



ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

Resolución 516/2017

Buenos Aires, 25/10/2017

VISTO el Expediente del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE) N° 47.300/2016, la Resolución ENRE N° 66/2017 y sus modificatorias las Resoluciones ENRE N° 84/2017 y N° 139/2017, y

CONSIDERANDO:

Que este Ente, mediante las Resoluciones ENRE N° 66/2017, N° 84/2017 y N° 139/2017 resolvió la Revisión Tarifaria Integral (RTI) de la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA EN ALTA TENSIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.) determinando el régimen tarifario aplicable a la Concesionaria para el período tarifario 2017/2021.

Que, posteriormente, a través de la Nota de Entrada N° 240.162 obrante a fojas 2.113/2.202 del Expediente del Visto, TRANSENER S.A. interpuso recurso de reconsideración con alzada en subsidio contra las Resoluciones ENRE N° 66/2017, N° 84/2017 y N° 139/2017, 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),.

Que los principales argumentos esgrimidos por TRANSENER S.A. son los siguientes.

Que, en primer lugar, sostiene que la determinación de la Base de Capital Regulada efectuada por el ENRE en la Resolución N° 66/2017, no tiene sustento alguno en los hechos y antecedentes, ni en el derecho aplicable, que corresponde considerar para su determinación. A ello se 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 según TRANSENER S.A., 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 U\$S 1 = \$1,40, carecen de todo sustento legal y lógico, razón por la cual -y en base a los fundamentos indicados precedentemente- solicita al ENRE que se reconsidere este punto, haciendo lugar a los argumentos y pretensión formulada por TRANSENER 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 TRANSENER 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, manifiesta que no consintió tal elección realizada por el ENRE, como fuera señalado en la Nota DG N° 36/16.

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 TRANSENER S.A., al no haber a esa fecha calculado la tarifa conforme el otro método previsto en la UNIREN.

Que TRANSENER S.A. sostiene en su Nota de DG N° 36/16, que el ENRE podría haber advertido el error de utilizar únicamente un único método para evaluar la Base de Capital y realizar los cálculos respectivos para las Transportistas, en forma unilateral y como si 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° 66/202017, TRANSENER 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 Base de Capital que, sin realizar la pesificación US\$ 1 = \$1,40 arrojan valores similares a los incluidos por ella en su pretensión: Actualización de la Base de Capital, considerándola en dólar estadounidense y ajustado por índices de ESTADOS UNIDOS.

Que en este escenario todas las inversiones y depreciaciones se convierten a USD 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 es el siguiente: Base de Capital al 31/12/2016: \$ 10.909 MM.

Que la otra metodología sería actualización de la Base de Capital por índices utilizados en la pretensión para actualizar VNR.

Que de esta manera para la actualización, 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 USA representativo de la actividad de transmisión eléctrica e ISBIC). El resultado es el siguiente: Base de Capital al 31/12/2016: \$ 12.363 MM.



Que por otra parte, la recurrente objeta desde el punto de vista contable los ajustes al patrimonio neto realizados a la BCR. 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 en efecto, afirma que sobre esta cuestión 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 observa que la reducción obligatoria de capital referida por el ENRE se realizó a efectos de cumplir con un mandato legal, de sincerar contablemente su capital con movimientos contables dentro de su patrimonio neto, sin que esto hubiera significado una erogación de fondos, ni mucho menos una baja o depreciación de sus activos. Por lo tanto, resulta evidente que no corresponde que la reducción de capital impacte sobre la BCR.

Que sostiene que el criterio que utiliza el ENRE para la determinación del mencionado ajuste resulta inconsistente con el criterio de determinar la Base de Capital como contrapartida de los aportes del accionista más la deuda transferida a la Empresa concesionaria, criterio que fue el aplicado a TRANSENER S.A. en su momento y se ve ratificado por la Resolución ENRE N° 524/2016 en el punto 4 de su Anexo.

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

Que observa que cuando para determinar la Base de Capital a remunerar para el presente período tarifario se toma la Base de Capital inicial, se adicionan las inversiones en activos afectados a la concesión y se restan las amortizaciones de los activos afectados a la concesión, tal como hizo TRANSENER S.A. y el ENRE aceptó, se está optando por analizar la Base de Capital desde el punto de vista del activo.

Que seguidamente, la recurrente manifiesta que el criterio de realizar un cálculo de la Base de Capital desde el punto de vista del activo, aunque improcedente a esta altura del proceso, podría plantearse un análisis de la misma desde el otro lado de la ecuación, es decir el Pasivo más el Patrimonio Neto de la Compañía, pero nunca deberían tomarse componentes de uno y de otro lado de la ecuación, porque de hacerlo se incurre en una inconsistencia que puede provocar perjuicios para el usuario o para el concesionario, carentes de toda lógica.

Que también dice que es importante mencionar que los movimientos en el patrimonio neto referidos en estos puntos fueron consecuencia de las restricciones financieras y regulatorias impuestas desde la crisis del 2001, que se están tratando de subsanar en esta RTI. Ello significa que el criterio adoptado por el ENRE sobre la cuestión en análisis, no sólo es erróneo, sino que además es inconsistente desde el punto de vista regulatorio.

Que en consecuencia, señala que 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° 66/2017 y se realicen los ajustes y adecuaciones correspondientes.



Que la recurrente manifiesta que en la Resolución recurrida, el ENRE dispone una reducción del personal de administración del 30%, considerando a tal fin la prima aceptada en la determinación de la Base de Capital.

Que con respecto a la aseveración del ENRE "...En cuanto al personal administrativo, se observa que ocupar en este tipo de tareas el 22% de la dotación es considerablemente más elevado que lo proyectado por TRANSBA, para comparar con una Empresa del mismo grupo económico, que requiere sólo el 7,7% de la nómina...".

Que sostiene que esta comparación no es representativa y lleva a conclusiones erróneas. Como se mencionara en la pretensión de TRANSENER S.A., el personal de administración propuesto se comparte y brinda servicios para TRANSBA S.A. Por ello, necesariamente la dotación de administración de TRANSENER S.A. resulta mayor que la de TRANSBA S.A. Ello hace que según la recurrente, la comparación deba realizarse en forma consolidada TRANSENER S.A./TRANSBA S.A. respecto a alguna Empresa del mercado de características similares.

Que con respecto al incremento del personal de la actividad regulada que se verifica en los años 2013 y 2014, mientras decrece el personal de la actividad no regulada, TRANSENER S.A. sostiene que no se trata de una reducción de empleados en una actividad en desmedro de otra, sino que, por el contrario, obedece simplemente a un cambio en los criterios de clasificación de las actividades de la Compañía requeridos por la Resolución ENRE N° 176/2013 (Contabilidad Regulatoria).

Que en efecto, señala que en el año 2013 la separación de Actividades se realizaba entre Actividades Primarias y Secundarias y en esta división, todo el personal de la OyM del Plan Federal se encontraba en el rubro Servicios de la Actividad Secundaria.

Que observa que con la introducción de la Contabilidad Regulatoria a partir del año 2014, todo el personal de la OyM del Plan Federal se colocó en la actividad V dentro de la Actividad Regulada (de acuerdo con lo requerido por la Resolución ENRE N° 176/2013) y a esto obedecen las reclasificaciones entre la actividad regulada y no regulada erróneamente interpretadas por el ENRE.

Que con respecto a la asignación de personal de administración a las actividades no reguladas que realiza el ENRE en la Resolución recurrida teniendo en cuenta el mismo porcentaje de reducción (TREINTA POR CIENTO -30%-) que se aplicó a la Base de Capital en la RT 1998, la recurrente considera que dicho guarismo fue adoptado por el Ente en su oportunidad sin mayor justificativo y nunca validado contra la realidad del negocio no regulado que tiene TRANSENER S.A., que jamás tuvo una participación tal de ese negocio durante el período 1998-2016.

Que según la recurrente, ese potencial de actividad no regulada no fue desarrollado por TRANSENER S.A. y mal podría entonces considerarse un valor prospectivo en 1998 para separar los costos observados en 2016. En este sentido considera que la incidencia de los costos del personal de administración en las actividades no remuneradas por la tarifa no debe superar el SIETE POR CIENTO (7%), en función de las características de dichas actividades.

Que es por ello que solicita que se modifique la Resolución N° 66/2017 y se deje sin efecto la reducción del TREINTA POR CIENTO (30%) del personal de administración considerado en dicho acto, utilizando injustificadamente para ello la prima aceptada en la determinación de la Base de Capital.





Que por lo expuesto, requiere que se tenga especialmente en consideración que con los costos de personal reconocidos por el ENRE en su Resolución N° 66/2017, TRANSENER S.A. tendría que ejecutar un plan de restructuración o eventualmente de reducción de personal, lo cual afectará la ejecución de las tareas administrativas y técnicas necesarias para la normal prestación del servicio público a nuestro cargo.

Que al analizar el costo del personal de administración transferido a TRANSBA S.A., el ENRE indica que -de acuerdo a lo informado por TRANSENER S.A.- el DIECISEIS (16%) de los costos del personal de administración de TRANSENER S.A. lo transfiere a TRANSBA S.A. A partir de ello, el ENRE reduce el TREINTA POR CIENTO (30%) del personal de administración de TRANSENER S.A. por considerar que dicho personal desarrolla actividades no reguladas, indicando que dentro de dicho porcentaje se incluye el 16% del costo del personal de administración transferido por TRANSENER S.A. a TRANSBA S.A.

Que sin embargo, al analizar la Resolución ENRE N° 73/2017, correspondiente a la RTI de TRANSBA S.A., no se observa que se hayan reconocido en la tarifa de esa Transportista los costos del personal de administración que fueron detraídos a TRANSENER S.A.

Que en función de ello, se solicita que en caso de que el ENRE mantenga este criterio, estos recursos sean reconocidos en la remuneración anual de TRANSBA S.A.

Que la recurrente manifiesta que aplicando la metodología de cálculo utilizada por el ENRE en la Resolución aquí cuestionada, el costo unitario anual del Personal de Administración debería ser fijado en \$ 1,32 MM (a valores Diciembre/2016) según lo oportunamente requerido por la Concesionaria.

Que sin embargo, el ENRE reconoció como costo de Personal de Administración el monto denunciado por la Concesionaria en el Formulario F600 correspondiente al año 2015, el cual asciende a la suma de \$ 127 MM (a valores históricos 2015).

Que teniendo en cuenta este costo del Personal de Administración y la plantilla vigente a dicha fecha (179 personas), resulta un costo unitario de \$ 0,71 MM, monto que actualizado a valores de Diciembre/2016 resulta de \$ 1,11 MM. Este monto determinado por el ENRE, implica una reducción del 16% respecto del monto solicitado por TRANSENER S.A. en su pretensión tarifaria.

