

Buenos Aires, 11 de noviembre de 2016

Citar: Nota DG 43/16.

Señores Directores del
**Ente Nacional Regulador
 de la Electricidad**
 Avda. Eduardo Madero 1020 Piso 10º.
Presente

Ref.: Expte. ENRE N° 47.302/16.

De mi mayor consideración:

Ing. Carlos A. García Pereira, en representación de Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Transba S.A. (en adelante "Transba" o "la Concesionaria"), manteniendo el domicilio constituido a los efectos de las presentes actuaciones en la Avda. Paseo Colón N° 728, Piso 6º, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al Directorio del Ente Nacional Regulador de la Electricidad (en adelante ENRE) me presento y respetuosamente digo:

I. Objeto.

Con relación al proceso de Revisión Tarifaria Integral (en adelante RTI) que debe llevar a cabo el ENRE, continuando con nuestras anteriores notas DG N° 26/16, 29/16, 31/16, 33/16, 35/16, 37/16, 39/16 y 41/16, y en virtud de lo dispuesto en la Resolución ENRE N° 524/2016 y los requerimientos que nos han efectuado mediante las Notas ENRE N° 122750 y su rectificativa N° 122821, vengo a presentar la información allí solicitada para el día de la fecha; y la pretensión tarifaria de Transba.

En consecuencia, la presente es formulada dentro de las previsiones establecidas en el Acta Acuerdo, de conformidad con los criterios y normas establecidas en el Capítulo X de la Ley N° 24.065, y de acuerdo a lo previsto en la Resolución ENRE N° 524/2016 y las notas emitidas por el Ente Regulador con motivo de esta última.

La RTI forma parte de la renegociación que tuvo lugar por aplicación de la Ley N° 25.561, que fue formalizada mediante el "Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires" (en adelante el Acta Acuerdo), celebrada entre Transba y la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (en adelante UNIREN) con fecha 17 de mayo de 2005, posteriormente ratificada mediante el Decreto N° 1460/05.

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6º piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

De conformidad con lo previsto en la Ley N° 25.561 y lo establecido en el Acta Acuerdo, la RTI define y concluye la renegociación del contrato de concesión, y tiene por objeto último el restablecimiento de su ecuación económica financiera.

II. Antecedentes.

En este capítulo nos referiremos a los antecedentes y circunstancias más relevantes vinculadas al proceso de RTI, así como al marco legal y regulatorio dentro del cual se lleva a cabo dicho proceso.

1. Las bases del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires: principios y reglas básicas, régimen de la Ley N° 24.065 y el contrato de concesión.

La actividad eléctrica, integrada por la generación, el transporte y la distribución, se encuentra regulada por la Ley N° 24.065, su decreto reglamentario N° 1398/1992, y la Ley N° 15.336, que en conjunto conforman el marco regulatorio de la actividad eléctrica en el ámbito federal (en adelante el Marco Regulatorio Eléctrico). A dichas normas se agregan las Resoluciones N° 61/92 y 137/92 -y sus complementarias-, dictadas por la Secretaría de Energía en su condición de autoridad de aplicación de la Ley N° 24.065, que establecen los Procedimientos para la Programación de la Operación, el Despacho de cargas y el Cálculo de precios en el Mercado Eléctrico Mayorista (en adelante Los Procedimientos), así como las otras disposiciones dictadas por el mencionado organismo y el ENRE.

El servicio público de transporte de energía eléctrica es la actividad destinada a vincular eléctricamente a los Generadores en su punto de entrega, con los Distribuidores o Grandes Usuarios en su punto de recepción, utilizando para ello instalaciones de propiedad de Transportistas.

De acuerdo al artículo 7 de la Ley N° 24.065 "Se considera transportista a quien, siendo titular de una concesión de transporte de energía eléctrica otorgada bajo el régimen de la presente ley, es responsable de la transmisión y transformación a ésta vinculada, desde el punto de entrega de dicha energía por el generador, hasta el punto de recepción por el distribuidor o gran usuario, según sea el caso".

