



## ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

### Resolución 518/2017

Buenos Aires, 25/10/2017

VISTO el Expediente ENRE N° 47.303/2016, la Resolución ENRE N° 77/2017, Resolución ENRE N° 90/2017, y

#### CONSIDERANDO:

Que este Ente, mediante su Resolución ENRE N° 77 y su Similar N° 90/2017 resolvió la Revisión Tarifaria Integral (RTI) de la EMPRESA DE TRANSPORTE POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA (en adelante, TRANSNOA S.A) determinando el régimen tarifario aplicable a la Concesionaria para el período tarifario 2017/2021.

Que posteriormente, a través de la Nota Entrada N° 239.478 del 14 de marzo de 2017, TRANSNOA S.A. interpuso recurso de reconsideración con alzada en subsidio contra la Resolución ENRE N° 77/2017, previsto en el Artículo 84 de la Ley N°19.549, reglamentada por Decreto N° 1.759/1972, y en los artículos 94 del citado Reglamento y 76 de la Ley N° 24.065.

Que los agravios presentados por la Transportista son los siguientes.

Que en lo que concierne al seguro de contingencias, TRANSNOA S.A., preliminarmente, recuerda lo acordado en los Artículos 24 y Primero del Sub Anexo II A del Contrato de Concesión.

Que la Transportista señala que el Artículo 24 dice que “La prestación del SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL a cargo de LA TRANSPORTISTA será remunerada durante todo el plazo de la CONCESIÓN según el régimen establecido en el Anexo II.A del CONTRATO”.

Que posteriormente indica que el Artículo 1 del Sub Anexo II del Contrato de Concesión señala que: “La remuneración de LA CONCESIONARIA DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL por el servicio prestado a través del SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL existente, calculada conforme se establece en las Resoluciones de la SECRETARIA DE ENERGIA dictadas de acuerdo a lo requerido por el artículo 36 de la Ley 24.065, estará integrada por los siguientes conceptos: a) CONEXION: son los ingresos que percibirá por operar y mantener, conforme a la calidad de servicio requerida, todo el EQUIPAMIENTO DE CONEXION Y TRANSFORMACION dedicado a vincular con el SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL existente, a sus USUARIOS DIRECTOS y a otras TRANSPORTISTAS. Estos ingresos incluirán un seguro de contingencias igual al 1% del valor de reposición de dicho EQUIPAMIENTO; b) CAPACIDAD DE TRANSPORTE: son los ingresos que percibirá por operar y mantener, conforme a la calidad de servicio requerida, el EQUIPAMIENTO DE TRANSPORTE dedicado a interconectar entre sí los distintos nodos del SISTEMA DE



TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL existente, incluyendo el Sistema de Medición Comercial (SMEC). Estos ingresos incluirán un seguro de contingencias igual al 1% del valor de reposición de dicho EQUIPAMIENTO”; c) ENERGIA ELECTRICA TRANSPORTADA: son los ingresos que percibirá por la diferencia entre el valor de la energía recibida en el nodo receptor y el de la suministrada en el nodo de entrega, cuando los precios entre ambos nodos se diferencian por el valor marginal de las pérdidas del transporte”.

Que indica entonces que la remuneración de esta Transportista durante todo el plazo de la concesión, para los dos primeros conceptos, previó taxativamente que incluiría un Seguro de Contingencias igual al UNO POR CIENTO ( 1%) del valor de reposición de dicho EQUIPAMIENTO.

Que afirma que la única forma que esto suceda es que se considere la suma correspondiente a dicho Seguro de Contingencia como un ítem más de los costos de operación y mantenimiento para obtener - junto con los otros costos – el ingreso resultante para esta Transportista, el que se distribuye entre los cargos fijos arriba mencionados.

Que concluye que conforme la clara letra del Contrato de Concesión, este Seguro de Contingencia está dirigido a la reposición de equipos que opera y mantiene esta Transportista ante la ocurrencia de siniestros, posición que se ve reforzada si tenemos en cuenta que, en el cuadro tarifario es una proporción del valor de reposición del equipamiento.

Que adicionalmente expresa que, en cuanto a la energía eléctrica transportada, es una señal (insuficiente) para que el usuario tome la decisión de ampliación del transporte y que la misma fue mantenida constante desde el año 1999, con pérdida de significación relativa en la remuneración del transportista, razón por la que se coincide en su irrelevancia.

Que entonces, conforme lo previsto en dicho Sub Anexo del Contrato de Concesión, TRANSNOA S.A. calculó e informó al ENRE, el concepto “Seguro de Contingencia”, tanto para la remuneración por operar y mantener el equipamiento de “Conexión” como por la correspondiente a “Capacidad de Transporte informando la suma resultante para ambos conceptos que, en forma conservadora, asciende a PESOS SETENTA Y SIETE MILLONES OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES CON OCHENTA Y UNO (\$ 77.089.653,81).

Que indica que, sin embargo, mediante la resolución recurrida el ENRE no reconoció suma alguna por tales conceptos y que, en los considerandos de dicho acto, no se da fundamento alguno para desconocer la pretensión de esta parte, limitándose a expresar algún aparente motivo para ello, sólo en el Anexo I de la misma.

Que expresa que en dicho Anexo I, luego de realizar una transcripción parcial de los respectivos artículos del Contrato de Concesión y del contrato de concesión de TRANSENER S.A., que la resolución recurrida compara entre sí, el ENRE termina concluyendo: “En función de lo anteriormente expuesto, se considera apropiado para la presente RTI, prescindir de la RVEET para el próximo periodo tarifario en aquellas transportistas que aún lo tienen como concepto remuneratorio, así como del seguro de contingencias de las DISTROs, determinándose la remuneración de cada transportista en base a los cargos de conexión y de capacidad los cuales son definidos en función de los costos económicos propios de la prestación del servicio público, conforme a las pautas legales establecidas y aplicables”., indicando que ninguna otra explicación o fundamento brinda la Resolución Recurrida sobre la sorpresiva eliminación de este Rubro.



Que expresa, por lo tanto, que los agravios se fundan en primer lugar en los diferentes Contratos de Concesión. Señala que la trascendental diferencia en los Contratos de Concesión de esta Transportista y TRANSENER S.A. hace objetable la decisión adoptada mediante la resolución recurrida en este aspecto, dado que el Contrato de Concesión de TRANSENER S.A. no prevé el Seguro de Contingencia para el Equipamiento de Conexión y Transformación ni para el Equipamiento de Transporte, que expresamente prevé el Contrato de Concesión de TRANSNOA S.A. como al resto de las distros.

Que dice entonces que mal pueden compararse dos personas con distintos derechos otorgados. Cualquier comparación en tal sentido es disvaliosa e inconstitucional, según reiterada jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Merece aclararse que ello no afecta ni incide sobre el trato igualitario que debe dispensarse a las transportistas y distribuidoras, ya que el mismo es aplicable sólo cuando existieran los mismos derechos otorgados. Opinar lo contrario haría suponer que mi representada tiene derecho a la remuneración de TRANSENER S.A. En otras palabras, cada transportista tiene derecho a su remuneración y ello no afecta o incide sobre el principio de trato igualitario.

Que el segundo agravio al que hace alusión la Transportista, se refiere a la bilateralidad del Contrato de Concesión. En subsidio, el principio de la inderogabilidad singular: Indica, como ya había dicho que el Régimen remuneratorio de esta Transportista fue convenido en forma bilateral entre ésta y el ESTADO NACIONAL al suscribirse el Contrato de Concesión, el que forma un todo inescindible con sus Anexos, y fundamentalmente con el Anexo II.A que fija bilateralmente el Régimen Remuneratorio.

Que manifiesta que no puede el ESTADO NACIONAL sin lesionar derechos adquiridos de esta parte, modificar un elemento esencial del Contrato de Concesión como son los "Conceptos" que integran la Remuneración, y en el caso el Rubro Seguro de Contingencia que integra esos Conceptos. Los elementos esenciales del contrato son aquellos sin los cuales el contrato no puede existir, por lo que no podría producir sus efectos

Que dice entonces que eliminar unilateralmente un Rubro dentro de los dos Conceptos que integran la Remuneración de esa Transportista a través de la resolución recurrida, sin argumento válido alguno es claramente ilegítimo cuando ello no ha sido bilateralmente acordado o deviene de la expresa conducta de las partes celebrantes del acto.

Que ello, no empece, indica, la capacidad regulatoria del ESTADO NACIONAL -y en su caso, por delegación, del ENRE- para fijar administrativamente las tarifas, más esa capacidad encuentra su límite en el ejercicio legítimo, razonable y no arbitrario de esa función. Eliminar de plano ese Rubro para ambos Conceptos (Conexión y Capacidad de Transporte) no reúne esas características para que el acto administrativo sea válido.

Que por el contrario, dice que el ejercicio válido de esa facultad puede alcanzar vrg. la determinación del "valor de reposición" de ese Rubro o la fijación del "equipamiento" que lo compone. Lógicamente, aún en ese caso, subsiste la facultad del administrado de plantear los recursos que tiene a su disposición.

Que asegura que eliminarlo de plano sin fundamento a través de la Resolución Recurrida es alarmante para esta parte e impone la necesidad de plantear esta tarea recursiva hasta las más altas instancias judiciales.



Que sin perjuicio de lo expuesto, y dado que la eliminación de este Rubro deviene del ENRE y no del ESTADO NACIONAL, dice que se agravia en tanto la Resolución Recurrida violenta, en forma clara y concreta, el principio administrativo denominado “inderogabilidad singular del reglamento”.

Que expresa que el acto del órgano de control (resolución recurrida) violenta y vulnera el derecho adquirido de su representada otorgado por un órgano superior, en el caso mediante la celebración del Contrato de Concesión, sin ninguna delegación conferida por dicho órgano.