Que esta reducción del costo unitario anual del personal de administración considerado por el ENRE genera una reducción en la remuneración anual de \$ 30,4 MM a moneda de Diciembre/2016: 145 personas consideradas por el ENRE valorizadas a \$ 0,21 MM/año (diferencia entre los costos unitarios solicitado y el aprobado).

Que, asimismo, expresa que la reducción injustificada del 30% del personal de Administración considerada por el ENRE (56 personas) genera una reducción de la remuneración anual de \$ 74,1MM a moneda de Diciembre/2016 (56 personas a \$ 1,32 MM cada una).

Que en función de todo lo expuesto, solicita al ENRE que reconozca un incremento en la remuneración de \$ 104,5 MM anuales (a moneda de Diciembre/2016).



Que además requiere que cualquier reducción de personal de administración de TRANSENER S.A. que efectúe el ENRE por transferencia a TRANSBA S.A. sea reconocida en la tarifa de dicha Transportista.

Que TRANSENER S.A. manifiesta que en la pretensión tarifaria se propuso la incorporación de nuevo personal de explotación para la Dirección Técnica de manera escalonada, en etapas anuales para los próximos 3 años a contar desde el presente.

Que la Resolución ENRE N° 66/2017 ha desestimado dicha propuesta respecto de los años 2018 y 2019, haciendo lugar únicamente a la incorporación de dicho personal para el año 2017. De esta forma, del total de 65 personas a ser incorporadas en los 3 años señalados (33 en 2017; 22 en 2018 y 10 en 2019), sólo se autorizó la incorporación de 33 personas, es decir casi la mitad del total requerido.

Que según se ha explicado en el documento correspondiente y aún cuando el ENRE ha expresado -en la Resolución N° 66/2017- 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 la gradualidad propuesta para llevar a cabo la incorporación del nuevo personal en las 3 etapas sugeridas, obedece a aspectos de disponibilidad en el mercado laboral de personal calificado según los puestos requeridos, junto con la búsqueda de la eficiencia en los ingresos según los procesos de capacitación y formación interna requerida a fin de lograr su capacidad operativa buscada.

Que tal como surge de lo presentado oportunamente y ampliado en el presente recurso, las plantillas de la Compañía solicitadas corresponden a los recursos necesarios para garantizar la ejecución eficiente de todas las tareas derivadas de la Resolución N° 66/2017 y del cumplimiento del régimen de calidad de servicio, respetando las normas y procedimientos técnicos y de seguridad de las personas y de los bienes involucrados.

Que a lo expuesto se agrega que, en la Resolución ENRE N° 66/2017 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, TRANSENER S.A. solicita al ENRE que se haga lugar a la incorporación del personal de explotación para la Dirección Técnica en las tres etapas anuales solicitadas, a fin de que durante los primeros 3 años del presente período tarifario se incorporen a la Concesionaria el total de las 65 personas solicitadas (33 en 2017; 22 en 2018 y 10 en 2019). Este reconocimiento conlleva un incremento en la remuneración determinada por el ENRE en la Resolución N° 66/2017 de \$34MM anuales (a moneda de Diciembre/2016).

Que TRANSENER S.A. menciona que el ENRE en su Resolución N° 66/2017 entendiendo 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, 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 \$MM 57,8 (a moneda Diciembre/2016).



Que la procedencia del reconocimiento en la tarifa de la Transportista de los impuestos que son abonados por TRANSENER S.A., está claramente fundamentada por la Ley N° 24.065 (Artículo 40).

Que en función de ello, solicita su revisión e inclusión en la remuneración.

Que del análisis comparativo entre el Impuesto a las Ganancias propuesto por la Transportista y el aceptado por el ENRE, TRANSENER S.A. concluye que en su cálculo, el ENRE, además de considerar una tasa promedio de amortización de los estados contables de los últimos 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 éste 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 la diferencia que nos interesa destacar, es 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 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 re expresión se discontinúa y vuelve a retomarse por el período 1/1/2002 al 1/03/2003, volviéndose a discontinuar hasta el presente.

Que 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 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 al considerar como deducibles las amortizaciones contables en lugar de las amortizaciones impositivas, el ENRE determina un menor impuesto a las ganancias, generando a TRANSENER S.A. un perjuicio de \$7,3 millones promedio por año.

Que es por ello que se 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 por el Artículo 11 de la Resolución N° 66/2017 se estableció un “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica”, según el detalle fijado en el Anexo VII de la citada Resolución.



Que, al respecto, corresponde realizar los siguientes cuestionamientos al esquema de transferencia de beneficios establecido en el referido Anexo VII:

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, 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 TRANSENER S.A. y el Acta Acuerdo aludida. No existe disposición legal o contractual alguna que habilite al ENRE a establecer el esquema de transferencia de beneficios que dicho organismo pretende aplicar mediante el Anexo VII de la Resolución N° 66/2017.

Que precisamente, 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...". Ello significa que el ENRE se encuentra habilitado para realizar en la RTI de TRANSENER 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...". 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 desde una óptica regulatoria y económica, no resulta aplicable al caso de TRANSENER S.A. el principio por el cual se prevé compartir estos beneficios. Ello, por la conjugación de los siguientes hechos:

Que en primer lugar, de existir activos compartidos por las actividades reguladas y no reguladas de TRANSENER S.A., éstos fueron plenamente separados de acuerdo a la regla fijada por el ENRE mediante la prima del 30,0% sobre la Base de Capital.

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, por cuanto la Base de Capital aprobada mediante Resolución ENRE N° 1.650/1998 ya fue reducida en un 30 % por estos conceptos, 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, advertimos que el citado Anexo VII de la Resolución N° 66/2017 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. Enunciamos a continuación dichos errores y contradicciones:

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 el factor “ μ ” 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 TRANSENER 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 30,0% se aplicó a toda la Base de Capital (no solo a la “parte accionaria”).

Que TRANSENER S.A. 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, entiende que corresponde eliminar el esquema establecido en el Anexo VII de la Resolución N° 66/2017, 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 por ese mismo Organismo.

Que expresa la Transportista que la Resolución ENRE N° 553/2016 fijó la tasa de rentabilidad en términos reales y en pesos para la Transportista, 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 que, precisamente, 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 cien por ciento, 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 penalidades, 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 destaca además 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, considera 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 afirma que este efecto necesariamente representa un costo para la Transportista, y debe ser reconocido en los ingresos que esta última percibe por lo que solicita incorporar al flujo de fondos aprobado por el ENRE en el Anexo III de la Resolución ENRE N° 66/17, 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 \$ 211.273.189.

Que solicitó en su pretensión tarifaria la suma de \$21,4 millones anuales para cubrir el riesgo permanente e incremental que debe afrontar la Transportista por las eventuales indisponibilidades asociadas al equipamiento de los Transportistas Independientes.

Que sin embargo, expresa, a pesar de su requerimiento a fin de obtener el reconocimiento de dicho ingreso, el ENRE simplemente en un considerando de la Resolución N° 66/2017 se limitó a señalar que el "...planteo resulta ser ajeno a la naturaleza del presente procedimiento de Revisión Tarifaria Integral...". De esta forma, el ENRE desestimó el planteo de la Transportista, sin siquiera mencionar elemento o justificación alguna para tal decisión.

Que considera que es precisamente el presente proceso de RTI, en el cual se fijan los ingresos regulados de la Compañía para el próximo quinquenio, el ámbito adecuado para el análisis, determinación y reconocimiento de la compensación por riesgo asociado a Transportistas Independientes, por lo cual solicita nuevamente la inclusión en su remuneración de la suma de \$ 21,4 millones anuales para cubrir el riesgo incremental que debe afrontar la Transportista por los eventuales incumplimientos de los Transportistas Independientes.





Que al respecto se reitera que, en su condición de Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Extra Alta Tensión, es la responsable final frente al ENRE por las fallas en equipamientos de los Transportistas Independientes.

Que es menester tener en consideración que en caso que la Transportista no disponga de los ingresos suficientes para cubrir los riesgos asociados por la actividad de los Transportistas Independientes bajo su jurisdicción, queda permanentemente expuesta a riesgos, que sin dudas -de darse estos últimos- ello redundará en un perjuicio no solo para la Transportista sino también para todos los usuarios del Sistema de Transporte en Extra Alta Tensión.

Que por tal motivo, TRANSENER S.A. solicita al ENRE que (i) reconsidere su decisión y apruebe la solicitud de la Transportista de incluir en su remuneración la suma de \$ 21,4 millones anuales para cubrir el riesgo incremental que debe afrontar por los eventuales incumplimientos de los Transportistas Independientes, o de lo contrario -al menos- (ii) indique los fundamentos claros y concretos del rechazo al planteo realizado por la Transportista y las razones por las cuales considera que el mismo es “ajeno” a la presente RTI, o (iii) señale con adecuada precisión cuál sería la “acción regulatoria” que debería llevarse a cabo.

Que, con relación a la “regularización” de las Servidumbres Administrativas de Electroducto (SAE) de las instalaciones existentes al momento de la Toma de Posesión, TRANSENER 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 N° 66/2017 vinculadas a la referida regularización de las SAE.

Que en función de lo anterior y hasta tanto el ENRE aclare los aspectos antes señalados, solicita el otorgamiento de una prórroga de TREINTA (30) días hábiles administrativos, o el mayor plazo que el ENRE estime prudente, para que presente el Plan de Tareas antes mencionado, requerido por la Resolución N° 66/2017.

Que destaca TRANSENER 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 N° 66/2017.

Que recuerda que en su Pretensión Tarifaria propuso 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, sin embargo, de los considerandos de la Resolución ENRE N° 66/2017 no surge el tratamiento ni la expresión de motivo alguno por el cual el Ente Regulador no hizo lugar a la solicitud de la Transportista.

Que indica que este tipo de indisponibilidades consecuentes se encuentran definidas en la Orden de Servicio N° 04 de TRANSENER S.A. "Terminología utilizada en la operación de la red de transporte en alta tensión" como "indisponibilidades consecuentes", las cuales identifican el "estado de un equipo y/o instalación por el cual no puede prestar el servicio para el cual fue diseñado, por estar indisponible el equipo y/o instalación que le suministra tensión de alimentación".

Que 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. 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 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, asimismo, en su Pretensión Tarifaria alega que 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° 66/2017, el ENRE no argumentó con fundamentos suficientes los motivos por los cuales se rechaza la solicitud de la Transportista.

Que 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; (iv) trabajos sobre los compensadores sincrónicos instalados en la ET EZEIZA, entre otros.