Por aplicación del criterio de segmentación horizontal de la actividad de transporte de energía eléctrica, esta última tiene lugar bajo tres modalidades: en alta tensión, por distribución troncal y de interconexión internacional.



El transporte por distribución troncal es la actividad de transportar energía eléctrica, en el ámbito de una misma Región Eléctrica¹, por medio del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal.

El Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires, es el conjunto de instalaciones de transmisión en tensiones iguales o superiores a 66 kV y menores o iguales a 400 kV existentes, y el conjunto de instalaciones de transmisión en tensiones iguales o superiores a 132 kV y menores a 400 kV que resulten de ampliaciones a la capacidad de transporte, destinadas a vincular eléctricamente en el ámbito de la región eléctrica de Buenos Aires a los generadores, los distribuidores, y los grandes usuarios entre sí, con el Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión o con otros Sistemas de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal.

La concesionaria del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires es Transba, en virtud del contrato de concesión celebrado con el Poder Ejecutivo Nacional (PEN), representado por la Secretaría de Energía de la Nación (SE), aprobado por la Resolución N° 346/1997 de la ex Secretaría de Energía y Puertos del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Las principales características de la concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal otorgada a favor de Transba, sin perjuicio de las modificaciones posteriormente introducidas por el Acta Acuerdo, fueron las siguientes:

- ✓ El plazo es por 95 años y Transba cuenta con exclusividad para la prestación del servicio, lo cual implica que el Estado Nacional no puede conceder a terceros ni prestar por sí mismo dicho servicio, ya sea respecto del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires existente como de las ampliaciones que se incorporen al mismo.
- ✓ El plazo de la concesión se encuentra dividido en períodos de gestión, el primero de los cuales se extiende por quince años a contar desde la toma de posesión (17 de agosto de 1997), y los subsiguientes por diez años a contar desde el vencimiento del período de gestión anterior.
- ✓ La remuneración de Transba se fijó con una tarifa en dólares estadounidenses, con un sistema de ajuste semestral², revisiones ordinarias cada cinco años y extraordinarias cuando “circunstancias objetivas y justificadas” así lo requirieran, a los fines del mantenimiento de su valor frente a las variaciones de los costos que no puedan ser controlados por la Concesionaria.

¹ En el Anexo 16 de Los Procedimientos se identifican como Regiones Eléctricas a las áreas que se enumeran a continuación; Gran Buenos Aires, Litoral, Buenos Aires, Centro, Cuyo, Noroeste Argentino (NOA), Noreste Argentino (NEA), Comahue y Patagonia Sur.

² Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Producer Price Index).

- ✓ Transba es la responsable de la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires y debe prestar el servicio conforme a los niveles de calidad exigidos en el contrato de concesión.
- ✓ La Transportista debe permitir el acceso indiscriminado de cualquier agente del MEM a la capacidad de transporte existente. Sin embargo, Transba no se encuentra obligada a expandir el Sistema de Transporte concesionado.
- ✓ Transba debe perfeccionar y adecuar, en tiempo y forma, las condiciones de conexión y uso del Sistema de Transporte, cumpliendo las instrucciones que imparta la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico S.A. (CAMMESA) para la operación de dicho sistema.
- ✓ La transportista no puede comprar ni vender energía eléctrica (art. 30 Ley N° 24.065).

2. La emergencia económica. Interrupción y postergación de la primer revisión tarifaria.

El 06.01.02 fue sancionada la Ley N° 25.561 de Emergencia Pública, por la cual se pesificó la tarifa por el servicio público al tipo de cambio de un (1) dólar equivalente a un (1) peso, y se dejó sin efecto el mecanismo de ajuste semestral en base a índices de precios de otros países.

Dadas las alteraciones que las modificaciones normativas y los cambios económicos producían en la ecuación económico financiera de las relaciones contractuales, la propia norma dispuso la renegociación de los contratos, autorizando a tal efecto al PEN y fijando los siguientes criterios a considerar para la renegociación: 1) el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; 2) la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; 3) el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; 4) la seguridad de los sistemas comprendidos; y, 5) la rentabilidad de las empresas (conf. art. 9° de la Ley de Emergencia).