Que indica que el régimen remuneratorio de la concesionaria ha sido bilateralmente establecido con la autoridad superior, quien lo fijó en el Artículo 24 del Contrato de Concesión y -por una cuestión meramente metodológica o de orden-, en el Anexo II.A, los que, conjuntamente, forman un todo inescindible.

Que por lo que expresa que pretender eliminar en forma unilateral por el ENRE, un Rubro que incluido dentro de dos Conceptos que integran la remuneración de esta Transportista, pactados en un contrato bilateral suscripto por el ESTADO NACIONAL, es claramente ilegítimo también en función del principio administrativo indicado, y más aún, de mantenerse el ENRE en esa posición generaría un pasivo para el ESTADO NACIONAL derivado de los perjuicios que las empresas transportista reclamen a este último.

Que más ilegítimo aún, asegura, cuando esa eliminación no deviene de una resolución previa de carácter general del ENRE -al menos para las distros en su conjunto-debidamente fundada y publicada y contradice la propia posición del ENRE según se expone en el capítulo siguiente.

Que el tercer agravio que describe TRANSNOA S.A., refiere a la Teoría de los Actos Propios.

Que indica que dicha derogación atenta además contra los propios actos del ENRE ya que, en ocasión de la primera renegociación tarifaria, el propio ENRE mediante Resolución ENRE N° 182/2000, reconoció este Rubro y la remuneró por el mismo conforme lo establecido en el Contrato de Concesión para cada uno de los dos conceptos (Conexión y Capacidad de Transporte); estableciendo en uno de sus considerandos: “Que en base a lo solicitado por “La Transportista”, y de acuerdo a las consideraciones realizadas, se han reestimados los costos operativos para el segundo periodo tarifario. Asimismo se ha incorporado el 1% del valor de reposición del equipamiento de conexión y capacidad en cumplimiento del artículo 1 del Subanexo II-A del Contrato de Concesión de TRANSNOA S.A.”.

Que concluye que la resolución recurrida también atenta contra la Teoría de los Actos Propios, aplicable también a los Organismos Públicos, y sin duda dicho actuar puede decirse reñido con la buena fe que deben mantener las partes en una relación bilateral y que la violación del mentado precedente, emanado del propio ENRE, afecta también la seguridad jurídica, garantía tan trascendental en el contexto de un País que pretende captar inversores internacionales.

Que el cuarto agravio que presenta TRANSNOA S.A. hace alusión a la ausencia de prueba para asimilar el concepto “Contingencia”: Sin perjuicio de lo expuesto, dice que el agravio se funda también en que la resolución recurrida nada ha justificado ni probado como para establecer que el “componente de sobrecostos que producen las fallas - contingencias”- del sistema de transporte...” existente para TRANSENER S.A. “...se haya reemplazado



(este componente) por un factor relacionado con los cargos fijos, que fue denominado seguro de contingencias” en el caso de las distros y en especial en el caso de mi representada.

Que indica que no se ha dado razón de esos dichos, ni se ha arrojado prueba alguna que permita, al establecer antojadamente tal parangón, deslegitimar su pretensión relativa al Seguro de Contingencia expresamente establecido en su Contrato de Concesión, eliminando totalmente ese componente de su Remuneración, que se basa -fundamentalmente- en el mismo Contrato de Concesión y en el propio actuar del ENRE en la primera renegociación tarifaria.

Que por último señala las diferencias entre las contingencias. Expresa, además, que son totalmente distintas las contingencias que se prevén en (i) la RVEET de (ii) aquellas que se establecen en el Contrato de Concesión para el Equipamiento de Conexión y Transformación y para el Equipamiento de Transporte, ya que los ingresos de TRANSNOA S.A., por ambos conceptos, prevén un 1% (uno por ciento) del valor de reposición del Equipamiento, en carácter de Seguro de Contingencia en dicho equipamiento que nada tiene que ver – en naturaleza ni monto - con los sobrecostos que se puedan producir en el Sistema de 500 kV por fallas en dicho sistema.

Que finalmente indican que, por todo lo expuesto, se ven obligados a plantear los recursos articulados, insistiendo en la permanencia del mencionado Seguro de Contingencia, en la certeza que ello contribuirá a un desarrollo más armónico de las distintas fuerzas económicas involucradas en la sostenibilidad del Mercado Eléctrico Mayorista.

Que en lo que respecta a base de capital regulada TRANSNOA S.A. sostiene que el Dictamen A.J. N° 138/2017, en función del cual se rechazaron las pretensiones de las concesionarias respecto del ítem en cuestión, se funda en cuestiones de hecho llevadas a cabo por TRANSENER S.A., que –en su concepto- no resultarían aplicables a su parte. Ello, afirma, “invalida” la Resolución recurrida.

Que la Transportista dice que resulta innegable que el Contrato de Concesión previó que la moneda a utilizar para la determinación de su remuneración ha sido el dólar estadounidense y que, siendo el peso la moneda nacional, el Cuadro Tarifario resultante se expresaría en pesos a la relación de convertibilidad vigente al momento de la facturación. Recuerda, al respecto, que al momento de la primera renegociación tarifaria de esa transportista aún se encontraba vigente la Ley de Convertibilidad y que, en esos momentos, era irrelevante expresarlo en dólares o pesos ya que existía la paridad 1 a 1.

Que TRANSNOA S.A. señala que en lo acordado en la Cláusula 13.8 del Acta Acuerdo, en el sentido de que el hecho de que se haya pactado que las valuaciones se efectuarían en moneda nacional “...no importa o implica la sumisión a dicha moneda al momento de efectuar el cálculo de las mismas, sino respetar lo pactado en el Contrato de Concesión al respecto de que su expresión debe realizarse en pesos”.

Que la Resolución ENRE N° 77/2017 estableció un mecanismo de actualización de la Remuneración de la Transportista que fijó una cláusula gatillo que pondera la variación de precios de la economía que se puedan producir semestralmente, durante todo el quinquenio. La Resolución Recurrida dice que “si de la aplicación de la mencionada fórmula, surgiera que la variación es igual o superior al 5% (CINCO POR CIENTO), se habilitará una siguiente instancia”, pero no dice si ese porcentaje (5%) es acumulativo, semestre a semestre.



Que en el hipotético supuesto que ello no fuera así, TRANSNOA S.A. se agravia por no considerar ese incremento en forma acumulativa.

Que además TRANSNOA S.A. fundamenta el agravio en cuanto (i) a la frecuencia semestral fijada para determinar el ajuste sin ponderar el factor de corrección propuesto por esta parte, y (ii) al porcentaje establecido (5%).

Que dice que si bien la frecuencia semestral elegida en la resolución recurrida guarda similitud con la convenida en el Artículo 15 del Anexo II. A. del Contrato de Concesión, con la consensuada en el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión y con lo fijado en la Resolución ENRE N° 524/2016, considera elevado el porcentaje de ajuste semestral del CINCO POR CIENTO (5%), motivo por el cual a su criterio el período de tiempo sin ajuste puede resultar muy perjudicial para esa Transportista, en caso de baja inflación, máxime cuando no se ha contemplado ningún “factor de corrección” durante ese lapso, conforme ha definido en sus presentaciones.

Que TRANSNOA S.A. manifiesta que si bien en el Contrato de Concesión y en el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión se fijó la redeterminación semestral del Cuadro Tarifario ante eventuales variaciones de los precios de la economía, ello no importó una renuncia de esa Transportista a otros mecanismos de ajuste, y que por el contrario, entiende que a través del Acta Acuerdo, las partes bilateralmente modificaron lo acordado en el Contrato de Concesión al respecto de la necesaria “adecuación” semestral de la Remuneración como única alternativa válida y pactaron expresamente la posibilidad de establecer un mecanismo al momento en que la RTI se concrete.

Que por otra parte, TRANSNOA S.A. dice que en su propuesta tarifaria sugirió incluir un factor de ajuste a fin de asegurar la sostenibilidad económica de la concesión. A este factor de ajuste se lo incluía a fin de recuperar la brecha de ajustes periódicos de la remuneración, en particular al haber sido prevista su aplicación con una periodicidad semestral, ello en cumplimiento de la Resolución ENRE N° 524/2016.

Que manifiesta la Transportista que la no inclusión de este factor de ajuste por parte del ENRE en la resolución recurrida, genera un daño irreparable que causa agravio, cuya cuantía habrá de depender de la inflación mensual real que se observe en el quinquenio. Acompaña como Anexo I una evaluación de las pérdidas que la inflación provoca en su rentabilidad en el cual se estima la inflación de los distintos períodos.

Que TRANSNOA S.A. dice que la aplicación trimestral y/o bimestral de los ajustes de la remuneración (utilizando para disparar la cláusula “gatillo” un guarismo proporcional al 5% semestral) reduce sensiblemente las pérdidas que se ocasionan, por lo cual cree razonable optar por la mayor frecuencia en el ajuste, proponiendo por este medio se lo haga con periodicidad bimestral.

Que sin perjuicio de su propuesta en cuanto a la necesidad de aplicación de ajuste bimestral, la Transportista sostiene que en cualquiera de las alternativas de aplicación de ajuste -semestral, trimestral y/o bimestral- subsiste una diferencia, por defecto, en su remuneración que le debe ser reconocido y/o compensado.

Que expresa la Transportista que, al no incluir el ENRE el factor de ajuste en la fórmula de aplicación semestral, como fuera por ella propuesto, ésta ha sido la forma encontrada por mi representada para que el mecanismo de segunda instancia a aplicar para el cálculo de su remuneración, -propuesto en el Anexo V de la Resolución ENRE



N° 77/2017-, subsane el insuficiente ajuste que se deriva de la fórmula a aplicar, por cuanto no pondera con precisión los desvíos de la remuneración de la transportista, que el mecanismo de ajuste pretende conjurar, según se lo expresa en el segundo párrafo del mencionado Anexo V.