Que 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 expresa 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 adicionalmente TRANSENER S.A. recuerda que, con el objeto de lograr un razonable equilibrio de la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión, solicitó la reducción a un 67% de los coeficientes para el cálculo de las sanciones, previsto en el Artículo 29 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, ya que el ENRE -a través de la Resolución N° 66/2017-, 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 manifiesta que, para el primer período tarifario, aproximadamente el CUARENTA POR CIENTO (40%) de la remuneración percibida por la Transportista, correspondía a los cargos por conexión y capacidad de transporte, mientras que el SESENTA POR CIENTO (60%) 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 CUARENTA POR CIENTO (40%) de la remuneración total percibida por TRANSENER 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° 66/2017 y constituyendo la base imponible para el cálculo de la sanción, afectando sustancialmente la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión prevista al inicio de la misma y altera la proporcionalidad, como así también, la relación de equilibrio, que debe existir entre las sanciones y la remuneración.

Que resalta que, la definición del ENRE de llevar el cargo de Energía Eléctrica Transportada a valor cero 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, ni en la definición tarifaria del año 1998 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 indica, asimismo, 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 (12) meses



corridos, el valor acumulado de las sanciones de que fuere objeto la Transportista, sin aplicar los límites establecidos en el Artículo 25 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 explica que, de esta forma, el hecho que el 100% (CIEN POR CIENTO) de los ingresos de la Transportista representen la base imponible para la determinación de las sanciones, tiene también como consecuencia el importante incremento de la probabilidad de alcanzar el límite del 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° 66/2017 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 29 del mencionado Régimen de Calidad de Servicio, al 67% respecto de los valores actuales.

Que TRANSENER S.A. solicita al ENRE que reconsidere el mecanismo de actualización de la remuneración previsto en la Resolución N° 66/2017, estableciendo las siguientes modificaciones y adecuaciones:

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.

Que es necesario además, 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 6 meses, etcétera.

Que con 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, TRANSENER S.A. sostiene que en los valores reconocidos en la Resolución ENRE N° 66/2017 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 la Resolución antes indicada sólo considera un porcentaje del 1,3 % de los costos totales, reduciendo de esta forma el costo de los Honorarios en un 42 % respecto a lo pretendido, en un 26 % respecto al valor real del año 2016 y en un 8 % en términos reales respecto al año 2015.

Que en efecto, el Ente Regulador 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 TRANSENER S.A.

Que al respecto, cabe destacar 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 Sylo para las inspecciones de calidad y gestión de riesgos y la modificación del Sistema BPC para presupuestar los 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, debe tenerse en cuenta que TRANSENER S.A. opera y mantiene infraestructura crítica de nuestro país, 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 la no asignación de 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 agrega 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 Estaciones Transformadoras (EETT) necesarios según legislación vigente y para la prevención de riesgos, entre otros.

Que plantea 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 aclara que gran parte de los Honorarios descriptos ya se encuentran comprometidos para el corriente año, por lo cual la reducción llevada a cabo por el Ente mediante Resolución N° 66/2017 implicará discontinuar servicios que actualmente se encuentran vigentes.

Que en función de lo expuesto y encontrándose debidamente justificados según afirma, los costos actuales de Honorarios que debe afrontar la Compañía, solicita la modificación de los valores reconocidos por este concepto en la Resolución N° 66/2017.

Que con respecto a las licencias de uso software, suministros y servicios informáticos y artículos de oficina, TRANSENER S.A. solicita la modificación de los valores reconocidos en la Resolución recurrida, debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales y proyectados en estos rubros.

Que señala que la Resolución N° 66/2017 reduce el costo del rubro Licencias de uso de Software, Suministros Informáticos y Artículos de Oficina en un 55 % respecto a la pretensión de TRANSENER S.A. para el año 2017, en un 37 % respecto al año 2016 y en un 2 % en términos reales respecto al año 2015.

Que observa que, en su análisis, el ENRE toma como referencia los valores del año 2015 sin considerar que muchas de las nuevas herramientas comenzaron su desarrollo durante el año 2016 y otras fueron incluidas en las proyecciones a partir del año 2017.

Que TRANSENER S.A. justifica que el incremento en la compra de licencias obedece a la necesidad de regularizar la situación de los usuarios de los diferentes tipos de software y sistemas que se utilizan diariamente, habiéndose logrado que todos los usuarios tengan licencia asignada para cada una de las aplicaciones que utilizan.

Que asimismo explica que estos aumentos del servicio, están orientados principalmente al incremento del espacio de almacenamiento (Storage), dado que hoy en día se está trabajando al 90 % de la capacidad, lo cual impide expandir las funcionalidades de determinados sistemas y la incorporación de nuevas plataformas, asumiendo un riesgo de interrupción del servicio.

Que por otro lado, observa que la pretensión presentada por TRANSENER S.A. contempla la adquisición de nuevos productos de software y la migración de datos asociados a la gestión de compras, recursos humanos y de mantenimiento programado y correctivo.

Que adicionalmente a lo detallado, destaca que en el análisis del ENRE tampoco se tuvo en consideración la diferencia del tipo de cambio registrada entre los años 2015 y el 2016, lo cual impacta fuertemente en los costos de este rubro, los cuales en su gran mayoría se encuentran dolarizados.

Que señala que en su análisis de costos, tal como surge de la Resolución N° 66/2017, el ENRE considera incluidos los correspondientes a la operación y mantenimiento de la IV Línea Comahue–Buenos Aires, entre otros.

Que observa que esta consideración difiere sustancialmente de la hecha por TRANSENER S.A. para la determinación de su requerimiento de remuneración anual, lo cual invalida los cálculos efectuados por ese Ente



Regulador. En efecto, esta Transportista solo consideró las Actividades Reguladas definidas por la Contabilidad Regulatoria (Actividades I, III y V), sin tener en consideración las Actividades No Reguladas, entre las cuales se encuentra la desarrollada por la operación y mantenimiento de la IV Línea (Actividad VII).

Que afirma que por este motivo, los cálculos efectuados por el ENRE resultan inválidos, toda vez que ese Ente Regulador asume un criterio diferente al de TRANSENER S.A. para la evaluación de los costos.

Que en este sentido, alega que el Ente Regulador determina como resultado de su análisis un costo operativo total para el año 2017 de \$ 988,36 MM, en moneda constante de diciembre de 2015.

Que observa que este costo total determinado, el ENRE lo divide por tipo de equipamiento (conexión, líneas, transformación, reactivo, automatismo y otros), a los efectos de obtener un costo unitario. En función de dichos costos unitarios, detrae la IV Línea considerando su equipamiento, resultando un nuevo costo operativo anual de \$ 934,47 MM.

Que destaca que el ENRE determina como costo por la operación y mantenimiento de los equipamientos de la IV Línea un valor anual de \$ 53,89 millones, cuando en realidad los mismos no fueron incluidos por TRANSENER S.A. en su presentación, dado que, según lo establecido en la Contabilidad Regulatoria, los mismos se manejan en una cuenta correspondiente a la Actividad No Regulada.

Que el efecto de esta diferencia, según señala, se ve reflejada en cada uno de los rubros que componen los costos operativos. A modo de ejemplo, en el rubro Mantenimiento de Equipos Eléctricos, TRANSENER S.A. presentó un costo total de \$ 13,58 MM a valores de Diciembre de 2016 (Actividades I, III y V. No se encuentra incluido el monto de \$0,39 MM correspondiente a la Actividad VII), que equivalen a \$ 9,91 MM a valores de Diciembre de 2015, según el índice de inflación determinado por el ENRE.

Que al respecto sostiene que el ENRE en su Memorandum RTIT N° 1/2017, obrante a fojas 1.649, indica sobre esta cuenta que "...Se admite el monto de \$ 9,91 MM requerido por la Transportista...". No obstante ello, posteriormente detrae indebidamente un costo asociado a la operación y mantenimiento de la IV Línea, que anteriormente y como puede observarse en el ejemplo, nunca fue incluido, aprobando finalmente un valor de \$ 9,37 MM anuales (cuadro foja 1.651).

Que en función de las consideraciones expuestas, afirma que resulta injustificada y carente de todo sustento la eliminación de los costos asociados a la IV Línea que realiza el ENRE en la Resolución N° 66/2017, máxime teniendo en consideración que TRANSENER S.A. no ha incluido dichos costos en su pretensión tarifaria, por tratarse de una Actividad No Regulada.

Que es por ello que la recurrente solicita se deje sin efecto lo actuado en este punto en la citada Resolución, considerando que este cálculo tiene un impacto en el rubro de Personal de \$ 19,04 MM y de \$ 20MM (ambos a valores a Diciembre de 2016), en los restantes rubros que componen los costos operativos y que no son observados en el presente Recurso.



Que respecto al rubro limpieza de oficina y estaciones, la recurrente solicita expresamente la modificación de los valores reconocidos en la Resolución objeto del presente recurso, debido a que no se han tenido en cuenta los mayores costos previstos de limpieza de oficinas y estaciones. La Resolución toma un porcentaje de 2 % de los costos totales, que reduce el costo de los de limpieza de oficinas y estaciones en un 15 % respecto a lo pretendido.

Que observa que en la Resolución recurrida se dice que no se encuentra justificado el incremento de la Pretensión de TRANSENER S.A. para el año 2017 respecto del año 2015. Dicho aumento tiene su origen en la necesidad de incrementar los servicios de limpieza de acuerdo con el aumento de actividad previsto en las Estaciones y su consiguiente aumento de personal. Adicionalmente se prevé una ampliación de servicio correspondiente a la Nueva Estación Guillermo Brown.

Que TRANSENER S.A. solicita la modificación de los valores reconocidos en la Resolución cuestionada debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales de la cuenta Otros Costos de Personal. La Resolución del ENRE asigna un porcentaje del 2,5 % de los costos totales, que reduce el costo de los Otros Costos de Personal un 19 % 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 6 años.

Que señala 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 frecuencia 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 observa 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, señala que 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 COT, COTDT, La Plata y Sede. Adicionalmente se 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 observa que se incluye la capacitación anual del piloto del helicóptero, quien es entrenado por instructores BELL (USA) para situaciones de emergencias (fallas de motor) y fallas de los sistemas (fallas eléctricos hidráulicos y aviónicas).

Que consigna 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 observa 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 en función de lo expuesto, TRANSENER 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 \$ 5 MM anuales (a moneda de Diciembre de 2016) por dicho concepto.

Que con relación a los Honorarios de Directores y Síndicos, se solicita la modificación de los valores reconocidos en la Resolución del ENRE, debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales de Honorarios a Directores. La Resolución del ENRE toma un porcentaje de 0,28% de los costos totales, que reduce el costo de los Honorarios en un 15 %, en términos reales, respecto al año 2015.