El PEN, mediante el Decreto N° 311/03, creó la UNIREN para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, y suscribir los acuerdos con las empresas concesionarias ad referéndum del PEN.

La Ley de Emergencia fue complementada y modificada por numerosas leyes y normas posteriores, vinculadas al proceso de renegociación de los contratos, y a la prórroga de la emergencia y al plazo inicialmente previsto para llevar a cabo las renegociaciones, conforme surge de las Leyes N° 25.790, N° 25.820, N° 25.972, N° 26.077, N° 26.204, N° 26.339, N° 26.456,

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6° piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 0291 - 4557422

Nº 26.563, Nº 26.729, Nº 26.896. La última prórroga fue la dispuesta mediante la Ley Nº 27.200, hasta el 31 de diciembre de 2017.

No obstante ello, cabe señalar que la sanción de la Ley de Emergencia y sus leyes complementarias y modificatorias, mantuvieron vigente la Ley Nº 24.065 y las disposiciones contenidas en su Capítulo X, aplicable al régimen tarifario de la Concesionaria.

La Ley Nº 24.065 establece que el cuadro tarifario inicial de la Concesionaria tiene validez por un período de 5 años, al término del cual el ENRE debe fijar las nuevas tarifas por períodos sucesivos de 5 años.

De conformidad con lo previsto en el contrato de concesión y en el Marco Regulatorio Eléctrico, a principios del 2001 se inició ante el ENRE el proceso de revisión tarifaria de Transba con el objeto de fijar la tarifa que se aplicaría a la concesionaria en el período 2002/2007.

Sin embargo, la emergencia pública y los cambios normativos introducidos a partir del año 2002 por la Ley Nº 25.561, el Decreto Nº 214/2002 y sus normas complementarias, generaron una alteración significativa de las condiciones jurídicas y económicas de la mayoría de las obligaciones y relaciones jurídicas vigentes en la Argentina.

En función de ello, las mismas disposiciones de la citada norma establecieron la renegociación de las obligaciones y relaciones sometidas tanto a normas de derecho privado como de derecho público, entre las cuales se encontraba el Contrato de Concesión de Transba. Lo expuesto significó en los hechos la interrupción y postergación de la primer revisión tarifaria iniciada en el año 2001.

Tal como será señalado en el Capítulo VI, ello tiene directa incidencia en la extensión del período de gestión, que mediante nota GIR 1141/08 del 4 de diciembre de 2008 en el Expte. 18018/2005 fue requerida por la Concesionaria al ENRE, y que por la presente se solicita nuevamente.

3. Renegociación contractual. Carta de Entendimiento. Audiencia Pública. Informes UNIREN. Acta Acuerdo. Compromisos de las Partes.

En el marco indicado, el PEN inició el proceso de renegociación del contrato de concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires, el cual se llevó a cabo ante la UNIREN.

a) La Carta de Entendimiento de Transba.

Con fecha 02.02.05, la UNIREN y Transba suscribieron la Carta de Entendimiento en la que se definieron los puntos de consenso para la adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires y en la que se determinaron las condiciones del Acuerdo a celebrar entre las partes.

Cabe destacar las siguientes consideraciones del Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento elaborado por la UNIREN:

- La Carta de Entendimiento constituye un primer documento de consenso entre el Gobierno y la Concesionaria sobre **los puntos principales del futuro acuerdo**, el cual está sujeto a distintas instancias de revisión y control previo a su aprobación. Dado que dicho documento constituye la base del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, en este punto se establecen los **cinco elementos básicos que definen el alcance del Acta Acuerdo**:
 - Estipulación de los efectos inmediatos de la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral.
 - Determinación de las condiciones jurídicas, económico-financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el Período de Transición Contractual **y una vez finalizado el mismo.**
 - Definición de un Régimen Tarifario de Transición. Dicho programa incluye un incremento de la remuneración de la actividad a partir de abril de 2005. También comprende un **mecanismo para mantener la remuneración a la concesionaria en moneda constante** de manera de disminuir la incertidumbre debido al comportamiento de los precios relevantes para el costo del servicio.
 - Determinación de las Pautas Básicas para la realización de una RTI que entrará en vigencia a partir de mayo de 2006. **Tales pautas incluyen el tratamiento de la Base de Capital y la Tasa de Rentabilidad.**
 - Establecimiento de mejoras en los Sistemas de Control y Monitoreo de la Concesión mediante la implementación de sistemas de Contabilidad Regulatoria y de seguimiento de la Evolución Física y Económica del Sistema Eléctrico. Asimismo anualmente se elaborará un Informe de Cumplimiento del Contrato.
- El Acta Acuerdo a celebrarse tendrá el carácter de Acuerdo de Renegociación Integral de la Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes N° 25.561 y 25.790 y el Decreto N° 311/03. **El carácter del Acuerdo implica que comprende todas las cuestiones involucradas en la adecuación del contrato, de manera que con las previsiones adoptadas en el mismo, dicho contrato quedará regularizado una vez que se cumplan todos los actos y tiempos comprometidos.**

- **La regularización del contrato finaliza con la realización de la RTI, según las disposiciones establecidas en la Ley N° 24.065 y normas vinculadas, cuya conclusión está prevista para el 31 de marzo de 2006, y cuyo resultado estará vigente a partir del 1° de mayo de 2006.**
- El Período de Transición se completa con una RTI realizada conforme los procedimientos previstos en el marco regulatorio de la electricidad, y cuya vigencia se instrumentará a partir del año 2006. El acuerdo contempla la estipulación de Pautas Básicas para realizar dicha revisión tarifaria de acuerdo con las nuevas condiciones macroeconómicas e institucionales del país. **Entre otras pautas se incluyen las referidas a la determinación de la Base de Capital, la Rentabilidad y el mantenimiento constante de la Remuneración de la Concesión.**

Asimismo, cabe recordar que en el Anexo V del Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento elaborado por la UNIREN, obra el Informe de Grado de Cumplimiento de los Contratos de Distribución y Transporte de Energía Eléctrica de Jurisdicción Nacional, elaborado por la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN en abril de 2004.

En la parte primera "Antecedentes y Consideraciones" de la Carta de Entendimiento y del Acta Acuerdo de Transba, con relación a dicho Informe de Cumplimiento se indica que ***"El referido Informe de Cumplimiento, sin perjuicio de las precisiones señaladas por la Empresa de Transporte de Energía eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires - TRANSBA S.A., determina que la empresa concesionaria ha cumplido con las obligaciones establecidas en el CONTRATO DE CONCESION"***.

b) La Audiencia Pública. Los informes de la UNIREN.

Con fecha 18.3.05, se celebró la Audiencia Pública a efectos de tratar la Carta de Entendimiento puesta en consulta ante la opinión pública. Allí fueron expresadas múltiples y distintas opiniones y argumentos de parte de diversos actores.

A results de la valoración efectuada de las opiniones recogidas en la Audiencia Pública, la UNIREN emitió un Informe Final y un Informe de Evaluación de la Audiencia Pública en los que estimó la conveniencia de modificar determinados aspectos parciales del entendimiento alcanzado.

Atento a dichas circunstancias se llevó a cabo otra instancia de negociación entre la UNIREN y Transba a efectos de analizar los cambios propuestos, arribándose a un consenso sobre los nuevos términos del entendimiento a suscribirse, el que quedó plasmado en una propuesta de Acta Acuerdo, la cual, luego de los trámites de rigor -intervención del Congreso, la Procuración General de la Nación y la Sindicatura General del Nación (SIGEN)-



originó la suscripción del Acta Acuerdo de Renegociación contractual celebrada entre las partes.

c) El Acta Acuerdo.

Con fecha 17.05.05, Transba firmó con la UNIREN el Acta Acuerdo, que contiene los términos y condiciones de la adecuación de su contrato de concesión. Dicha Acta Acuerdo fue ratificada por el Decreto PEN N° 1460/05 de fecha 28.11.05.

