.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA  
-[www.boletinoficial.gob.ar](http://www.boletinoficial.gob.ar)- y también podrán ser consultados en la Sede Central de esta Dirección Nacional  
(Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

e. 01/11/2017 N° 83750/17 v. 01/11/2017