Que señala que estos Honorarios fueron calculados en base a los costos del año 2016. Actualmente TRANSENER S.A. tiene NUEVE (9) Directores (3 pertenecen al Comité de Auditoría) y 3 Síndicos. El costo promedio unitario mensual actual es de \$36.300,00 a valores de diciembre de 2016.

Que en función de lo expuesto, TRANSENER S.A. requiere el reconocimiento de costos efectuado en su pretensión tarifaria para el rubro Honorarios de Directores y Síndicos.

Que respecto a los costos diversos, solicita la modificación de los valores reconocidos por ese Ente debido a que no se han tenido en cuenta los costos actuales de TRANSENER S.A. En el acto administrativo objeto del presente recurso, el Ente toma un porcentaje de 1,47 % de los costos totales y reduce el costo del Rubro Diversos en un 52 % respecto a la pretensión de TRANSENER S.A. Tal situación implica un recorte del 35 % del rubro Costos diversos respecto al Real 2016 y del 31 % respecto al año 2015, en términos reales.

Que, asimismo, aclara que este Rubro incluye Costos como Emergencias, Cuota de Bomberos Anual, Expensas de Sede Central, Eventos Institucionales, Compra y Mantenimiento de Extintores, Servicios de ambulancia, Insumos varios, Fletes y Acarreos, Servicio de Mensajería, Servicios de Taxi, Interbanking, Caja de Valores, Publicaciones BCBA, Muebles menores para oficina, Recolección de Residuos, Cuota CACIER, Archivo documentación, Publicidad y Avisos, Donaciones, entre otros egresos operativos y administrativos (incluyendo Gastos Indirectos).

Que además 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, TRANSENER S.A. insiste en el requerimiento de reconocimiento de costos efectuado en su pretensión tarifaria para el rubro Diversos.

Que expresa la Transportista que el ENRE en la Resolución N° 66/2017 ha efectuado una injusta e injustificada reducción en el plan de inversiones presentado por TRANSENER S.A., principalmente en los aspectos relacionados con la actualización de vehículos livianos y la ejecución de trabajos orientados a la mitigación de riesgos de incendio.

Que por tal motivo expone argumentos por los que solicita al ENRE el reconocimiento de las inversiones en el plan a ser desarrollado en el período 2017-2021.

Que indica que la Resolución cuestionada, sin fundamentos válidos dispuso una importante reducción de inversiones para la renovación de vehículos livianos en los años 2018, 2019 y 2021.

Que al respecto, amplía los fundamentos presentados con su pretensión tarifaria y con los criterios allí expresados desarrolla la estrategia 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 señala 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 5 años.

Que asegura que, dado el no reconocimiento del total de las inversiones por parte del ENRE, el escenario actual y futuro inmediato se agravará en cuanto a la antigüedad de la flota, lo que conllevará el consecuente incremento en los gastos operativos de mantenimiento, por el envejecimiento progresivo de la flota producto de las inversiones parciales reconocidas por el ENRE, pasando de una situación actual con el TRECE POR CIENTO (13 %) de flota con más de 10 años a tener un VEINTISEIS POR CIENTO (26 %) finalizando el año 2021 en esta situación.

Que agrega que, analizado desde otro aspecto, se pasará de tener un CUARENTA Y SEIS POR CIENTO (46 %) de flota con menos de 5 años, a tener sólo el VEINTISIETE POR CIENTO (27 %).

Que concluye que de acuerdo con lo presentado oportunamente y la información expuesta, TRANSENER S.A. ratifica la necesidad de contar con este 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 se solicita el justo reconocimiento de los costos asociados a este aspecto.

Que por otra parte, expresa que mediante el dictado del acto administrativo aquí cuestionado, se ha desestimado un número importante de inversiones relativas a mitigación de Riesgos de Incendio que se relacionan fundamentalmente a dos tipos de trabajos/proyectos, construcción de cisternas subterráneas para recolección de aceite y sectorización del Riesgo de Fuego.





Que indica que a pesar de los fundamentos de la misma fueron incluidos en el Anexo 3 "Inversiones" de la pretensión tarifaria presentada, el ENRE en su Resolución N° 66/2017 desestima las inversiones en Cisternas subterráneas por no estar las mismas incluidas en el Programa Ambiental (PA) con excepción del caso de la ET Puerto Madryn.

Que aclara en su recurso que en realidad el principal e intrínseco objetivo de las Cisternas de Recolección no es de carácter ambiental (dado que para ello se encuentran las bateas de cada cuba de máquina), sino el de evacuar la carga de fuego que representa el aceite ante pérdidas masivas y con posible incendio simultáneo, agregando que las áreas internas del edificio de comando deben estar sectorizadas con paredes y puertas con una resistencia al fuego (RF) mínima de 60 minutos (F60), obturar canales de cables y proteger Canales de Cables

Que continúa expresando que en ambos casos –cisternas y sectorizaciones– el objetivo de estas medidas es restringir al máximo posible las consecuencias de un siniestro, arbitrando las medidas necesarias para procurar circunscribir el evento al área y volumen menor posible y alojándolo a su fuente original de combustión, evitando de esta manera la afectación de instalaciones próximas y minimizando los daños, tiempos de reposición del servicio y pérdida de activos operados y mantenidos.

Que por ello considera que es claro que ambas inversiones están orientadas a minimizar y controlar los daños en instalaciones que pueden ocasionarse con motivo de un incendio y que la experiencia de redes, en nuestro país y en el mundo, evidencia que en muchas oportunidades las consecuencias al servicio por un incendio fueron generadas por la falta de limitación o mitigación del daño más que por el elemento siniestrado.

Por tanto cree 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 la Transportista realiza observaciones al listado de instalaciones y equipos aprobado por la Resolución ENRE N° 84/2017, a fin de que -a partir de dichas observaciones- se realice un nuevo cálculo de los valores horarios establecidos, conforme las modificaciones y adecuaciones que se indican a continuación.

Que indica que se ha considerado un total de 16.750 MVA de potencia de transformación. Que si bien en este total se incluyen Transformadores de reserva, que totalizan una potencia de 1.200 MVA, se ha omitido la incorporación de los Transformadores de reserva que fueron informados por la Transportista en las correspondientes planillas del Apéndice IV y que suman una potencia de transformación de reserva de otros 1.200 MVA.

Que en ese sentido, solicita se adopte un criterio uniforme en el análisis de los Transformadores de reserva indicados anteriormente y se recalculen los nuevos valores horarios.

Que indica que se ha considerado un total de 14.462 MVA de potencia de reactivo y destaca que el ENRE consideró que la potencia correspondiente a los compensadores sincrónicos instalados en la ET EZEIZA es de 204 MVA por cada compensador, cuando la potencia nominal de cada uno de los compensadores sincrónicos C1EZ, C2EZ, C3EZ, C4EZ, C5EZ y C6EZ es de 245 MVA conforme lo dispuesto en el Artículo 2 de la Resolución ENRE





N° 84/2017.

Que, no obstante ello, destaca lo solicitado en cuanto a que se considere para la ET EZEIZA una capacidad de reactivo instalada equivalente a 5 compensadores sincrónicos quedando 1 en calidad de reserva y que, en función de dicho pedido, en el listado de equipamiento para determinar el cuadro tarifario que como Anexo 5 formó parte de su pretensión tarifaria, se informó una potencia total de 1.225 MVAR conformada por 5 compensadores sincrónicos de 245 MVAR cada uno de ellos coincidente con la potencia reactiva total declarada por el ENRE en el listado de la Resolución ENRE N° 84/2017, no obstante lo cual el ENRE considera 6 compensadores sincrónicos de 204 MVAR cada uno.

Que en ese sentido, solicita al ENRE instruya a CAMMESA a remunerar la potencia reactiva de la ET EZEIZA asociada a los compensadores sincrónicos de 1.225 MVAR, quedando 245 MVAR (1 compensador sincrónico) en calidad de reserva, basado en la antigüedad de los mismos y su complejo sistema de componentes asociados, cuyo mantenimiento implica tiempos considerables y frecuencias mayores que un equipamiento nuevo.

Que indica que durante su funcionamiento, los compensadores sincrónicos entregan potencia inmediata en respuesta a la demanda del área de influencia y la referencia de tensión de barras de 500 kV en la ET EZEIZA y sustenta su pedido acompañando gráficas de la potencia reactiva entregada versus la potencia reactiva total de los compensadores sincrónicos disponibles en los días del 21 al 24/02/2017, en los cuales se registraron records de potencia y energía en el SADI, cuando el compensador sincrónico C1EZ se encontraba fuera de servicio en forma programada para realizar un mantenimiento mayor en el mismo.

Que por otra parte, explica que de acuerdo el criterio de único operador establecido para las Estaciones Transformadoras y considerado por el ENRE en cada una de las Ampliaciones del Plan Federal, se debe considerar que los nuevos reactores de líneas instalados no necesariamente quedan bajo la responsabilidad del operador de la línea, sino que quedan bajo la responsabilidad del operador de la Estación Transformadora en la cual se instalan.

Que en ese sentido, indica que el reactor de línea R2L5BR asociado a la LEAT 500 kV El Bracho–Cobos está en propiedad de TRANSENER S.A. por ser esta Transportista quien realiza la operación y mantenimiento de la ET El Bracho (Resolución ENRE N° 49/2006). Por ello, no corresponde se considere a dicho reactor asociado a la Interconexión NOA-NEA, tal como se pretende indicar en el listado de equipamiento de la Resolución ENRE N° 84/2017.

Que lo mismo señala para el reactor de línea R5L5CL asociado a la LEAT 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn (Resolución ENRE N° 474/2001), los reactores de línea R2L5PY y R3L5PY asociados a la LEAT 500 kV Puerto Madryn–Santa Cruz Norte (Resolución ENRE N° 672/2005) y el reactor de línea R3L5ZN asociado a la LEAT 500 kV Rio Santa Cruz –Santa Cruz Norte y el reactor de barra R3B5ZN (Resolución ENRE N° 17/2010), no correspondiendo los mismos ser asociados a dichas interconexiones.

Que por otra parte, observa la Transportista que dentro del listado de reactivo aprobado por la Resolución ENRE N° 84/2017 se ha considerado a la LEAT de 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn con una longitud de 354,2 km, indicando al respecto, de igual forma que para el caso del transformador T1PY 500/345 kV de 450 MVA y del reactor de línea R1L5PY de 150 MVAR, instalados en la ET Puerto Madryn, que la documentación licitatoria y el



Contrato COM de dicha Interconexión establecieron para sus equipos e instalaciones un Período de Amortización y un Período de Explotación.