El Acta Acuerdo, básicamente estableció:

- ✓ Un “*Régimen Tarifario de Transición*” a aplicarse durante el “*Período de Transición Contractual*”, comprendido entre el 06.01.02 y la fecha de entrada en vigencia del nuevo cuadro tarifario resultante de la RTI, consistente en: (i) la aplicación de un aumento promedio de la remuneración del 25% desde el 01.06.05; y (ii) el procedimiento para el ajuste semestral de los ingresos de Transba.
- ✓ La realización de la Revisión Tarifaria Integral (RTI): Se encomendó al ENRE llevar a cabo el procedimiento de RTI del que debía resultar el nuevo régimen tarifario de la Concesión, conforme lo estipulado en el Capítulo X “*Tarifas*” de la Ley N° 24.065 y las pautas previstas en el Acta Acuerdo, el cual debía comenzar a aplicarse a partir del 01.05.06, plazo prorrogado a febrero de 2009.

Asimismo, en la Cláusula Decimo Cuarta, se establecieron las pautas para la realización de la RTI, disponiéndose entre otras las siguientes: la remuneración deberá estructurarse en función de conceptos tarifarios que estén en concordancia con la estructura de costos propios del sistema de transporte; se establecerán los mecanismos no automáticos y procedimientos de redeterminación de la remuneración cuando se produzcan variaciones en los precios de la economía relativos a los costos eficientes del servicio; se fijaron criterios para la determinación de la base de capital y la tasa de rentabilidad, tomando en cuenta los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio.

- ✓ Un ajuste semestral de ingresos: En atención a que, hasta la entrada en vigencia de los nuevos cuadros tarifarios resultantes de la RTI, los ingresos de Transba -ajustados a partir del 01.06.05- debían continuar siendo representativos de los costos del servicio y de las inversiones, se estableció que a partir de esa fecha y cada seis meses el ENRE debía calcular el índice de Variación de Costos (en adelante IVC) y si del cálculo resultaba una variación igual o superior a +/- 5%, debía iniciar un proceso de revisión de los ingresos para evaluar la “*verdadera magnitud de la variación de los costos de explotación y del Plan de Inversiones asociado*” (mayores costos reales) y determinar el correspondiente ajuste de los ingresos de Transba, disponiendo

el ajuste con carácter retroactivo a partir de la fecha de inicio de un nuevo semestre.

- ✓ Únicamente para un período anual comprendido entre el 2005 y el 2006, pues la RTI debía estar concluida el 31 de marzo de 2006, una Proyección Económica Financiera y la ejecución de un Plan de Inversiones por parte de Transba, previéndose la obligación de información al ENRE y el seguimiento por parte de este último. Asimismo, la libertad de disposiciones del excedente de caja una vez cumplido el Plan de Inversiones.
- ✓ Las renunciaciones y desistimientos de derechos y acciones por parte de Transba y sus accionistas.

De acuerdo a lo expuesto, para la renegociación y regularización del contrato de concesión se previeron dos etapas: En primer lugar, la aplicación de lo dispuesto en el Acta Acuerdo para el Régimen Tarifario de Transición -a aplicarse durante el Período de Transición Contractual- y en segundo lugar la realización de la RTI, para establecer el nuevo régimen tarifario de la concesión.

Ello significa que la RTI forma parte de la Renegociación del Contrato de Concesión realizada a través del Acta Acuerdo, la cual en su cláusula 13.1 dejó establecido: "... la realización de una REVISION TARIFARIA INTEGRAL mediante la cual se fijará un nuevo régimen tarifario conforme a lo estipulado en el Capítulo X "Tarifas" de la Ley N° 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, aplicándose las PAUTAS contenidas en la cláusula decimocuarta del presente".

En este punto, nuevamente destacamos que el acto que emita el ENRE como resultado de la RTI concluye la renegociación del contrato de concesión de Transba.

Por lo tanto y como fuera señalado, esta propuesta tarifaria se formula en el contexto de los compromisos asumidos por las partes en el Acta Acuerdo y en los restantes documentos celebrados por ellas durante el Período de Transición Contractual.