Que posteriormente, TRANSNOA S.A. propone subsidiariamente una tercera alternativa, consistente en optar por un mecanismo de ajuste en el mes en que efectivamente se alcance el porcentaje establecido en forma definitiva, computado desde la redeterminación anterior, sugiriendo en este caso que para los dos primeros años el porcentaje definitivo a fijar debe ser el TRES POR CIENTO (3%), y para el resto del quinquenio del UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5%), lo que así solicita sea revisado.

Que de todos modos, insiste TRANSNOA S.A. que también en esta alternativa, ante la ausencia de un ajuste mensual generado por dicho modo de accionar el gatillo, subsistiría dicha diferencia, por defecto, en la remuneración, que debe ser reconocida y/o compensada en la forma anual antes descripta.

Que dice la Transportista que de receptarse alguna de estas propuestas para modificar la resolución recurrida, se aminoraría el perjuicio generado con motivo de que el “gatillo” no se dispare mes a mes, y con ello se podría soslayar el agravio por la falta de reconocimiento del “factor de corrección” requerido por esta parte y denegado por la Resolución Recurrída.

Que de lo contrario, TRANSNOA S.A. sostiene el agravio en esos puntos argumentando que tanto la periodicidad fijada, como la desatención del “factor de corrección” indicado, atentan contra la rentabilidad establecida (7,7%), máxime si la frecuencia es semestral.

Que TRANSNOA S.A. se agravia en el escenario derivado de la Resolución Recurrída, arguyendo que la efectiva tasa de rentabilidad no es “justa y razonable”.

Que respecto al rubro de costos “viáticos y estadías”, TRANSNOA S.A. sostiene que la ratio utilizada por el ENRE mediante la Resolución Recurrída resulta inaplicable y genera una diferencia excesiva con sus pretensiones, siéndole reconocido el VEINTIDOS POR CIENTO (22%) de lo pretendido en este rubro de costo.

Que la Transportista asegura en su recurso que el valor anual de PESOS SESENTA Y TRES MILLONES (\$ 63 millones) solicitado en su pretensión tarifaria, se asimiló a DOSCIENTOS OCHENTA (280) personas del total de los Agentes de Mantenimiento realizando viajes en comisión CIENTO CINCUENTA (150) días al año.

Que sostiene que la resolución recurrida asigna a esa Transportista la ratio calculada para TRANSBA S.A., reconociendo, de ese modo, sólo una suma fija de PESOS CUARENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIEZ (\$ 43.510.-) por empleado, por ambos conceptos. Dice que no es aplicable la comparación con otras empresas de una zona geográfica muy diferente, así como con lo realizado en el escenario descripto durante el año 2015.

Que TRANSNOA S.A. afirma que para meritar los días de viáticos y estadías necesarios y por ende su costo, debe considerarse la extensión geográfica en la que se desarrolla el sistema que opera y mantiene la Transportista, además de las longitudes y cantidades de tramos de líneas, así como, la dificultad de tránsito por estado de rutas o caminos hacia los accesos y las diferencias climáticas y topográficas (altas temperaturas, lluvias intensas con ríos





crecidos que dilatan trabajos por accesos habituales; con trazas de difícil recorrido). Agrega que “la mejor infraestructura de la zona le permite a TRANSBA S.A. disponer de más económicas opciones para una (digna) estadía de su personal, tanto en alojamientos como en establecimientos de comidas.”

Que finalmente dice la Transportista “que una suma por tales conceptos, que podría resultar razonable para TRANSBA S.A., no reúne esa característica cuando se la pretende aplicar a mi representada sin sopesar las razonables diferencias geográficas, climáticas, topográficas y estructurales antes señaladas, vulnerando con ello las previsiones del artículo indicado y, consecuentemente, tornando irrazonable y desprovista de legalidad a la Resolución Recurrída en ese aspecto.”

Que en relación a las inversiones, TRANSNOA S.A. expresa que, en este rubro, el ENRE consideró “no justificadas” una serie de Inversiones propuestas por esta Transportista. En el ítem 3, del punto 3, del Anexo II de la resolución recurrida parece encontrarse la única alegada razón para ello, cuando se señala: “Inversiones que no deben ser incluidas ya que no se consideran pertinentes o que deben ser impulsadas por otros mecanismos previstos en “Los Procedimientos” (p. ej. Ampliaciones)”.

Que de ello, infiere que las inversiones que detallan han sido erróneamente consideradas como Ampliaciones, cuando en realidad conforme surge de nuestra presentación ello no es así.

Que concretamente, se agravia en tanto la resolución recurrida rechaza las siguientes pretensiones.

Que en relación a efectuar inversiones en objeto de disponer reserva caliente, reiteran lo indicado para tal inversión y amplían los fundamentos dados en la presentación realizada en cumplimiento de la Resolución ENRE N° 524/2016 en cuanto no se trata de ampliaciones de la capacidad sino de inversiones con el objeto de disponer de reserva caliente que, en su caso, no amplían la capacidad de transformación.

Que argumentan que, debido al crecimiento de la demanda y a la baja capacidad de transformación instalada, es imprescindible disponer reserva para pronta instalación ante caso de falla. Por ello se busca disponer de reserva caliente en estaciones transformadoras saturadas, cuyos beneficios son la reducción de tiempos de indisponibilidad de capacidad de transformación.

Que seguidamente detallan el razonamiento que llevó a la propuesta.

Que de los CIENTO SETENTA (170) transformadores de distintas potencias y tensiones, tanto en servicio como en reserva, CINCUENTA Y CINCO (55) de ellos son de una antigüedad mayor a TREINTA (30) años y se encuentran en estaciones con altas demandas, normalmente saturados y en lugares con alta potencia de cortocircuito, por ello, es de prever que puedan tener fallas internas – en coincidencia con algún cortocircuito en la red que abastecen - por lo que deben ser trasladados a fábrica o taller para reparación.

Que el Contrato de Concesión establece un máximo de CUARENTA Y CINCO (45) días para reemplazar un transformador de potencia con falla interna y que, según su experiencia, el tiempo mínimo necesario para tal reemplazo es de QUINCE (15) días por tiempos de transporte, de montaje, tratamiento y puesta en servicio.



Que consideran que en la normativa no se prevé mecanismo alguno para la provisión de transformadores de reserva caliente ni fría; por lo tanto, debe proveerse un camino alternativo, cual es el propuesto en el Plan de Inversiones presentado.

Que citan, como antecedente, que en el año 2003, por Resolución SE N° 1/2003, se llegó a disponer que se instalaran transformadores de 30/30/30 MVA como reserva caliente en estaciones transformadoras con un solo transformador, ante la imposibilidad de alimentación alternativa, considerándose los mismos como reserva fría para estaciones próximas en las mismas condiciones.

Que consideran que es de gran importancia que puedan tener cubierto un porcentaje razonable de estaciones en las que se pueda resolver en el orden de 3 (TRES) días, según los layouts de las estaciones lo que tiene vinculación, también, con la posibilidad de cumplir con los nuevos y más exigentes objetivos de calidad, en los que participa la cantidad de fallas y la duración de las mismas.

Que a continuación expresan que es necesario establecer una legítima comparación con otras transportistas y aplicar válidamente el tratamiento igualitario entre las distintas transportistas que recepta la Ley N° 24.065.

Que sin embargo, indican, en este Rubro Inversiones, ello no fue así ya que la Resolución Recurrida ha marcado una evidente discriminación al rechazar inversiones propuestas en este ítem, -así como las indicados en los ítems (ii) y (iii) siguientes- respecto de TRANSBA S.A. y otras transportistas, tales como DISTROCUYO S.A., y TRANSPA S.A. y EPEN, a quien sí se le autorizaron tales inversiones.

Que por todo lo expuesto, solicitan la reconsideración de esta propuesta de inversión, y en el hipotético caso que nos fuera nuevamente denegada, que el ENRE comunique a los gobiernos provinciales de la región NOA, a los Distribuidores de las seis provincias del NOA y a los Grandes Usuarios, que es responsabilidad de los mismos el abastecimiento alternativo ante falla interna de transformadores, hasta el reemplazo de los mismos por TRANSNOA S.A. Hacemos reserva, también, del derecho de efectuar esas comunicaciones.

Que en relación a efectuar inversiones en repotenciación de transformadores de potencia, creen necesario reiterar que, también en este ítem, no se trata de ampliaciones del sistema. En tal sentido, reiteran lo indicado para la inversión y amplían los fundamentos que esgrimieran en su presentación.

Que justifican la solicitud en que por la antigüedad de una parte importante del parque de transformadores existente en las estaciones transformadoras operadas por TRANSNOA S.A., se realizará la repotenciación y reconstrucción de QUINCE (15) máquinas, de acuerdo a criterios operativos y de mantenimiento, como ser fallas propias o determinación de fin de vida útil.

Que a continuación detallan el razonamiento que los llevó a la propuesta formulada.

Que la cantidad de máquinas considerada se basa en la cantidad de transformadores con vida útil superada y que continúan en servicio, salvo ocurrencia de una falla interna. Cuando ello sucede, la reparación parcial de arrollamientos no garantiza el funcionamiento posterior por cuanto lo que no se repara tiene grado de obsolescencia acorde a su antigüedad y uso, razón por la que las alternativas son desecharlo o reconstruir el transformador y



extender su vida útil - utilizando núcleo magnético, cuba, recuperando cobre, etc.- a un costo inferior que el de un nuevo transformador.