Que por ello afirma que conforme lo establecido en el SubAnexo I-2 del Contrato COM de dicha Interconexión, no corresponde se incluya LEAT de 500 kV Choele Choele–Puerto Madryn para el cálculo del valor horario de capacidad de transporte para líneas de 500 kV de la Transportista, destacando que los costos asociados a este equipamiento son incluidos en la Actividad IX de la Contabilidad Regulatoria (actividad no regulada), los cuales no fueron considerados por el ENRE al momento de la determinación de la remuneración de esta Transportista.

Que adicionalmente, destaca que considerando el equipamiento listado en la Resolución ENRE N° 84/2017 con los valores horarios establecidos en el Artículo 2 de la Resolución ENRE N° 66/2017 más los ingresos establecidos en el Artículo 3 de dicha Resolución, resulta un valor de aproximadamente \$ 3 MM menor con respecto al ingreso total anual determinado para la Transportista.

Que en función de todo lo expuesto, TRANSENER S.A. manifiesta que dado que las modificaciones y adecuaciones que se dispongan respecto de lo decidido en las Resoluciones N° 66/2017, N° 84/2017 y N° 139/2017 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, TRANSENER 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 Ley Nacional de Procedimientos Administrativos.

Que por último, plantea que para el hipotético caso que el ENRE no haga lugar a lo peticionado por medio del recurso incoado, TRANSENER S.A. hace expresa reserva del Caso Federal en atención a que ello violará expresas garantías y derechos reconocidos a esa Concesionaria por los Artículos 14, 16, 17 y 28 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Que posteriormente, mediante Nota de Entrada N° 241.688, obrante a fojas 2.211/2.232 del Expediente del Visto, TRANSENER 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 TRANSENER 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 TRANSENER S.A., el cálculo de la BCR para la Licenciataria del servicio público de transporte de gas natural se efectuó conforme la siguiente metodología.

Que aclara que 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, etcétera).



Que observa que se contemplaron las inversiones realizadas durante el período 1993-2015, y se dedujeron las depreciaciones correspondientes.

Que clara que se dedujeron los bienes afectados a la actividad no regulada.

Que consigna que para cada grupo de bienes se determinaron las participaciones de mano de obra y del resto de los componentes.

Que finalmente concluye que se actualizaron los valores al 2016 utilizando un índice combinado de mano de obra, representado por el ISBIC y una combinación de un índice de precios mayoristas IPIM/ICC-Mendoza.

Que en este sentido, TRANSENER 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 TRANSENER 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, principios básicos de eficiencia económica, TRANSENER 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 TRANSENER S.A. asciende a \$ 12.424,8 Millones a valores de diciembre de 2016.

Que señala que el coeficiente de pesificación implícito en el caso de TGS es de \$ 1,43.

Que según TRANSENER S.A., además de las razones de orden técnico, 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° 66/2017 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 observa que 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 plantea que frente a la insuficiencia de ingresos resultantes de la remuneración determinada mediante la Revisión Tarifaria Integral 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 afirma 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 sostiene que 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 observa 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 recuerda 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, afirma que es del caso reiterar que el Acta Acuerdo 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); 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 rige hasta la finalización del





Contrato de Concesión (Artículo 3).

Que por último, TRANSENER 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 (Artículos 84 y subsiguientes 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° 656/2017 que obra a fojas 2.234/2.239 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 las 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 TRANSENER 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 CONCESION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA EN ALTA TENSION concedido por los Decretos N° 2.743/1992 y N° 1.501/1993, 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 los 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 TRANSENER S.A., en cuanto expresa que "...EL ACUERDO tendrá el carácter de RENEGOCIACION INTEGRAL del CONTRATO DE CONCESION DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL DEL NORESTE ARGENTINO, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes N° 25.561, N° 25.790, N° 25.820, N° 25.972,



N° 26.077, N° 26.204 y N° 26.339, y el Decreto N° 311/2003.;

Que complementariamente, la Cláusula Tercera PLAZO dispone que "...Las previsiones contenidas en el presente, una vez ratificado y puesto en vigencia a partir de la ratificación que corresponde disponer por parte del P.E.N.; abarcarán el período contractual comprendido entre el 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 14.1.9. 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 TRANSNER 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\$S = 1 \$ dispuesta por la Ley N° 25.561 y receptada –sin ninguna reserva por parte de TRANSNER 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° 66/2017) 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 tampoco conmueve al presente análisis, lo que pueda haberse resuelto en el fallo arbitral invocado por la recurrente, en la medida que se trata de instancias jurisdiccionales extrañas a la concesión, al proceso de Revisión Tarifaria Integral y a la normativa que lo rige, conforme lo reconociera la propia National Grid PLC en el marco de la referida actuación.

Que en efecto, tal como surge de la Decisión Sobre Competencia emanada del Tribunal integrado por el Doctor Andrés RIGO SUREDA, E. WHITNEY DEBEVOISE y el Profesor Alejandro GARRO que resolvió las excepciones planteadas por el Estado Argentino (Parte II.- Hechos, Apartado C “Notificación de la Controversia y Reclamación”, Punto 46 de la mentada Decisión) “...El 27 de septiembre de 2002, el Procurador del Tesoro de la Nación, Rubén Miguel Citara, respondió y propuso la suspensión por mutuo acuerdo del período de negociaciones hasta la fecha en que hubiera tenido lugar el proceso de renegociación de los contratos de servicios públicos. La Demandante contestó el 17 de octubre de 2002 distinguiendo entre la renegociación de las concesiones con participación de Transener y Transba y las negociaciones con la Demandante referentes a sus reclamaciones dentro del marco del Tratado...” (El documento citado puede consultarse –en sus versiones en inglés y castellano- en el sitio www.italaw.com).

Que, en consecuencia, por las razones aquí desarrolladas y por las expuestas en el Dictamen AJ N° 138/2016, corresponde rechazar en cuanto a este tópico el agravio en cuestión.

Que habida cuenta la insistencia de TRANSNER 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



N° 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 negocial, 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).

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 pretende la recurrente, el cual –como se advierte– resulta absolutamente ajeno –y repugna– a los principios que rigen la materia tarifaria en los servicios públicos.



Que en efecto, en línea con los principios antes enunciados, el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual ratificada por Decreto N° 1.462/2005, 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 TRANSENER 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 que entre las pautas que las Actas Acuerdo de las empresas Transportistas establecen para fijar las RTI, señalan que "...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...".

Que como se desprende de lo anterior, en el punto a) antes señalado queda contemplado cuándo se considera el costo histórico de la Base de Capital como metodología de valuación, que como se mencionó, al valor inicial de los activos se le adicionan las inversiones netas de bajas y amortizaciones; y en lo que se refiere al punto b), cuándo dichos activos se los actualiza al momento de fijar la nueva remuneración considerando la evolución de índices oficiales representativos de la estructura de los bienes considerados.

Que es de práctica aceptada que la Base de Capital en un periodo tarifario toma como punto de partida la BCR de la anterior revisión.





Que por otra parte, el Acta Acuerdo no dice que la BCR inicial debe ser el valor de los bienes al inicio de la concesión, sino que dicho valor será considerado junto con el correspondiente a las incorporaciones posteriores, neto de bajas y depreciaciones. Es decir que, para determinar la BCR inicial del presente período tarifario se debe considerar un período de tiempo (en este caso desde el inicio de la concesión hasta la revisión tarifaria anterior) y no un momento (el de inicio de la concesión). El corolario de dicho proceder es la Base de Capital determinada en la última revisión tarifaria, que como es de práctica, se toma como punto de partida de la presente revisión tarifaria.

Que con relación a la actualización de la auditoría técnica y económica de los bienes afectados al servicio público de energía eléctrica en AT que la recurrente propuso en su presentación tarifaria como alternativa al cálculo del valor nuevo de reemplazo (VNR) y su correspondiente valor depreciado total (VDT), se reitera lo dicho en la Resolución recurrida; esto es que los montos que presenta TRANSENER 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, 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 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 10 años más de desgaste por uso y se desconoce el estado de conservación actual de los mismos. En este punto, si bien la Transportista tuvo en cuenta la vida útil a fin de determinar la depreciación acumulada hasta el año 2016, en el caso de las líneas no consideró la vida útil establecida en la contabilidad regulatoria (50 años), sino que extendió este plazo, resultando así un VDT mayor.

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 (\$ 25.000 MM de diciembre 2015) supera en más de 300 % al valor finalmente reconocido, resultante de aplicar el criterio definido en la Resolución ENRE N° 524/2016, el cual es representativo del aporte de capital inicial realizado por la Empresa.

Que en efecto, de acuerdo a la valuación oficial realizada oportunamente por la consultora KPMG en el año 1992, el valor de los activos transferidos ascendía a \$ 1.922 MM, mientras que la cifra abonada por la concesión, equivalente al 100 % de las acciones, fue \$ 406,2 MM que -según las previsiones establecidas en el pliego de la licitación- surgieron del valor de \$ 234,1 MM pagados por el 65 % de las acciones y los \$ 46 MM de pasivos asumidos ($46 + 234,1/0,65 = 406,2$), el 21 % del valor mencionado.

Que este hecho no se verificó en el caso de las Empresas de Distribución, en las cuales el valor de los activos transferidos al inicio de la concesión estaba en el orden de lo pagado por el 100 % del paquete accionario.

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 de acuerdo a lo manifestado por la recurrente, el aumento de capital considerado por el ENRE en la Resolución recurrida, tuvo por finalidad reestructurar la deuda financiera de la Empresa, "...situación que requirió que los accionistas de ese momento tuviesen que ver diluida su tenencia para así ceder acciones a los acreedores para superar de esta forma la situación de default de la deuda financiera, sin que esto hubiera significado una inversión que tuviera su correlato en activos regulados...".

Que en este sentido, el aumento del patrimonio neto tuvo como contrapartida una variación equivalente de signo contrario del pasivo, sin afectar el activo de la Empresa. Es decir, sólo se modificó 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 ello, la BCR queda determinada en \$ 6.253.104.976, pesos de diciembre 2015.

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 ambas Empresas, a fin de determinar la dotación de personal, el costo unitario considerado y la transferencia de recursos a TRANSBA S.A., 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 201 personas solicitada por TRANSENER S.A. para 2017, se realizaron los siguientes ajustes: Reducción del 16 % (32 personas), que según lo informado por la Empresa cumplen funciones para TRANSBA S.A. Esta dotación y su costo asociado será reconocida a esta última; y, reducción de 4 % (8 personas), que se considera 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 (39 personas) en el total de personal regulado (992 personas), información correspondiente para 2017.

Que de esta forma, el personal de administración reconocido para el quinquenio asciende a 161 personas.