Sólo realizando una RTI en pleno cumplimiento de los principios tarifarios de la ley 24.065 se concluirá debidamente la renegociación del contrato de concesión dispuesta por la ley 25.561.

4 Régimen Tarifario de Transición.

Como indicamos, el Régimen Tarifario de Transición fue inicialmente previsto para ser aplicado durante el Período de Transición Contractual, comprendido entre el 06.01.02 y el 01.05.06, fecha establecida para la entrada en vigencia del nuevo régimen tarifario que debía resultar de la RTI.

Sin embargo, en atención a que la RTI no fue realizada en la fecha prevista, el ENRE, mediante la Resolución N° 424/2006 dispuso "prorrogar a partir del 1° de mayo de 2006 y hasta que concluya el proceso de la Revisión Tarifaria Integral (RTI), los cargos en concepto de conexión, capacidad y energía eléctrica transportada, establecidos por Resolución ENRE N° 909/2005, y demás obligaciones dispuestas para el período de transición contractual en el ACTA ACUERDO firmada con la UNIREN, ratificada por el Decreto PEN N° 1460/2005".

Más tarde, frente al nuevo incumplimiento en llevarse a cabo la RTI, la Secretaría de Energía mediante la Resolución N° 870/08 estableció el mes de febrero de 2009 como nuevo plazo para la entrada en vigencia del nuevo cuadro tarifario. Con tal motivo, también dispuso la continuidad de la aplicación de las disposiciones del Régimen Tarifario de Transición hasta la entrada en vigencia del nuevo cuadro tarifario resultante de la RTI.

Este último plazo también se venció sin que se haya realizado la RTI, razón por la cual el Período de Transición Contractual, durante el cual se aplica el Régimen Tarifario de Transición, debe considerarse comprendido entre el 06.01.02 y hasta que entre en vigencia el nuevo régimen tarifario que resulte de la presente RTI, lo cual de conformidad con lo previsto en la Resolución MinEyM N° 196/2016 debe ocurrir antes del 31 de enero de 2017.

Es decir, el Régimen Tarifario de Transición originariamente establecido para ser aplicado durante un plazo de prácticamente un año desde la firma del Acta Acuerdo (17 de mayo de 2005), finalmente se extendió durante más de 11 (once) años.

Ello, junto con los incumplimientos del Estado Nacional de los acuerdos posteriores, tal como veremos seguidamente, generó daños y perjuicios a esta Concesionaria que será necesario reparar conforme se detalla en el Capítulo III.

5. Reclamos y juicios iniciados por Transba. El Acuerdo Instrumental. Desistimientos. Tasa de Justicia. Contratos de Mutuo con CAMESA y sus Addendas. Convenio de Renovación. Addenda al Convenio de Renovación.

De acuerdo al Régimen Tarifario de Transición, y tomando como base el aumento promedio del 25% de la remuneración de Transba aplicado desde el 01.06.05, el ENRE debía disponer semestralmente el ajuste de la remuneración de la Concesionaria en función de la "verdadera magnitud de la variación de los costos" operativos y de las inversiones ocurridos en cada semestre.

El ajuste de los ingresos de Transba por los once semestres transcurridos entre el 01.06.05 y el 30.11.10, no fue cumplido de

conformidad con lo previsto en el Acta Acuerdo. Ello, a pesar de las presentaciones y reclamos oportunamente formulados por la Concesionaria ante el Ente Regulador.

En dicho período los costos operativos y de las inversiones de la Concesionaria tuvieron un gran incremento -conforme le consta al ENRE por las presentaciones oportunamente realizadas por la Transportista-, a pesar de lo cual el ENRE únicamente dispuso un aumento parcial del cuadro tarifario mediante la Resolución ENRE N° 327/08, a partir del 01.07.08, la cual fue impugnada por Transba.

La situación expuesta y la insuficiencia de ingresos de la Concesionaria para hacer frente a la debida prestación del servicio público, con motivo del no reconocimiento de los ajustes remuneratorios semestrales y la falta de realización de la RTI, generó la necesidad de tener que iniciar acciones judiciales a los fines de obtener el cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado Nacional en el Acta Acuerdo.