Que la situación anterior permite que no sólo se disponga de un transformador prácticamente nuevo, sino que sea posible repotenciarlo - sin que el costo sea superior a la reparación integral - de manera de pasar de transformadores 15/10/15 ó 15/15/10 MVA a 15/15/15 MVA y 30/20/30 ó 30/30/20 a 30/30/30 MVA, que puedan reinstalarse o utilizarse como reserva más flexible para cubrir cualquier localización - original u otra -, para no tener que recaer en un doble cambio

Que en este supuesto indican que también se evidencia el trato discriminatorio del que fueron objeto, en tanto a la firma TRANSBA S.A. -mediante las Resoluciones ENRE citadas- se le autorizó Reactancias limitadoras de CC como "REPUESTO".

Que finalmente, dan por reproducidos para estas Inversiones los argumentos expuestos precedentemente por esta parte para las inversiones en objeto de disponer reservar caliente.

Que por lo expuesto, solicitan la reconsideración de esta propuesta de inversión, y en el hipotético caso que no fuera así, que el ENRE nos autorice a la baja y disposición final para los transformadores con falla interna y vida útil superior a TREINTA (30) años, con reemplazo de los mismos a cargo del MEM.

Que en cuanto a realizar inversiones en reactores de neutro, reiteran que las Inversiones propuesta por esta parte en este ítem, no son ampliaciones del sistema. En tal sentido, reiteran lo indicado para la inversión y amplían los fundamentos que esgrimieran en su presentación.

Que explican que los transformadores de potencia tienen el arrollamiento de 13,2 kV en triángulo, razón por la que debe conectarse a los mismos reactores de neutro para establecer un centro de estrella que permita el funcionamiento de las protecciones y eviten sobretensiones, cumpliendo también la función de servicio auxiliar de la estación transformadora. Por tal motivo, un equipo del tipo que nos ocupa debe ser seguro porque una falla en el mismo determina la salida forzada del transformador y la pérdida de servicio auxiliar de la estación.

Que la inversión propuesta está dirigida a superar obsolescencia de reactores, servicio auxiliar y a aumentar la confiabilidad de transformadores de potencia que actualmente comparten instalaciones obsoletas.

Que en este supuesto también se evidencia nuevamente el trato discriminatorio, en tanto a TRANSBA S.A y TRANSPA S.A se les autorizó reactores de neutro.

Que finalmente, dan por reproducidos para estas Inversiones los argumentos expuestos por esa parte en cuanto a las inversiones en objeto de disponer reserva caliente.

Que en función de los argumentos vertidos, TRANSNOA S.A. presenta el recurso de reconsideración con alzada en subsidio.

Que en el caso de que se confirme total o parcialmente la resolución recurrida hace expresa reserva del caso federal, a efectos de acudir oportunamente ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación.



Que, en primer lugar, cabe señalar 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° 1759/1972- Texto Ordenado en 1991) debido a que ha sido interpuesto dentro de los plazos procesales pertinentes.

Que ahora bien, en lo que se refiere a los argumentos vertidos por TRANSNOA S.A. en su presentación, a continuación se desarrolla su análisis punto por punto.

Que según lo establece la Ley N° 24.065, el transporte de electricidad, en razón de su condición de monopolio natural, es un servicio público, reservando a la autoridad regulatoria el fijar y aprobar la tarifa a aplicar por el concesionario, conforme surge del Capítulo X de la referida Ley.

Que como dice la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la tarifa reviste carácter reglamentario por ser la autoridad pública la más calificada para decidir aquello exigido por el interés general, no existiendo derecho adquirido por parte del concesionario a que un régimen tarifario se mantenga inalterado a lo largo del tiempo.

Que en tal sentido la Corte refiere: “Que, como ha sostenido recientemente este Tribunal en todo régimen de prestación de servicios públicos por medio de concesionarios, las tarifas son fijadas, aprobadas o verificadas por el poder público conforme con lo que dispone la ley o el contrato, atribución que tiene en mira consideraciones de interés público, tales como asegurar la protección del servicio en condiciones regulares y la protección del usuario. Destaco asimismo que la responsabilidad del Estado concedente y su autoridad no se detienen en el momento 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 que la Administración renunciara ilegítimamente a su prerrogativa de control de la evolución de las tarifas, y en su caso, de la necesidad de su modificación (Fallos:321:1.784)” CSJN causa “Fernández Raúl c/ Estado Nacional (P.E.N.) s/amparo, Ley N°16.986”, fallo del 7 de diciembre de 1999.

Que ello aparece asimismo ratificado por la doctrina al sostener “... La tarifa tiene naturaleza reglamentaria en todos los casos: entre las partes, Estado concedente y concesionario, Estado controlante y concesionario y ante los usuarios” (conf. Perez Hualde, en “Tarifas y Renegociación de Servicios Públicos”, página 684, publicado en Hutchinson, Tomás (dir.), “Tratado jurisprudencial y doctrinario. Buenos Aires: La Ley, 2010. . 8 v. pp. 599-627).

Que de esta forma que el cuadro Tarifario sea reglamentario significa que está fuera del Contrato de Concesión y que la actividad reglamentaria del ENRE no se ve afectada ni siquiera por la inclusión de cuestiones reglamentarias en el mismo, como es el Anexo II A del contrato de concesión de TRANSNOA S.A.

Que contrariamente a lo que postula la transportista el régimen remuneratorio no es establecido bilateralmente, sino que el ENRE le fija el cuadro tarifario, no lo acuerda.

Que en tal sentido, en todas las normas contenidas en la Ley N° 24.065 se dispone como función del Ente la fijación de las tarifas, los Incisos b) y c) del Artículo 42 establecen respecto de las tarifas que “El precio máximo será determinado por el ente...”; el Artículo 43 dice: “Finalizado el período inicial de cinco (5) años el ente fijará nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de cinco (5) años...”; el Artículo 44 dice que: “Ningún transportista ni



distribuidor podrá aplicar diferencias en sus tarifas... excepto que...apruebe el ente.”; el Artículo 45: “Los transportistas...con sujeción a la reglamentación que dicte el ente, deberán solicitarle la aprobación de los cuadros tarifarios que respondan a lo establecido en el art. 42...”; el Artículo 48 prevé modificaciones tarifarias de oficio o a pedido de particulares, disponiendo que: “...el ente...dictará resolución dentro del plazo indicado en el artículo precedente”; el último de los artículos del Capítulo dice que: “Las tarifas por transporte y distribución estarán sujetas a topes anualmente decrecientes...que fijará y controlará el ente.” y el Artículo 56 que define las funciones del Ente dice: “El ente tendrá las siguientes funciones y facultades:... d) Establecer las bases para el cálculo de tarifas de los contratos que otorguen concesiones a transportistas y distribuidores y controlar que las tarifas sean aplicadas de conformidad con las correspondientes concesiones y disposiciones de esta ley”.

Que, asimismo, tampoco es cierto que la remuneración de la transportista surja de su contrato de concesión, ella surge del cuadro tarifario que tiene carácter reglamentario y que, en el caso de TRANSNOA S.A., fuera originalmente fijado mediante Decreto 2741/1993.

Que lo que la Ley N° 24.065 asegura a la transportista en materia tarifaria es la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno razonable, si opera en forma económica y prudente (Artículos 40 Inciso a) y 41 de la Ley N° 24.065).

Que sentado ello, resulta necesario recordar que, por Ley N° 25.561 se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, y se delegó al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación.

Que a través de dicha norma se dispuso la salida del régimen de convertibilidad del Peso con el Dólar Estadounidense, y se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de obras y servicios públicos concesionados, puestos en crisis por la salida de la convertibilidad, en razón de que los precios y tarifas habían sido convenidos oportunamente en dicha divisa extranjera.

Que la referida ley estableció determinados criterios a seguir en el marco del proceso de renegociación, tales como el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos; y la rentabilidad de las empresas.

Que las estipulaciones contenidas en la Ley N° 25.561 fueron posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las Leyes Nros. 25.790, 25.820, 25.972, 26.077 y 26.204, así como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.

Que en virtud de ello, el contrato de concesión celebrado entre TRANSNOA S.A. y el Estado Nacional aprobado por Decreto N° 2741/1993 fue objeto de adecuación según lo convenido entre ambas partes, y cuyos términos y condiciones quedaron plasmadas en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL suscripta entre la Ex - UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN), la cual fuera ratificada por Decreto N° 1245/2007.





Que según su Cláusula Segunda, el referido acuerdo tiene el carácter de RENEGOCIACIÓN integral del Contrato de Concesión de transporte de energía eléctrica por distribución troncal del noroeste argentino, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y el Decreto N° 311/2003.

Que la referida Acta Acuerdo, previó la realización por parte del ENRE de una REVISION TARIFARIA INTEGRAL (RTI) 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 contenidas en la Cláusula Décimo Tercera del Acta.

Que con relación a dichas pautas, en lo que aquí interesa, se instruyó a este Ente a observar en el proceso de la RTI, las siguientes:

- 13.1. Diseño de la remuneración del transportista de electricidad por distribución troncal: la remuneración deberá estructurarse en función de conceptos tarifarios que estén en concordancia con la estructura de costos propios del sistema de transporte de energía eléctrica por distribución troncal;
- 13.2. Remuneración de Potencia Reactiva: para la determinación de la remuneración total a percibir por el CONCESIONARIO se considerará los costos asociados a la totalidad de la Potencia Reactiva;
- 13.3. Redeterminación de la remuneración correspondiente al CONCESIONARIO: se establecerán los mecanismos no automáticos y procedimientos de redeterminación de la remuneración del CONCESIONARIO, cuando se produzcan variaciones en los precios de la economía relativos a los costos eficientes del servicio;
- 13.4. Eficiencia en la prestación del servicio de transporte de electricidad: 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.;
- 13.5. Actividades no reguladas: Sin perjuicio de las disposiciones que el CONCEDENTE pudiera aplicar en el futuro respecto al objeto del CONTRATO DE CONCESION, 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;
- 13.6. Costos del servicio: se formulará un análisis que posibilite determinar los costos razonables y eficientes de prestación del servicio público de transporte de electricidad por distribución troncal, como elemento de juicio para la determinación de la remuneración del CONCESIONARIO;
- 13.7. Servidumbres de las instalaciones existentes al momento de la TOMA DE POSESION: Se determinarán reglas, institutos, procedimientos, mecanismos y recursos tendientes a posibilitar la regularización de las servidumbres de electroducto de las líneas de alta tensión del Servicio de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, de acuerdo a lo dispuesto en el CONTRATO DE CONCESION;
- 13.8. Base de capital y tasa de rentabilidad: criterios para la determinación de la base de capital y de la tasa de rentabilidad. Como criterio general, la Base de Capital del CONTRATO DE CONCESION se determinará tomando 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 el CONTRATO DE CONCESION, como también aquél correspondiente a las incorporaciones posteriores, netos de bajas y depreciaciones 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 24.065.