Que para obtener el costo unitario, se consideró en forma conjunta los valores informados para este rubro en el año 2015 de ambas Empresas (\$ 127 MM y \$ 52 MM, respectivamente) y el personal asociado (179 y 30). Tanto el monto (\$) como la cantidad de personal correspondiente a TRANSENER S.A. se redujeron un 4 % como se hizo en el año 2017. El valor unitario del año 2015 así calculado asciende a \$ 860.874 que, expresado en moneda de diciembre de 2015 resulta en \$ 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 \$ 158.636.452 expresado en moneda de diciembre de 2015 (161 personas valorizadas a un costo unitario de \$ 985.700).

Que respecto del personal técnico no reconocido para los años 2018 (22 personas) y 2019 (10 personas), se informa que ello se debió a un error material que corresponde subsanar en la Resolución del presente recurso. Los montos incrementales asociados a reconocer en el rubro personal de explotación y mantenimiento, considerando el costo unitario reconocido en la RTI, ascienden a \$ 17.315.823 y \$ 7.870.829 en moneda de diciembre de 2015, respectivamente.



Que con relación a la solicitud de TRANSENER 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 el año 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 (3,75 %).

Que de esta forma para el año 2017 se reconoce para este rubro la suma de \$ 39.457.184 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 \$ 7,1 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 \$ 1,8 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: En función de que este rubro incluye honorarios relacionados principalmente con consultoría en seguridad y educación vial, asesoría contra incendio, informes meteorológicos y estudios de cargas de fuego en EETT, se determinó el costo unitario a partir de la cantidad de empleados (OyM) y del costo de esta actividad a diciembre 2016, que asciende a \$ 5.658 a moneda de diciembre 2016. A partir de ese valor y considerando la cantidad de empleados de OyM de 2017 (726), se llegó al valor de la consultoría técnica de \$ 3 MM a precios de diciembre 2015. Este rubro evoluciona en 2018 y 2019 en función del aumento del personal de OyM; iv) Honorarios legales: se acepta el valor de \$ 5 MM (moneda diciembre de 2015) propuesto por TRANSENER S.A. por estar en el orden del valor verificado en el año 2015; y, v) Auditoría interna: se acepta el valor \$ 0,5 MM (moneda diciembre de 2015) propuesto por TRANSENER 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 año 2017 un monto equivalente de \$ 17.488.582, \$ 17.579.448 en 2018 y \$ 17.620.750 en 2019/2021, expresado todo en moneda de diciembre 2015.

Que con relación al pedido de revisión del monto aprobado en la Resolución recurrida referido a las licencias de software, suministros y servicios informáticos que integran el rubro Artículos de oficina y papelería, se realizan los siguientes cambios, en función de la nueva información aportada por la Empresa referida a las herramientas informáticas y servicios que se incorporaron en el 2016 y las que ingresarán en el 2017: i) Suministros informáticos: al valor verificado a diciembre de 2015 se le detrajo el contrato de Telecom (U\$S 108 M) y considerando el total de personal de ese año se obtuvo el costo unitario para el resto de suministros informáticos, que aplicado al total de personal de la Empresa al 2017, resulta en \$ 616 M en moneda de diciembre de 2015. A este valor se le adicionó el contrato de Telecom para el año 2017 equivalente a U\$S 228 M. El total para este ítem es de \$ 3,2 MM en moneda de diciembre 2015 para el año 2017. Este monto evoluciona en 2018 y 2019 de acuerdo a la incorporación de





personal a la Empresa; ii) Papeles e impresos: se reconoce el valor correspondiente a 2016, verificado por el organismo, el cual asciende a \$ 0,45 M en moneda de 2015; iii) Librería: se reconoce el valor correspondiente a 2015, ajustado por la variación del total de personal al 2017 (\$ 1MM, en moneda de 2015 para el año 2017). Este monto evoluciona en 2018 y 2019 de acuerdo a la incorporación de personal a la Empresa; y, iv) Software: se reconoce lo solicitado por la Empresa (\$ 15,3 MM en moneda de diciembre de 2015).

Que de esta forma, el monto asignado al rubro Artículos de oficina y papelería asciende a \$ 19.999.184 para el año 2017, \$ 20.040.015 en el 2018 y \$ 20.058.574 anuales para el período 2019/2021, todo expresado en moneda de diciembre de 2015.

Que en cuanto al rubro limpieza de oficinas y estaciones, en la RTI se reconoció el monto erogado según la contabilidad regulatoria en el año 2015, ajustado a diciembre de dicho año. Considerando las EETT ingresadas en 2016, según la información aportada por la Empresa en su recurso, se reconocieron los montos correspondientes a las nuevas EETT Almirante Brown, Paraná y San Juan. Así, el monto total anual asignado a este rubro asciende a \$ 22.236.309, en moneda de diciembre de 2015.

Que respecto al rubro otros costos de personal, se reconoce el 2,54 % 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 \$ 17.385.383 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 valores de diciembre 2016 (\$ 3.949.768), expresado a moneda de diciembre 2015 (\$ 2.883.042) para cada año del quinquenio.

Que por último en cuanto al rubro costos diversos se ajusta el monto a reconocer, de acuerdo a lo ejecutado en el 2016 a valores de diciembre 2016 (\$ 28.932.260), expresado a moneda de diciembre 2015 (\$ 21.118.438), para cada año del quinquenio.

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 más IV Línea Comahue–Buenos Aires, estos resultan para el año 2017 en \$ 1.091.916.120, 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 más la IV Línea se los asigna por tipo de equipamiento, conforme la distribución que realizara la Transportista en las planillas F 401 “Egresos por Equipo” de su presentación.

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 en Alta Tensión concesionado, sin los equipamientos de la IV Línea Comahue–Buenos Aires, que es de \$ 1.033,6 MM para el año 2017. Los de la IV Línea ascienden a \$ 58,3 MM. Ambos valores expresados en moneda





de diciembre de 2015.

Que al respecto, cabe aclarar que las diferencias que surgen entre los costos propuestos por la Empresa para la IV Línea y los que determina 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 más IV Línea Comahue– Buenos Aires 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 2018 se ajustan a \$ 1.110.474.473 (Servicio Público de Transporte de EE \$ 1.051,1 MM; IV Línea \$ 59,3 MM) y para los años 2019/2021 \$ 1.118.910.088 por año (Servicio Público de Transporte de EE \$ 1.059,1 MM; IV Línea \$ 59,8 MM). Todos los valores están expresados en moneda de diciembre de 2015.

Que del costo anual así determinado para el Servicio Público de Transporte de EE, se detrae en cada año del quinquenio el costo de mano de obra propia incluido 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 del Servicio Público de Transporte de EE para el quinquenio 2017/2021.

Que en pesos constantes de diciembre de 2015, los costos operativos totales reconocidos para el cálculo de ingresos de TRANSENER S.A. para el próximo período tarifario son: \$ 989,8 MM en el año 2017; \$ 1.004,9 MM en 2018; \$ 1.016,2 MM en 2019; \$ 1.015,2 MM en 2020; y \$ 1.019,0 MM en 2021.

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 5 años.

Que por ende la tasa de amortización utilizada para proyectar el impuesto a las ganancias para los próximos 5 años es una estimación de la tasa de amortización impositiva a la 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 además, es dable destacar que el porcentaje que arroja la relación impuestos a las ganancias/ingresos solicitados en la propuesta de la recurrente, es igual a la que se obtiene en el FF que realizó el ENRE para la determinación de la remuneración en la resolución recurrida (20 %); 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 la recurrente 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 una de las primeras concesionarias en ser autorizada a realizar actividades no reguladas fue TRANSENER S.A., cuando por Resolución ENRE N° 543/1997 se le permitió adquirir acciones de TRANSBA S.A.

Que posteriormente, por Resolución ENRE N° 1.028/1997 el Ente aprobó la adjudicación a TRANSENER S.A. de la obra licitada mediante el Concurso Público Nacional e Internacional para la construcción, operación y mantenimiento de la Cuarta Línea del Sistema de Transmisión Comahue-Buenos Aires.

Que en la Resolución ENRE N° 1.650/1998, donde se aprueba la tarifa para el segundo período tarifario de TRANSENER S.A., el Ente considera que cuando se refiere a “actividades reguladas” o “actividades concesionadas”, se lo hace respecto a aquellas que deben ser cubiertas por la remuneración razonable a determinar, distinguiéndolas de otras que podrían identificarse como “actividades ajenas a la concesión” o “actividades no reguladas”.

Que, asimismo, en dicha oportunidad se señala que “...transcurrido el primer período tarifario y ante la necesidad de revisar el nivel de la remuneración del servicio para el próximo quinquenio, la situación de la concesionaria en cuanto al desarrollo de actividades no reguladas (de peso creciente en el conjunto) paralelamente al de aquellas propias del servicio que le fuera confiado, permiten advertir que el mayor valor pagado se correlaciona con estas actividades adicionales de la Empresa, que serán las que hagan rentable esa diferencia...”.

Que también, se agrega en la mencionada Resolución que “...habida cuenta de la evolución que ha mostrado hasta ahora la relación entre actividades reguladas y no reguladas, y de la que puede preverse a partir de la adquisición de TRANSBA S.A., de la participación de TRANSENER S.A. en la Cuarta Línea del Comahue, y de las restantes actividades ajenas a la concesión, las actividades no reguladas podrán estimarse -a fin de determinar el capital a rentabilizar en el segundo período tarifario- en un 30 %...”.

Que es decir, ya en la Resolución ENRE N° 1.650/1998, el ENRE benefició al usuario del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión con una tarifa regulada menor, al considerar una Base de Capital un 30 % inferior respecto del equivalente al 100 % de las acciones.

Que en Resoluciones posteriores, donde el ENRE otorgó nuevas autorizaciones (Resoluciones ENRE N° 640/2001, N° 427/2006, N° 751/2006 y N° 752/2006), así como en los considerandos de la Resolución ENRE N° 204/2007, se sostiene que la fundamentación para autorizar la ampliación de los objetos sociales de las concesionarias, 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 así, el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 204/2007 establece que, en oportunidad de las Revisiones Tarifarias las Empresas prestadoras de los servicios públicos de transporte y distribución de energía eléctrica, concesionarias del ESTADO NACIONAL, deberán incorporar en sus respectivas pretensiones toda la información relativa a las actividades no reguladas, a los fines de determinar la participación en los beneficios de las mismas por parte de los usuarios de las actividades reguladas.

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 de los antecedentes normativos mencionados, enmarcados 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 sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que un esquema similar de transferencia de utilidades de actividades no reguladas no fue previsto en las Resoluciones ENRE N° 63/2017 y N° 64/2017, mediante las cuales se aprueba la remuneración del servicio de Distribución de Energía Eléctrica resultante de la RTI.

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 la 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 que se acompañó a la Resolución recurrida, 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 por lo tanto, la tarifa aprobada mediante la Resolución ENRE N° 66/2017 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 siendo ello así y haciendo mérito también de los argumentos vertidos por la recurrente con relación al esquema de transferencia propuesto en la Resolución recurrida, se considera procedente dejar sin efecto 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 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 presenta ninguna justificación de la suma anual solicitada de \$ 211.273.189.

Que ese monto solo surge de la presentación de TRANSENER S.A. por Nota DG 44/16 del 16 de noviembre de 2016, acompañando su Requerimiento de Ingresos para el próximo período tarifario, donde representa el 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° 66/2017, 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° 66/2017, 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 los cortes de suministro como es el caso de las Distribuidoras de Energía Eléctrica, se establecen 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 bonificados.

Que en lo referido al 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, sino en la disponibilidad de cada equipo individualmente.

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° 66/2017 resultando para TRANSENER S.A. un valor anual de \$21.811.212 en moneda de diciembre 2015, que expresado en moneda de febrero de 2017 asciende a \$ 30.099.473.

Que al respecto de la compensación del riesgo asociado a las Transportistas independientes cabe resaltar que el Contrato de Concesión de TRANSENER S.A. establece en el Artículo 7 del SUBANEXO II A "RÉGIMEN REMUNERATORIO DEL TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN" la remuneración que debe percibir la Transportista en concepto de supervisar la operación de las Transportistas independientes. Este ingreso es expresado como un porcentaje de la remuneración que perciben estas últimas por el desarrollo de la actividad que regla la LICENCIA TÉCNICA.

Que ahora bien, el objetivo de la RTI es determinar el ingreso que debe percibir TRANSENER S.A. por operar y mantener las instalaciones de transporte de AT, propias y de terceros (actividades I, III y V de la contabilidad regulatoria), no la de supervisar la operación de las TI.

Que en este sentido, no corresponde que los usuarios de las actividades mencionadas absorban el supuesto riesgo planteado por la Transportista.

Que por ende, si bien esta tarea de supervisión es una actividad regulada, corresponde reiterarle que resulta ajena a la naturaleza del presente procedimiento de Revisión Tarifaria Integral (RTI).





Que en virtud de que las condiciones del vínculo contractual entre la Transportista y las TI están establecidas en el Contrato de Concesión, cualquier modificación como el planteo realizado, debe ser interpuesta ante el Poder Concedente.

Que en función de lo señalado, se rechaza el planteo realizado por la recurrente.

Que con relación a los planteos formulados por la recurrente acerca de la regularización de las SAE, cabe reiterarle lo oportunamente establecido en la Resolución ENRE N° 66/2017, 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, oportunamente solicitado en la Resolución recurrida.

Que asimismo y en virtud de la solicitud efectuada, se le otorga a la Transportista la prórroga de 30 días para la presentación del plan anual de regularización para el periodo 2017/2021, en los términos señalados en la Resolución ENRE N° 66/2017.

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 EN ALTA TENSION –TRANSENER S.A., de Los Procedimientos para la Programación de la Operación, el Despacho de Cargas y el Cálculo de Precios aprobados por Resolución Ex-SEE N° 61/1992 y sus modificatorias (LOS PROCEDIMIENTOS). En el mismo describe 2 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 PUBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION 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 SECRETARIA DE ENERGIA 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 este Ente 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 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 EN ALTA TENSION – TRANSENER S.A., Artículo 5 de LOS PROCEDIMIENTOS.

Que, asimismo, para este tipo de indisponibilidades en el Artículo 17, 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 9 Inciso c) del presente..."

Que por lo expuesto, la normativa vigente ya contempla los casos de indisponibilidades de origen programado con una sanción reducida al 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 40 % de la remuneración que percibía correspondía a los cargos por conexión y capacidad de transporte, mientras que el 60 % restante correspondía a la remuneración por energía eléctrica transportada (RVT), esa proporción fue modificada a solicitud TRANSENER S.A. mediante la Resolución ENRE N° 1.650/1998 como parte de su primera revisión tarifaria.

Que en efecto, en dicha Resolución se indica que la remuneración por energía eléctrica transportada, que había sido fijada en \$ 55.000.000 millones de pesos anuales para el primer período tarifario, representando aproximadamente el 57 % de la remuneración que percibió la Transportista por el servicio prestado a través del sistema de transmisión de energía eléctrica en alta tensión, para el segundo período tarifario fue estimada por CAMESA en 3 valores posibles, \$ 23.450.000; \$ 25.040.000 y \$ 33.170.000 anuales, que difieren por las proyecciones de demanda y de exportación a Brasil adoptadas en cada hipótesis de cálculo.

Que continúa diciendo que en la Audiencia de los días 29/05/98 y 2/06/98 TRANSENER S.A. sostuvo que los resultados surgidos de los cálculos de los pronósticos efectuados por CAMESA, con relación a la remuneración por energía eléctrica transportada, resultaban totalmente inconsistentes y violatorios de los principios tarifarios de la Ley N° 24.065, por lo que solicitó al ENRE el establecimiento de una tarifa que cumpliera con los mencionados





principios.

Que por ello, tanto el planteo aludido en el considerando precedente como todas las demás ponencias y presentaciones efectuadas por TRANSENER S.A. y por las demás partes intervinientes en dichas actuaciones y en la referida Audiencia Pública fueron detenidamente examinados por este Ente Regulador, concluyendo que lo planteado ameritaba la realización de un estudio más exhaustivo de la situación de la actividad de transporte de energía eléctrica, especialmente en razón de su carácter de servicio público, a fin de asegurar su correcta prestación y continuidad en los términos previstos por la Ley N° 24.065.

Que como resultado de dicho estudio se encontró que la metodología de revisión tarifaria prevista en el Contrato de Concesión había devenido irrazonable en tanto lleva a valores de remuneración que no se corresponden con los que surgen de aplicar los criterios de razonabilidad de la Ley N° 24.065.

Que se indica entonces en la Resolución mencionada, que hay que recurrir a la determinación de la remuneración por aplicación de los criterios de razonabilidad de la Ley apelando a algún mecanismo de corrección que solucionara el curso divergente de un compromiso de pago así determinado y del que hubiese resultado de la observancia irrestricta de la RVT estimada.

Que finalmente, la Resolución ENRE N° 1.650/1998 estableció que, habiendo definido la remuneración razonable necesaria para la prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión que presta la Concesionaria TRANSENER S.A., aplicando los criterios de razonabilidad de la Ley N° 24.065, era menester definir la forma en que los usuarios del sistema contribuirán al pago de la misma quedando por determinar la remuneración correspondiente por los conceptos Conexión y Capacidad, ya que la RVT había sido aprobada mediante la Resolución ENRE N° 1.319/1998.

Que de dicha determinación resultó que la proporción que la remuneración por dichos cargos pasó del 43 % respecto a la remuneración total, establecido en el primer período tarifario, a aproximadamente el 63 %.

Que en las sucesivas adecuaciones del Contrato de Concesión de TRANSENER S.A. a partir del "Acta Acuerdo - Adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión" celebrada con la UNIREN y ratificada por decreto PEN N° 1.462/2005 (ACTA ACUERDO), de fecha 17/5/2005, dicho porcentaje fue aumentando.

Que en efecto, dicho ACTA ACUERDO llevó el mismo a aproximadamente el 78 %, en el Acuerdo Instrumental del mismo, de fecha 21/12/2010, llegó a ser el 88 %, en el Convenio de Renovación de este Acuerdo Instrumental de fecha 15/05/2013, el 93 % y finalmente, en el Acuerdo SEE – ENRE –TRANSENER S.A. 2016-2017, de fecha 26/12/2016, el 97 %, 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 Ente controla resultados medibles en función de la calidad y aplica las sanciones prefijadas por su incumplimiento, establecidas en el Subanexo II-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 14.1.5 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° 66/2017, 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° 66/2017.

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 II-B del Contrato de Concesión.

Que TRANSENER S.A. presenta en su recurso un informe más 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 5 años, es conveniente autorizar parte de las inversiones que no fueron incluidas en la Resolución ENRE N° 66/2017 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 el punto 2.9 del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de \$ 29.448.000 de diciembre de 2016. Este valor expresado en moneda de diciembre 2015 es de \$ 21.494.891.

Que respecto a las inversiones en cisternas subterráneas, del análisis de la información presentada por TRANSENER S.A. y 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 como 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° 66/2017 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 en la tabla que obra en el punto 2.9 del Informe de Elevación de la presente Resolución, por un monto total para el período de \$ 80.880.000 de diciembre de 2016. Este valor expresado en moneda de diciembre 2015 es de \$ 59.036.496.

Que tal como lo indica la Transportista, los Compensadores sincrónicos de EZEIZA son importantes en la operación del sistema interconectado y teniendo en cuenta que CAMMESA es la responsable del despacho técnico del Sistema Argentino de Interconexión (SADI) de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 24.065 y sus normas complementarias y reglamentarias, teniendo a su cargo determinar el despacho técnico y económico del SADI propendiendo a maximizar la seguridad del sistema y la calidad de los suministros, planificar las necesidades de potencia y optimizar su aplicación conforme reglas que fije la SECRETARÍA DE ENERGÍA, dicha Compañía debe aprobar cualquier modificación a la operación de dichos equipamientos.

Que de la observación de las bases de datos de CAMMESA surge que dicha compañía considera a los 6 compensadores sincrónicos en su operación; en consecuencia, hasta que ello continúe, se debe considerar, desde el punto de vista de la disponibilidad y su remuneración, los 6 compensadores sincrónicos con una potencia de 245 MVAR cada uno, o sea, una potencia total de 1.470 MVAR, modificando el listado adjunto a la Resolución ENRE N° 84/2017.

Que, asimismo, se aclara que en el listado de equipamiento de la Resolución ENRE N° 84/2017, no se han realizado las asociaciones mencionadas por la Transportista, sino que, para que queden correctamente identificados, se ha descripto cada equipamiento respetando las mismas denominaciones y asignaciones presentadas por TRANSENER S.A. mediante su nota DG N° 34/16, Apéndice IV – Listado de equipamiento.

Que en consecuencia, no corresponde, por esta causa, ninguna modificación al listado de la Resolución mencionada.

Que con relación a los Transformadores de reserva, asiste razón a la Transportista ya que corresponde aplicar el criterio adoptado para los Transformadores T7EZ, T2HE y T2PT, es decir, no incorporar los mismos al listado de instalaciones a remunerar.



Que por lo tanto, corresponde eliminar del listado de instalaciones y equipos aprobado por la Resolución ENRE N° 84/2017 los Transformadores T1HE, T2RM, T11AL, T4MA y T3RS.