Que la elaboración del nuevo régimen tarifario de la concesión de TRANSNOA S.A. ha quedado plasmado en la Resolución ENRE N° 77/2017, mediante la cual se aprobó como Anexo I la “REMUNERACIÓN VARIABLE POR ENERGÍA ELÉCTRICA TRANSPORTADA [RVEET] - SEGURO POR CONTINGENCIAS”, los valores horarios a aplicar al equipamiento regulado, con vigencia a partir del 1° de febrero de 2017 (artículo 2), como Anexo II el “ANÁLISIS DE LOS PLANES DE INVERSIÓN RTI 2016 DE LA TRANSPORTISTA DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO TRANSNOA S.A.”, como Anexo III la “DETERMINACIÓN DE LA REMUNERACIÓN DE LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO S. A., como Anexo IV el factor de estímulo a la eficiencia (Factor X), como Anexo V el “Mecanismo de Actualización de la Remuneración de la Empresa Concesionaria Del Servicio Público De Transporte De Energía Eléctrica Por Distribución Troncal Del Noroeste Argentino S. A.” y como Anexo VI, el SISTEMA DE PREMIOS POR CALIDAD DE SERVICIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO S.A..

Que dicho ello y adentrándonos en la queja por el rubro seguro de contingencia no reconocido en la Resolución ENRE N° 77/2017, la concesionaria afirma que su remuneración durante todo el plazo de la concesión, para el concepto conexión y capacidad de transporte, previó taxativamente que incluiría un Seguro de Contingencias igual al UNO POR CIENTO (1%) del valor de reposición de dicho equipamiento.

Que afirma que la única forma que esto suceda es que se considere la suma correspondiente a dicho Seguro de Contingencia como un ítem más de los costos de operación y mantenimiento para obtener - junto con los otros costos – el ingreso resultante para la Transportista, el que se distribuye entre los cargos fijos mencionados.

Que asimismo expresa que, conforme la clara letra del Contrato de Concesión, este Seguro de Contingencia está dirigido a la reposición de equipos que opera y mantiene TRANSNOA S.A. ante la ocurrencia de siniestros, posición que se ve reforzada si se tiene en cuenta que, en el cuadro tarifario es una proporción del valor de reposición del equipamiento.

Que al respecto preciso es reiterar que la Ley N° 24.065 otorga al ENRE amplias facultades en materia tarifaria, otorgándole competencia para el establecimiento y revisión de la tarifa de transporte, siendo un principio liminar en materia tarifaria el que las tarifas deben estar asociadas a los costos, principio reconocido expresamente por el legislador en los Artículos 40 y 41 de la Ley N° 24.065.

Que en lo que aquí interesa TRANSNOA S.A. mediante Nota de Entrada N° 235.994 solicitó se le reconociera el concepto de seguro sobre activos, valuándolo en el UNO POR CIENTO (1%) del valor de reposición de bienes esenciales, esto es la suma de PESOS SETENTA Y SIETE MILLONES OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES CON OCHENTA Y UNO (\$ 77.089.653,81).

Que la petición de la transportista fue rechazada por este Ente al realizar la RTI por cuando el mismo no resulta un costo operativo propio, razonable ni eficiente de la prestación del servicio.

Que, efectivamente, si el rubro cuyo reconocimiento pretende la concesionaria fuera un seguro a contratar con una compañía aseguradora en los términos de la Ley de Seguros N° 17.418, y ello como refiere TRANSNOA S.A. para





reponer los bienes afectados al servicio ante la ocurrencia de siniestros, la concesionaria no demostró haberlo contratado ni para el año 2014 ni para el año 2015, ya que mediante Nota de Entrada N° 236.026, sólo informa para dichos períodos la contratación de los seguros automotor, técnico, de transporte, de caución, responsabilidad civil contra terceros con las compañías Cooperativa de Seguros Luz y Fuerza Ltda., Allianz Argentina Compañía de Seguros, Federación Patronal Seguros, La Meridional Cía. Argentina de Seguros y Berkley Internacional Seguros respectivamente, y ello por un monto total de PESOS UN MILLÓN TRESCIENTOS SETENTA Y DOS MIL SETENTA Y SIETE CON OCHENTA Y CUATRO (\$ 1.372.077,84.-) para el año 2014 y PESOS QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y TRES CON SESENTA Y CINCO (\$ 574.233,65) para el año 2015.

Que para el caso que con igual objeto, la transportista hubiera decidido no recurrir a una compañía de seguros y autoasegurarse la reposición de equipos ante la ocurrencia de siniestros, no surge de sus balances de los años 2014 y 2015 que hubiera constituido fondos de reserva para hacer frente a los mismos.

Que asimismo su pretensión de que se le reconozca anualmente el 1 % del valor total de sus bienes hasta el fin de la concesión a fin de posibilitarle el reponer los equipos que opera y mantiene ante la ocurrencia de siniestros, presupone partir del supuesto que en el plazo de su concesión (95 años, prorrogable por 10 años), se siniestrarían todas sus instalaciones y que deberían ser reemplazadas en su totalidad, lo cual no es razonable.

Que asimismo resultaría irrazonable y un enriquecimiento sin causa el otorgar un seguro de contingencia a la transportista para reposición de equipos cuando en esta revisión tarifaria integral le han sido remuneradas en el plan de inversiones aprobado por la Resolución ENRE N° 77/2017 y ampliado por el presente acto, tanto la reposición de equipamientos cuando llegan al final de la vida útil por obsolescencia como la reserva de equipamientos ante los supuestos de falla, y ello de conformidad con el plan de obras propuesto por la propia TRANSNOA S.A..

Que, efectivamente, la transportista ha justificado la adquisición de transformadores como reserva para la Región NOA en que es imprescindible disponer reserva para pronta instalación ante caso de falla, buscando disponer de reserva caliente en estaciones transformadoras saturadas.

Que dicha petición fue sustentada en que la normativa no previó mecanismo alguno para la provisión de transformadores de reserva caliente ni fría, que ello era de indiscutible necesidad, y que debía proveerse un camino alternativo, cual es el propuesto en el Plan de Inversiones presentado.

Que esa falta de previsión fue subsanada por el ENRE al aprobar mediante Resolución ENRE N° 77/2017, y ampliado por el presente acto, el Plan de Inversiones propuesto por la transportista siguiendo las pautas establecidas en el Acta Acuerdo.

Que con ello, han quedado cubiertas las posibles de las contingencias que pudieren sufrir las instalaciones del sistema de transporte, por lo que resulta innecesario el seguro solicitado.

Que para el hipotético caso que ocurrieran contingencias no susceptibles de ser cubiertas mediante las reservas reconocidas, el Artículo 46 de la Ley N° 24.065 le permitirá a TRANSNOA S.A. solicitar al Ente las modificaciones a





su tarifa que considere necesarias, basando su pedido en circunstancias objetivas y justificadas.

Que sostiene la transportista que la eliminación atenta contra los propios actos del ENRE que en ocasión de la primera revisión tarifaria, mediante Resolución ENRE N° 182/2000, reconoció este rubro y la remuneró anualmente para cada uno de los dos conceptos (Conexión y Capacidad de Transporte).

Que sin perjuicio de la ya expresada naturaleza reglamentaria de las tarifas y de las amplias competencias del Ente para el establecimiento y revisión de la tarifa de transporte conforme los principios tarifarios establecidos en el capítulo X de la Ley N° 24.065, las cuales incluyen asimismo la de efectuar ajustes en la tarifa en vigencia, conforme surge del Artículo 49 de la misma Ley, la Transportista omite considerar que el Plan de Inversiones aprobado por la Resolución ENRE N° 182/2000 solo contemplaba la reposición de equipamientos obsoletos, sin incluir ningún tipo de equipamiento de reserva como si lo efectúa el Plan de Inversiones aprobado por Resolución ENRE N° 77/2017 y ampliado por el presente acto.

Que resultando que el seguro de contingencia no tiene carácter remunerativo por su propio destino, el mismo no puede constituir una fuente de ingresos del Concesionario por fuera de lo que establecen los principios tarifarios establecidos en los Artículos 40 y 41 de la Ley N° 24065, siendo indiferente que se encontrare incluido en el Anexo II A del contrato que celebrara con el Estado Nacional.

Que es dable advertir que TRANSNOA S.A. no argumenta ningún perjuicio por la falta de inclusión en su remuneración del monto pretendido en concepto de seguro de contingencia, lo cual deslegitima su reclamo, salvo que lo considere un ingreso, en cuyo caso, como se ha puesto de resalto a lo largo del presente, no sería genuino por no ser un costo del servicio que presta.

Que finalmente, como es doctrina de la Corte (CSJN Fallos 331:901), nadie puede ejercer un comportamiento incompatible con una conducta anterior deliberada, jurídicamente relevante y plenamente eficaz, cual es, en el caso de TRANSNOA S.A. el haber suscripto el Acta Acuerdo conformando que el ENRE determinara en la revisión tarifaria integral un nuevo régimen tarifario para su concesión conforme a lo estipulado en el Capítulo X "Tarifas y las Pautas del Acta Acuerdo, mediante el diseño de su remuneración en función de conceptos tarifarios que estuvieran en concordancia con la estructura de costos propios, razonables y eficientes de prestación del sistema de transporte de energía eléctrica por distribución troncal y simultáneamente agravarse cuando el Ente no le reconoce un costo de operación cuando no está justificado, como es el caso del seguro de contingencia.

Que se agravia asimismo la recurrente por cuanto en el Anexo I de la Resolución ENRE N° 77/2017 se transcribió parcialmente el Contrato de Concesión de TRANSENER S.A., y con ello se han comparado dos personas con distintos derechos otorgados: las distros a quienes el Estado Nacional les ha otorgado el referido seguro y a la transportista en extra alta tensión que no ha sido remunerada con el seguro de contingencia para ninguno de sus equipamientos.

Que argumenta asimismo que el Ente no ha justificado la afirmación que el componente de sobrecostos que producen las fallas –contingencias del sistema de transporte existente para TRANSENER S.A.- tenga que ver con las contingencias que se establecen en el contrato de concesión de TRANSNOA S.A. para el equipamiento de conexión y transformación y para el equipamiento de transporte.



Que al respecto, es dable señalar que si bien no todas las transportistas por distribución troncal tienen en su Contrato de Concesión el rubro seguro de contingencia, tal el caso de TRANSBA S.A, ello deviene insustancial si se considera que la Ley N° 24.065 no hace ninguna diferencia entre transportistas, y que la legislación regulatoria debe prevalecer sobre cualquier otro texto que se intente hacer valer, en el caso el contrato de concesión, como fuera reconocido en los autos “Edenor S.A. c. E. N. S.A. de Energía”, fallo de la CNACAF, Sala I, septiembre 5 de 1995, publicado en LL 1996 – C 448.

Que de todos modos, al aplicar las pautas establecidas en las Actas Acuerdo de la misma manera para todas las transportistas, cualquier diferencia ha quedado subsanada, no reconociéndosele el seguro de contingencia a ninguna transportista, por lo cual este agravio tampoco puede prosperar.

Que por otra parte, 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° 77/2017, 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, de superarla, cada una de las transportistas sería merecedora del premio.

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

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



dicha indisponibilidad haya tenido alguna afectación sobre el suministro a los usuarios.

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

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

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

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

Que por ello, a los efectos de determinar dicho monto se utilizó la misma metodología y bases de datos de sanciones usados para determinar los objetivos de calidad establecidos en las Resoluciones ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, y N° 77/2017, resultando para TRANSNOA S.A. resultó en un valor de PESOS UN MILLÓN OCHOCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS DIECISESIS (\$ 1.884.416.-) en moneda de diciembre 2015, que expresado en moneda de febrero de 2017 asciende a PESOS DOS MILLONES SEISCIENTOS MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO (\$ 2.600.495.-)

Que consecuentemente, el valor esperado de las sanciones en el punto en que las Transportistas alcanzan la calidad objetivo (VESCO) indicado en el Considerando anterior forma parte de los costos reconocidos en la remuneración de la Transportista.

Que en relación a la base de capital regulada, contrariamente a lo sostenido por la recurrente, las razones jurídicas –no sólo de hecho, sino y principalmente, de derecho- por las cuales el ENRE rechazó las pretensiones de TRANSNOA S.A. y las de las demás transportistas son –en sustancia- exactamente las mismas, por resultar la normativa de origen legal en cuestión -y también la contractual, en cuanto a sus aspectos medulares y respecto del tema en tratamiento- similares respecto de todas ellas.

Que por otra parte, los argumentos esgrimidos por TRANSNOA S.A. -en su oportunidad y en la presente- son los mismos –en sustancia- que los invocados por TRANSENER S.A., los cuales fueron objeto de análisis y tratamiento en el Dictamen A.J. N° 292/2017, motivando su rechazo.

Que en efecto, en la Introducción del Informe de Macroconsulting presentado por TRANSNOA S.A. mediante Nota de Entrada N° 235.994 e incorporado a los presentes actuados, se parte del mismo principio erróneo sustentado por TRANSENER S.A., cual es el de distorsionar la naturaleza del Procedimiento de Revisión Tarifaria Integral, asignándole el carácter de “renegociación contractual”.



Que se afirma allí que “Es importante entonces analizar los fundamentos teóricos y normativos existentes a fin de delinear principios a ser utilizados en la valoración de la BCR de TRANSNOA S.A. A este respecto, y en un contexto de renegociación contractual como el presente, es importante señalar que la BCR refleja las condiciones pasadas o sea la inversión no recuperada y/o remunerada en el servicio. Su determinación, por lo tanto, debe tomar en cuenta todos los elementos económicos y financieros que afectaron a la empresa desde el momento del quiebre del equilibrio económico financiero hasta el momento de la revisión”.

Que dicho supuesto -que es manifiestamente erróneo por las razones que fueron expuestas en el Dictamen A.J. N° 292/2017 y que afecta gravemente el principio “pacta sunt servanda” , íntimamente ligado al de “buena fe contractual” desarrollado en dicho dictamen a partir de la doctrina de los “actos propios”- constituye una de las razones principales por las cuales se estimaron improcedentes las pretensiones de las transportistas (ver allí, el análisis que se hace de la tesis expuesta por el dictamen del Dr. Pozo Gowland y asociados incorporado al expediente N° 47.300/2016).

Que, a mayor abundamiento, se destaca que –en contradicción con su afirmación que se analiza en este punto- TRANSNOA S.A. termina su presentación dedicando casi tres páginas a expresar, en sustento de posición, su adhesión sin reparos a los dictámenes jurídicos presentados por TRANSENER S.A. de los Dres. Pozo Gowland y Asociados, Alberto B. Bianchi y Estela B. Sacristán. En particular, en cuanto a lo expresado en los mentados análisis jurídicos para fundar la indebida pretensión de que se guarde la relación U\$S 1 = \$ 1,40.

Que en su presentación TRANSNOA S.A. señala que “el contrato de concesión de la Transportista en el “Artículo 15 del Anexo II.A – Régimen Remuneratorio del Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal” reza: Todos los conceptos remuneratorio se calcularán en dólares estadounidenses. El CUADRO TARIFARIO resultante se expresará en pesos, teniendo para ello en cuenta la relación de convertibilidad al peso vigente al momento de la facturación...Entendemos que el yerro del Dictamen se centra en confundir las palabras CALCULAR vs FACTURAR o EXPRESAR”.

Que esa concesionaria al pretender hacer valer su interpretación de los alcances del artículo 15 del Anexo II de su contrato de concesión desconoce los alcances de lo dispuesto en los artículos 8 y 9 de la Ley N° 25.561 y con motivo proceso de Renegociación Contractual Integral cumplido entre la Concesionarias y la UNIREN que finalizó con la suscripción de las respectivas Actas Acuerdo de Renegociación Contractual, sometidas oportunamente a la intervención del Congreso de la Nación.

Que en efecto dichas Actas Acuerdo, 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 disposición que existiera en dichos contratos que vinculara a las tarifas –y a los ítems que la componen o sobre la que inciden- con una moneda extranjera y, consiguientemente, con una relación distinta a la fijada en dicha ley que fue 1 U\$S = 1 \$.

Que ello surge claramente de lo que establece Cláusula Segunda. Carácter del Acuerdo del Acta Acuerdo suscripta por TRANSNOA S.A., que expresa: “El ACUERDO tendrá el carácter de RENEGOCIACION INTEGRAL del CONTRATO DE CONCESION DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972, 26.077, 26.204 y 26.339, y el Decreto N° 311/03”.



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 la finalización del mismo, derogando –por lo tanto- cualquier disposición contractual que se le opusiera. Ello, claro está, incluye al referido Artículo 15 del Anexo II.A del contrato de concesión de TRANSNOA S.A., en la medida en que la contraríe, cualquiera sea el alcance que la concesionaria le pretenda dar a su texto.

Que lo expuesto hasta aquí, determina –naturalmente- que 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 el inicio en pesos.

Que por otra parte, debe destacarse con relación a lo afirmado por TRANSNOA S.A. en cuanto a la supuesta confusión en que se habría incurrido en dicho Dictamen respecto del uso de la expresión “calcular” vs. “facturar” o “expresar”, que en la parte pertinente del punto 13.8 del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual (invocado en el Informe de Macroconsulting SA y que es la normativa actualmente aplicable) con meridiana claridad se establece, respecto de Base de Capital y Tasa de Rentabilidad, que “Todas las valuaciones se efectuarán en moneda nacional”.

Que nótese que los verbos utilizados allí por el Acta Acuerdo (expresados aquí en su modo infinitivo) son “valuar” y “efectuar”, no “expresar”: en el contexto de la materia tratada, si se hubiera querido establecer que esa valuación estaría hecha previamente en una moneda extranjera y que luego debería ser re expresada 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 recurriendo TRANSNOA S.A., al respecto, a los dictámenes acompañados por TRANSENER S.A. que fueran motivo de análisis en el Dictamen AJ N° 138/2016 y no agregando otra argumentación que pueda conmovir lo allí expuesto, corresponde remitirse a sus conclusiones y, en consecuencia, rechazar el agravio.

Que respecto al requerimiento del recurrente de modificar el mecanismo de actualización de la remuneración, cabe ratificarle lo oportunamente resuelto por el ENRE en la Resolución ENRE N ° 77/2017.

Que esto se debe a que para su determinación se tuvo en cuenta lo establecido en la normativa vigente. En lo que respecta a la cláusula gatillo, la Ley de Emergencia Económica 25.561, Artículos 8 y 9, y el Acta de Acuerdo de Renegociación Contractual, Cláusula 13.3. En función de ello, sólo si se deroga la Ley de Emergencia, el ENRE podrá analizar la posibilidad de suspender la aplicación de esta cláusula gatillo.