Que con respecto a la ampliación de 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn, del análisis de la documentación referida por TRANSENER S.A., documentación licitatoria y el Contrato COM de dicha Interconexión, se concluye que le asiste la razón, por lo que corresponde no considerar la LEAT de 500 kV Choele Choel – Puerto Madryn para el cálculo del valor horario de capacidad de transporte para líneas, ni el transformador T1PY y el reactor de línea R1L5PY de la ET Puerto Madryn para la determinación de los cargos de conexión correspondientes y eliminarlos del listado de instalaciones y equipos aprobado por la Resolución ENRE N° 84/2017.

Que por otra parte, cabe aclarar que, con respecto al reactor de línea R5L5CL, asociado a la LEAT 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn, que si bien, tal como indica la Resolución ENRE N° 474/2001, está en propiedad de TRANSENER S.A. por ser esta Transportista quien realiza la operación y mantenimiento de la ET Choele Choel y por ello, debe estar incluido en el listado de instalaciones y equipos aprobado por la Resolución ENRE N° 84/2017, la recaudación de su remuneración debe hacerse en los términos del Contrato COM referido en el párrafo anterior.

Que en consecuencia, para el cálculo de los cargos de transformación debe considerarse un total de 15.200 MVA en lugar de los 16.750 MVA definidos en la Resolución mencionada, y para los cargos de potencia reactiva un total de 14.557 MVar en lugar 14.462 MVar establecidos en la misma Resolución.

Que por otra parte, se observa que el Plan de Inversiones presentado por la Transportista incluye inversiones en la ET Puerto Madryn, parte de las cuales deben ser solventadas por la remuneración de dicho contrato COM y en consecuencia, descontados del Plan presentado por TRANSENER S.A.

Que dado que dicha estación es compartida por 2 ampliaciones (la LEAT de 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn y la LEAT de 500 kV Puerto Madryn–Santa Cruz Norte), se dividieron los montos de las inversiones, asignando el total del monto a la LEAT de 500 kV Choele Choel–Puerto Madryn en caso de corresponder a un equipamiento identificado de la misma y la mitad del monto en caso de ser inversiones generales de la estación.

Que como resultado de lo mencionado corresponde descontar un monto de \$ 9.064.000 de diciembre de 2016, en el Plan de inversiones de TRANSENER S.A. Este valor expresado en moneda de diciembre 2015 es de \$ 6.616.058.

Que por último, con relación al planteo realizado por la recurrente respecto a que el resultado de considerar el equipamiento listado en la Resolución ENRE N° 84/2017 con los valores horarios establecidos en el Artículo 2 de la Resolución ENRE N° 66/2017, más los ingresos establecidos en el Artículo 3 de dicha Resolución, es aproximadamente \$ 3 MM menor respecto al ingreso total anual determinado en la RTI, cabe señalar que se han realizado los cálculos considerando las modificaciones introducidas como consecuencia del recurso presentado por TRANSENER S.A., concluyéndose que el valor resultante concuerda con el ingreso total anual determinado para la Transportista.

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 TRANSENER S.A. para el periodo 2017/2021





y en el ANEXO II que también forma parte integrante de la presente Resolución, se especifica el listado de equipamiento considerado para calcular los valores horarios.

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 14.1.4 del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual de TRANSENER 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 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 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 Alta Tensión TRANSENER S.A." aprobado por el Artículo 7 de la Resolución ENRE N° 66/2017, por el ANEXO III que forma parte integrante de la presente Resolución.

Que en función de los cambios introducidos a la BCR, a los valores de los costos que a su vez provocan cambios en la compensación por operar instalaciones de terceros y en el monto afectado a la regularización de las SAE, de las inversiones, más la incorporación del VESCO, la remuneración anual resultante del cálculo del Flujo de Fondos es de \$ 2.561.203.856 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 \$ 3.534.461.322.

Que el cálculo mediante el cual se determina la remuneración se encuentra en el ANEXO IV 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 \$ 8.905.619 de febrero de 2017.

Que mediante Nota de Entrada N° 241.688, que obra a fojas 2.211/2.232 del Expediente del Visto, la Transportista presentó una ampliación del Recurso mediante la cual propone una alternativa para el cálculo de la BCR a considerar para la determinación de su remuneración.

Que al respecto, cabe señalarle que la misma no fue incluida en su propuesta original de requerimientos de ingresos presentada en el marco de la RTI.

Que en este sentido cabe recordarle, conforme lo establecido en la Resolución ENRE N° 601/2016 que convocó a Audiencia Pública con el objeto, entre otros, de poner en conocimiento y escuchar opiniones sobre la propuesta tarifaria presentada por TRANSENER 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 sea 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° 1.759/1972 (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 COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.) contra la Resolución ENRE N° 66/2017, 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 TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017, en cuanto al valor anual de los costos operativos a incorporar en tarifa, reconociendo los siguientes montos expresados en moneda de diciembre de 2015: (\$ 989.804.805) PESOS NOVECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS CUATRO MIL OCHOCIENTOS CINCO en el año 2017; (\$ 1.004.953.489) MIL CUATRO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE en 2018; (\$ 1.016.183.351) PESOS MIL DIECISEIS MILLONES CIENTO OCHENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y UNO en 2019; (\$ 1.015.234.518) PESOS MIL QUINCE MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS DIECIOCHO en 2020; y (\$ 1.019.001.821) PESOS MIL DIECINUEVE MILLONES MIL OCHOCIENTOS VEINTIUNO en 2021.

ARTÍCULO 3°.- Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017 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 11 de la Resolución ENRE N° 66/2017.

ARTÍCULO 5°.- Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017, en lo referido a la compensación de riesgo asociado a las Transportistas independientes.

ARTÍCULO 6°.- Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017, 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 7°.- Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017, en cuanto al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones.

ARTÍCULO 8°.- Reemplazar el Apéndice I del Anexo II “Análisis de los Planes de Inversión RTI 2016 de la Transportista de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A.” aprobado por el Artículo 4 de la Resolución ENRE N° 66/2017 por el ANEXO I que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 9°.- Reemplazar el Listado de Equipamiento aprobado por el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 84/2017, por el listado contenido en el ANEXO II que integra la presente Resolución.

ARTÍCULO 10.- Rechazar parcialmente el planteo realizado por TRANSENER S.A. con respecto al mecanismo de actualización de la remuneración que como ANEXO V forma parte de la Resolución ENRE N° 66/2017 y reemplazar dicho ANEXO V “Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A.” aprobado por el Artículo 7 de la Resolución ENRE N° 66/2017 por el ANEXO III que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 11.- Reemplazar el ANEXO III “Determinación de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A. aprobado por el Artículo 5



de la Resolución ENRE N° 66/2017 por el ANEXO IV que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 12.- Reemplazar el texto del Artículo 2 de la Resolución ENRE N° 66/2017 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 500 kV: \$ 750,785 (PESOS SETECIENTOS CINCUENTA CON SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO MILÉSIMAS) por hora.
- Por cada salida de 220 kV: \$ 675,670 (PESOS SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO CON SEISCIENTOS SETENTA MILÉSIMAS) por hora.
- Por cada salida de 132 kV o 66 kV: \$ 600,661 (PESOS SEISCIENTOS CON SEISCIENTOS SESENTA Y UN MILÉSIMAS) por hora.
- Por transformador de rebaje dedicado: \$ 4,806 (PESOS CUATRO CON OCHOCIENTOS SEIS MILÉSIMAS) por hora por MVA.
- Por equipo de reactivo: \$ 4,806 (PESOS CUATRO CON OCHOCIENTOS SEIS MILÉSIMAS) por hora por MVA.

- Remuneración por Capacidad de Transporte:

- Para líneas de 500 kV: \$1.433,773 (PESOS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES CON SETECIENTOS SETENTA Y TRES MILÉSIMAS) por hora por cada 100 km.
- Para líneas de 220 kV o 132 kV: \$ 1.194,809 (PESOS MIL CIENTO NOVENTA Y CUATRO CON OCHOCIENTOS NUEVE MILÉSIMAS) por hora por cada 100 km.
- Por el concepto de Operación y Mantenimiento de la Ampliación de Servicios Auxiliares en la Estación CERRITO DE LA COSTA: \$ 38.315 (PESOS TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS QUINCE) +IVA/mes.
- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para el Sistema de Monitoreo de Oscilaciones (SMO): \$ 234.019 (PESOS DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL DIECINUEVE) +IVA/mes.
- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación (DAG) Comahue: \$ 655.194 (PESOS SEISCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL CIENTO NOVENTA Y CUATRO) +IVA/mes.
- Por la operación y mantenimiento correspondiente a la Etapa DOS (2) del Automatismo de Desconexión Automática de Transmisión Ezeiza - Rodríguez asignada a TRANSENER S.A.: \$ 105.971 (PESOS CIENTO CINCO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y UN) +IVA/mes.



- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación/Demanda de Exportación (DAG/DAD) NEA: \$ 1.026.088 (PESOS UN MILLÓN VEINTISEIS MIL OCHENTA Y OCHO) +IVA/mes.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación (DAG) NOA Tramo 1 NOA- Centro: \$ 692.762 (PESOS SEISCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL SETECIENTOS SESENTA Y DOS) +IVA/mes.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación (DAG) NOA, Tramo 2 Centro- Litoral: \$ 378.589 (PESOS TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS OCHENTA Y NUEVE) +IVA/mes.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación (DAG) NOA, Tramo 3 Cobos- Resistencia: \$ 518.833 (PESOS QUINIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES) +IVA/mes.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER S.A. para la Desconexión Automática de Generación (DAG) Gran Mendoza: \$ 1.165.663 (PESOS UN MILLÓN CIENTO SESENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS SESENTA Y TRES) +IVA/mes.

- Remuneración por Energía Eléctrica Transportada:

- Se establece en pesos CERO (0) por año.”

ARTÍCULO 13.- Modificar el valor aprobado en el Artículo 10 de la Resolución ENRE N° 66/2017 para el promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la TRANSPORTISTA por el siguiente: \$ 8.905.619 (PESOS OCHO MILLONES NOVECIENTOS CINCO MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE) de febrero de 2017.

ARTÍCULO 14.- Rechazar la ampliación del Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSENER S.A. contra la Resolución ENRE N° 66/2017, mediante Nota de Entrada N° 241.688.

ARTÍCULO 15.- 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 16.- Notifíquese a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA; a la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER 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 la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELÉCTRICO (CAMMESA).

ARTICULO 17.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y 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- y también podrán ser consultados en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

e. 02/11/2017 N° 84289/17 v. 02/11/2017

Fecha de publicación 02/11/2017