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

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

Que de esta manera a fin de clarificar la fórmula de la cláusula gatillo, y en función de los cambios introducidos en los costos operativos e inversiones que afectan las ponderaciones de la fórmula del mecanismo de actualización, corresponde reemplazar el Anexo V "Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Noroeste Argentino S.A." aprobado por el artículo 6° de la Resolución ENRE N° 77/2017 por el Anexo I que forma parte integrante de la presente resolución.

Que en lo referido al rubro de costos "viajes y estadías", en la presentación de sus pretensiones tarifarias, la Transportista solicitó un valor anual de \$ 63,27 millones –a precios de diciembre de 2016- dentro de los costos de explotación, lo que equivale a un valor del viático diario de PESOS MIL QUINIENTOS (\$1.500).

Que como mencionamos anteriormente, en su recurso, la Transportista asegura que el valor anual de \$ 63,27 millones solicitado en su pretensión tarifaria equivale a DOSCIENTOS OCHENTA (280) personas, realizando viajes en comisión CIENTO CINCUENTA (150) días al año. Es decir, son CUARENTA Y DOS MIL (42.000) días/hombre o días de viático al año a PESOS MIL QUINIENTOS (\$ 1.500) por día.

Que TRANSNOA S.A. afirma en su recurso que "dicho Rubro ha sido grandemente recortado por la Resolución Recurrida en razón de asignar a mi representada la ratio calculada para TRANSBA S.A., reconociendo, de ese modo, sólo una suma fija de \$ 43.510.- por empleado, por ambos conceptos." y que "no es aplicable la comparación con otras empresas de una zona geográfica muy diferente, así como con lo realizado en el escenario descrito durante el año 2015." Dice que "para merituar los días de viáticos y estadías necesarios y por ende su costo, debe considerarse la extensión geográfica en la que se desarrolla el sistema que opera y mantiene la Transportista, además de las longitudes y cantidades de tramos de líneas, así como, la dificultad de tránsito por estado de rutas o caminos hacia los accesos y las diferencias climáticas y topográficas (altas temperaturas, lluvias intensas con ríos crecidos que dilatan trabajos por accesos habituales; con trazas de difícil recorrido)."





Que en la resolución recurrida, considerando que el monto requerido por TRANSNOA S.A. es muy superior, dividido entre la cantidad de empleados de planta, que el pretendido por el resto de las empresas, se resolvió reconocer un valor de referencia anual equivalente a PESOS CUARENTA Y TRES MIL QUINIENTOS DIEZ (\$ 43.510) en moneda de diciembre de 2015 para viajes y estadías por empleado (o 59.608 en pesos de diciembre de 2016).

Que no es real que dicho valor represente “la ratio calculada para TRANSBA”, como dice en su recurso la Transportista, a quien se le reconoció un monto de PESOS VEINTIOCHO MIL SEISCIENTOS NOVENTA (\$ 28.690) por empleado a valores de diciembre de 2015 (o 39.305 en pesos de diciembre de 2016). Es decir, un monto muy inferior al que se determinó para TRANSNOA.

Que el valor reconocido a TRANSNOA S.A. en este rubro, imputable a los Costos de Explotación, es de \$ 16,36 millones para el año 2017, \$ 17,19 millones para el 2018 y \$ 17,58 millones para los años restantes del quinquenio en pesos de diciembre de 2015 (\$ 22,41 millones, \$ 23,55 millones y \$ 24,08 millones respectivamente en moneda de diciembre de 2016). Estos valores equivalen a un valor de viático diario para el año 2017 de PESOS TRESCIENTOS NOVENTA (\$ 390) en moneda de diciembre 2015 o PESOS QUINIENTOS TREINTA Y CUATRO (\$ 534) en pesos de diciembre de 2016, si consideramos los 42.000 días/ hombre de viatico por año que a criterio de TRANSNOA S.A. son necesarios.

Que no vamos a cuestionar, ante los problemas de calidad observados en el servicio prestado por TRANSNOA S.A., la necesidad de una mayor actividad de mantenimiento, y por ende, que se requiera de mayor cantidad de días de viáticos. Es probable que, como dice la Transportista, las dificultades de tránsito, climáticas y topográficas, exijan también más cantidad de días de trabajo, y consecuentemente, más días de viáticos.

Que sin perjuicio de lo anterior, atento que la Transportista dice que no le es aplicable el valor de referencia por empleado determinado por el ENRE, se procedió a evaluar el costo diario de viático determinado por TRANSNOA S.A.

Que en este sentido, se debe señalar que ni en las presentaciones de los costos operativos incorporados en su pretensión de ingresos ni en el recurso de reconsideración bajo análisis, TRANSNOA S.A. explica o justifica el valor del viático diario de PESOS MIL QUINIENTOS (\$1.500), sino que se limita a decir que el rubro incluye el costo de estadía de su personal, tanto en alojamientos como en establecimientos de comidas. No así el traslado hasta el lugar de prestación del servicio.

Que vale mencionar, que tanto TRANSNOA S.A. como TRANSNEA SA. hacen hincapié en su recurso en que dada la particularidad de la zona geográfica donde prestan el servicio de transporte de energía eléctrica, no son comparables con otras empresas, mencionando en ambos casos a TRANSBA S.A. Contrariamente a lo que expresan, TRANSNOA S.A. y TRANSNEA S.A. utilizan el mismo costo diario de viáticos, como si ambas desarrollaran sus tareas en similares regiones geográficas.

Que ante la falta de información por parte de la Transportista sobre los costos que componen el valor unitario señalado, se realizó el día 27 de abril de 2017 un breve relevamiento de precios de alojamientos en las localidades donde TRANSNOA cuenta con instalaciones o localidades cercanas (Rosario de la Frontera, Cobos, Salta, San



Juancito, Cafayate, La Banda, Santiago del Estero, La Rioja, Palpalá; San Salvador de Jujuy, Tinogasta, Termas de Río Hondo, Tartagal, Palpalá, San Fernando del Valle de Catamarca) en páginas de internet (despegar.com.ar, tripadvisor.com.ar y booking.com). El costo de la estadía por persona promedio es de CUATROCIENTOS CINCUENTA PESOS (\$ 450) para hospedajes catalogados de tres estrellas (o dos estrellas donde no había mejores opciones).

Que en cuanto a la comida, ante la falta de datos aportados por la Transportista, consideramos como referencia el precio de un almuerzo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que en promedio se encuentra en PESOS CIENTO CINCUENTA (\$ 150). A partir de dicho valor, entendemos razonable reconocer, además del almuerzo, un valor de PESOS DOCIENTOS (\$ 200) para la cena y un refrigerio diario adicional de PESOS CIEN (\$ 100). Es decir, un total por día de PESOS CUATROCIENTOS CINCUENTA (\$ 450) en gastos de comida.

Que por lo tanto, si al monto total de gastos de comida señalado en el párrafo anterior, se agrega el costo promedio de alojamiento observado en el relevamiento realizado, se puede justificar un valor de viático diario de PESOS NOVECIENTOS (\$ 900) en moneda de abril de 2017.

Que si tenemos en cuenta la inflación acumulada del primer trimestre de 2017 (6,32% según el Índice de Precios al Consumidor del INDEC), el valor de viático diario expresado en moneda de diciembre de 2016 sería de PESOS OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS (\$ 846). Este monto es superior al reconocido en la Resolución ENRE N° 75/2017 para el año 2017 de PESOS QUINIENTOS TREINTA Y CUATRO (\$ 534) por día, considerando las 280 personas realizando viajes en comisión por 150 días al año con un costo total anual de \$ 22,41 millones.

Que para la misma cantidad de 42.000 días de viático por año por un valor de viático diario en moneda de diciembre de 2016 de PESOS OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS (\$ 846) el costo total anual de viajes y estadía en actividades de explotación es de \$ 35,53 millones. En moneda de diciembre de 2015 son \$ 25,93 millones.

Que incorporando los \$ 3,46 millones de viajes y estadías imputados a las actividades de administración, se llega a un total anual de \$ 38,99 millones en el rubro de costos indicado para cada año del quinquenio 2017 – 2021. En moneda de diciembre de 2015 son \$ 28,46 millones por año.

Que en consecuencia, corresponde aceptar parcialmente el recurso de reconsideración interpuesto por TRANSNOA S.A. contra la Resolución ENRE N° 77/2017, en cuanto al monto anual reconocido en su tarifa para cubrir los costos de viáticos y estadías.

Que en lo que concierne a inversiones, en primer lugar este Organismo niega cualquier tipo de trato discriminatorio a TRANSNOA S.A. respecto a lo resuelto en el Rubro Inversiones, rechazándole aquellas que, de acuerdo a lo expresado por TRANSNOA S.A., fueron aprobados a otras Transportistas.

Que tampoco se concuerda con la apreciación de TRANSNOA S.A. respecto a la ausencia de un intercambio fluido en las comunicaciones entre esa parte y el ENRE, ya que en todo momento la hubo con buena predisposición de ambas partes.



Que la decisión de aprobación de cada inversión se basó en la descripción y justificación que la Transportista realizó en su presentación, en cumplimiento de la Resolución ENRE N° 524/2016, y aplicando los mismos criterios para todas las Concesionarias.

Que por el acelerado proceso con que fue realizada la RTI, en algunos casos, las descripciones y justificaciones no han sido lo suficientemente entendibles, pudiendo ser una de las causas motivadoras para que el ENRE no las haya incluido en el listado de inversiones aprobadas.

Que en el recurso presentado por la Transportista, se amplían en forma significativa las descripciones y justificaciones de algunas inversiones no aprobadas las que se analizan a continuación.

Que respecto de las inversiones en objeto de disponer reserva caliente, de lo detallado en el recurso presentado, que se encuentra descripto más arriba y que por brevedad no se reitera, surge que la interpretación que había realizado el ENRE –ampliación de la capacidad de transformación en Estaciones Transformadoras saturadas- debe ser modificada.

Que en efecto, la justificación desarrollada en el recurso, indica que dichos transformadores van a ser utilizados para reemplazar a equipos equivalentes, en la Estación Transformadora en la que estén situados como reserva caliente y como reserva fría en las aledañas, que queden indisponibles en forma prolongada debido a fallas o siniestros.

Que es decir, se los debe considerar como repuestos de los transformadores es servicio necesarios para reponer la capacidad instalada, reduciendo los tiempos de indisponibilidad de la capacidad de transformación.

Que en consecuencia, se considera conveniente incluir en el listado de inversiones aprobadas la identificada como P9, “Transformadores de Potencia para Reserva Caliente” por un monto total de PESOS TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA (\$ 344.947.850.-)

Que los transformadores aprobados en esta instancia solo pueden ser utilizados con el fin descripto, no pudiendo, bajo ninguna circunstancia, ser instalados para aumentar la capacidad de transformación de ninguna estación, la que, de ser necesaria deberá realizarse aplicando el “Reglamento de Ampliación del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica” establecido en la normativa vigente.

Que en relación a las inversiones en repotenciación de transformadores de potencia, de acuerdo a la descripción brindada por la transportista, se había interpretado la repotenciación de transformadores como un aumento de su capacidad, lo que lo encuadraba dentro de Ampliaciones de la Capacidad de Transporte que deben ser tramitadas por los usuarios bajo ese concepto de acuerdo a la normativa vigente.

Que sin embargo, la descripción y justificación desarrollada en el recurso, que se encuentra descripto más arriba y que por brevedad no se reitera, indica que en realidad se trata de reposición de equipamientos obsoletos los que, de acuerdo a los criterios aplicados en la presente revisión, deben ser considerados como incluidos en las inversiones aprobadas.



Que en consecuencia, se considera conveniente incluir en el listado de inversiones aprobadas la identificada como P80: Repotenciación de QUINCE (15) Transformadores de la Región NOA, por un monto total de PESOS NOVENTA Y TRES MILLONES (\$ 93.000.000.)

Que respecto a las inversiones en reactores de neutro, se había interpretado la inversión en reactores de neutro como un aumento de instalaciones, lo que lo encuadraba dentro de Ampliaciones de la Capacidad de Transporte que deben ser tramitadas por los usuarios bajo ese concepto de acuerdo a la normativa vigente.

Que sin embargo, la descripción y justificación desarrollada en el recurso, que se encuentra descripto más arriba y que por brevedad no se reitera, indica que en realidad se trata establecer un centro de estrella que permita el funcionamiento de las protecciones y eviten sobretensiones, cumpliendo también la función de servicio auxiliar de la estación transformadora aumentando la confiabilidad de transformadores de potencia y mejoras de la calidad.

Que en consecuencia, se considera conveniente incluir en el listado de inversiones aprobadas la identificada como P10: "Reactores de neutro más servicios auxiliares" de la Región NEA, por un monto de PESOS DIEZ MILLONES CIENTO SESENTA Y UN MIL CIENTO TREINTA Y TRES CON CINCUENTA (\$ 10.161.133,50.)

Que corresponde reemplazar el Apéndice I del Anexo II de la Resolución ENRE N° 77/2017 por el Anexo II de la presente Resolución.

Que por otra parte, en el listado de instalaciones que se consideraron para realizar el cálculo correspondiente a los valores horarios a aplicar al equipamiento regulado, informado por medio de la Resolución ENRE N° 90/2017 se incluyeron los transformadores TRP3 de la SE TARTAGAL - 132/33/13.2 de 30 MVA y T2 de la SE CATAMARCA II - 132/33/13.2 de 30 MVA que por ser equipos de reserva no deben ser considerados a tal fin.

Que en consecuencia, la potencia total de transformación a considerar a tal fin debe ser 3228 MVA.

Que por lo tanto corresponde reemplazar el Listado de Equipamiento aprobado por el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 90/2017, por el Anexo III de la presente Resolución.

Que en lo que concierne al Canon por actividad no regulada (Anexo VII de la Resolución ENRE N° 77/2017), el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 204/2007 resuelve "Establecer 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 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° 77/2017 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 en función de los cambios introducidos a los costos (que a su vez provocan cambios en el monto afectado a la regularización de servidumbres de electroducto), a las inversiones, más la incorporación del VESCO, la remuneración anual resultante del cálculo del FF es de \$ 730.110.944 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 \$ 1.007.553.103.

Que el cálculo mediante el cual se determina la remuneración se encuentra en el Anexo IV de la presente.

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

Que en función de la modificación de los cargos tarifarios el promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la Transportista asciende a \$ 947.199 de febrero de 2017.





Que se ha realizado el correspondiente Dictamen Jurídico conforme lo requerido por el inciso d) del Artículo 7 de la Ley 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° 1759/72 (T.O. 1991).

Por ello,

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

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°.-** Rechazar el Recurso de Reconsideración interpuesto por la EMPRESA DE TRANSPORTE POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO S.A. (TRANSNOA S.A.) contra la Resolución ENRE N° 77/2017, en cuanto impugna el Anexo I “REMUNERACIÓN VARIABLE POR ENERGÍA ELÉCTRICA TRANSPORTADA [RVEET] – SEGURO POR CONTINGENCIAS”.

**ARTÍCULO 2°.-** Rechazar el recurso interpuesto por TRANSNOA S.A., en cuanto impugna el criterio adoptado por el ENRE en la Resolución ENRE N° 77/2017 para fijar la Base de Capital Regulada, conforme lo expuesto en los Dictámenes A.J. N° 138/2017 y N° 292/2017.

**ARTÍCULO 3°.-** Rechazar parcialmente el planteo realizado por TRANSNOA S.A. con respecto al mecanismo de actualización de la remuneración que como Anexo V forma parte de la Resolución ENRE N° 77/2017 y reemplazar dicho Anexo V “Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Noroeste Argentino S.A.” aprobado por el Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 77/2017 por el Anexo I que forma parte integrante de la presente resolución.

**ARTÍCULO 4°.-** Hacer lugar parcialmente al Recurso de Reconsideración interpuesto por TRANSNOA S.A. contra la Resolución ENRE N° 77/2017, en cuanto al monto anual reconocido en su tarifa para cubrir los costos de viáticos y estadías.

**ARTÍCULO 5°.-** Reemplazar el Apéndice I del Anexo II “ANÁLISIS DE LOS PLANES DE INVERSIÓN RTI 2016 DE LA TRANSPORTISTA DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO TRANSNOA S.A.” aprobado por el Artículo 3 de la Resolución ENRE N° 77/2017 por el Anexo II que forma parte integrante de la presente resolución.

**ARTÍCULO 6°.-** Reemplazar el Listado de Equipamiento aprobado por el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 90/2017, por el listado contenido en el ANEXO III que integra la presente Resolución.

**ARTÍCULO 7°.-** Dejar sin efecto lo establecido en el Anexo VII “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica” aprobado por el Artículo 10 de la Resolución ENRE N° 77/2017.



ARTÍCULO 8°.- Reemplazar el Anexo III "DETERMINACIÓN DE LA REMUNERACIÓN DE LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO S. A. aprobado por el Artículo 4 de la Resolución ENRE N° 77/2017 por el Anexo IV que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 9°.- Reemplazar el texto del Artículo 2 de la Resolución ENRE N° 77/2017 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 132 kV. ó 66 kV.: SESENTA Y DOS PESOS CON NOVENTA Y CUATRO CENTAVOS (\$ 62,94) por hora,
- por cada salida de 33 kV. ó 13,2 kV.: CUARENTA Y SIETE PESOS CON DOSCIENTOS VEINTITRÉS MILÉSIMAS (\$ 47,223) por hora,
- por transformador de rebaje dedicado: SEIS PESOS CON NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILÉSIMAS (\$ 6,949) por hora por MVA.
- por equipo de reactivo: SEIS PESOS CON NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILÉSIMAS (\$ 6,949) por hora por MVA.

Remuneración por Capacidad de Transporte:

- para líneas de 132 kV. ó 66 kV: UN MIL TRESCIENTOS SETENTA Y NUEVE PESOS CON DOSCIENTOS TRES MILÉSIMAS (\$ 1379,203) por hora por cada 100 km.

Remuneración por Energía Eléctrica Transportada:

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

ARTÍCULO 10.- Modificar el valor aprobado en el Artículo 9 de la Resolución ENRE N° 77/2017 para el promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la Transportista por el siguiente: \$ 947.199 de febrero de 2017.

ARTÍCULO 11.- Remitir las actuaciones del visto a la SECRETARIA DE ENERGIA ELÉCTRICA, a los efectos de proseguir la tramitación del Recurso de Alzada interpuesto en subsidio por la recurrente.

ARTÍCULO 12.- Notifíquese a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA; a TRANSNOA 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); a las Autoridades Regulatorias de Energía Eléctrica de las Provincias de TUCUMAN, SALTA, JUJUY, SANTIAGO DEL ESTERO, LA RIOJA, CATAMARCA; a la Empresa de Distribución de Energía Eléctrica de Tucumán (EDET S.A.); a la Empresa Jujeña de Energía (EJESA); a la Empresa Distribuidora de





Electricidad de Santiago del Estero (EDESE S.A.), CENTRAL TÉRMICA GÜEMES S.A. y a CAMMESA.

ARTÍCULO 13.- Comuníquese, publíquese, dése 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° 83684/17 v. 02/11/2017

**Fecha de publicación 02/11/2017**