Así, en los años 2009 y 2010 Transba inició las siguientes acciones:

- (i) "Transba S.A. c/ Estado Nacional-Minplan s/Amparo por mora" (Expte. N° 32.142/2009). Juzgado Cont. Adm. Fed. N° 8, a cargo de la Dra. Liliana Heiland, en carácter de subrogante de la Dra. Do Pico Secretaría N° 15. Amparo por mora contra la Secretaría de Energía, ante el retraso en resolver el recurso de alzada interpuesto contra las Res. ENRE N° 327/08 y 638/08.
- (ii) "Transba S.A. c/ Estado Nacional - Minplan - Sec. Energía s/Amparo por mora" (Expte. N° 22.310/2010). Juzgado Cont. Adm. Fed. N° 1, a cargo del Dr. Ernesto Marinelli, Secretaría N° 2. Amparo por mora contra la Secretaría de Energía por el retraso en resolver el recurso de alzada interpuesto ante el silencio del ENRE en resolver el ajuste de la tarifa por los reales mayores costos y su aplicación retroactiva del 1° al 5° semestre.
- (iii) "Transba S.A. c/ ENRE s/Amparo por mora" (Expte. N° 22.311/2010). Juzgado Cont. Adm. Fed. N° 9, a cargo del Dr. Pablo Cayssials, Secretaría N° 17. Amparo por mora contra el ENRE, ante la demora del organismo en expedirse sobre el ajuste de la tarifa en función de las reales variaciones de costos ocurridas durante el 6°, 7°, 8° y 9° semestre.
- (iv) "Transba S.A. c/ ENRE s/Amparo por mora" (Expte. N° 32.413/2009). Juzgado Cont. Adm. Fed. N° 4, a cargo de la Dra. Rita Ailán, Secretaría N° 7. Amparo por Mora contra el ENRE, ante la demora de dicho organismo en convocar a Audiencia Pública y llevar a cabo la RTI.
- (v) "Transba S.A. c/ EN-SE Res 870/08 s/ Amparo" (Expte. N° 33.040/2010). Juzgado Cont. Adm. Fed. N° 7, a cargo de la Dra. Carrión de Lorenzo, Secretaría N° 14. Amparo por omisión contra el ENRE y la Secretaría de

Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Energía ante la demora de dichos organismos en convocar a Audiencia Pública y llevar a cabo la RTI.

Estas acciones judiciales fueron oportunamente desistidas por la Concesionaria en función del acuerdo alcanzado con la Secretaría de Energía y el ENRE, que dio lugar a la celebración del Acuerdo Instrumental del Acta Acuerdo.

a) El Acuerdo Instrumental:

En efecto, con fecha 21.12.2010 Transba celebró con la Secretaría de Energía y el ENRE el Acuerdo Instrumental del Acta Acuerdo, con la intención de arribar a un acuerdo vinculado a los compromisos previstos en las cláusulas 4º y 11º del Acta Acuerdo hasta el 31.12.2011.

Ello con el principal objeto que Transba pudiera contar con los ingresos necesarios y suficientes hasta esa fecha para continuar invirtiendo y realizando las tareas que permitieran seguir desarrollando el sistema de transporte eléctrico.

En el Acuerdo Instrumental se acordó básicamente lo siguiente:

- ✓ Se determinó la remuneración que le correspondía a Transba en virtud de las variaciones de costos por IVC ocurridas en los semestres transcurridos entre el 01.06.05 y el 30.11.10, estableciéndose su carácter transaccional. Los créditos reconocidos por dicho concepto fueron determinados en función de los IVC y no de los reales mayores costos. Ello, en virtud de la concesión de Transba consistente en la renuncia a estos últimos respecto de los semestres mencionados, como parte de la referida transacción.
- ✓ Se estableció que -de conformidad con lo previsto en el apartado 4.2 del Acta Acuerdo, que establece el ajuste de la remuneración por los reales mayores costos- a partir del 01.12.10 el ENRE debía calcular cada 6 meses, siguiendo la secuencia de los semestres transcurridos, el IVC y que cuando del cálculo semestral resultase una variación igual o superior a +/- 5%, se debía disponer el ajuste automático de la remuneración.
- ✓ El ajuste de la remuneración de Transba por los conceptos mencionados precedentemente, también debía calcularse y aplicarse a la remuneración por la operación y mantenimiento (OyM) del equipamiento de las obras de la Resolución SE N° 1/2003 y N° 821/2006.
- ✓ Transba se comprometió a ejecutar, durante el año 2011, el Plan de Inversiones previsto en el Anexo II y el Plan de Inversiones Adicionales previsto en el Anexo III del Acuerdo Instrumental, por los importes de \$8.800.675 y \$18.400.000.

- ✓ Los importes resultantes del Acuerdo Instrumental -con sus intereses- debían ser percibidos por Transba, en cuotas durante el año 2011, mediante el procedimiento especialmente establecido a tal efecto, consistente en un préstamo a ser otorgado por CAMMESA, mediante la celebración de Addendas al Contrato de Mutuo y Cesión de Créditos en Garantía oportunamente firmado por Transba (Contrato de Mutuo), en los términos de la Resolución SE N° 146/2002, cuyos desembolsos serían solventados con fondos que la SE se comprometió a remitir durante el año 2011, los cuales serían cancelados por mi mandante mediante la cesión a CAMMESA de los créditos por variaciones de costos hasta el importe de los respectivos desembolsos.

Como indicamos, en función de lo previsto en el Acuerdo Instrumental, Transba desistió de la acción y renunció al derecho respecto de las acciones judiciales y/o administrativas iniciadas referidas al cumplimiento hasta el 21.12.10 de los compromisos establecidos en el Acta Acuerdo. Mi mandante presentó los desistimientos y renunciaciones en los juicios que había iniciado contra el Estado Nacional por el reconocimiento de los reales mayores costos.

Además de cumplir con los desistimientos y renunciaciones indicadas precedentemente, cabe recordar -como le consta al ENRE a través de la información que le fuera oportunamente brindada por la Concesionaria- que Transba cumplió con todos los compromisos y las obligaciones a su cargo del Acuerdo Instrumental.

En ese sentido, se destaca que dicho mecanismo en modo alguno importó cumplir con las disposiciones del Acta Acuerdo que disponían la obligación de un ajuste tarifario ante el incremento de los reales mayores costos.

b) Contratos de Mutuo con CAMMESA y Addendas.

El 12.5.09 Transba había celebrado con CAMMESA un Contrato de Mutuo y Cesión de Créditos en Garantía (Contrato de Mutuo) a los fines de contar con los ingresos necesarios para continuar realizando inversiones y las tareas que permitieran seguir desarrollando el Sistema de Transporte Eléctrico, en el marco de la Resolución SE N° 146 del 23.10.02 y lo oportunamente instruido por la SE.

Como consecuencia del Acuerdo Instrumental, con fecha 30.12.09, dicho Contrato de Mutuo fue ampliado en cuanto a su monto (mediante la celebración de la Addenda I), elevándose el importe total del financiamiento a la suma de \$42.690.000, de acuerdo a las instrucciones emitidas por la SE.

Como ya adelantamos, para que la Concesionaria pudiera percibir los importes correspondientes a los conceptos remuneratorios reconocidos en el Acuerdo Instrumental, allí se estableció que el Contrato de Mutuo

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

y su Addenda I fuesen ampliados en un monto equivalente al crédito que correspondía a Transba por la aplicación del IVC de los semestres transcurridos entre el 01.06.05 y el 30.11.10.

Es por ello que el 02.05.11 Transba y CAMMESA celebraron la Addenda II al Contrato de Mutuo. De las disposiciones del Acuerdo Instrumental y de la Addenda II, surge que el mecanismo adoptado para la percepción por parte de Transba de los importes correspondientes a los conceptos remuneratorios que le fueron reconocidos por el ajuste de su remuneración, por las variaciones de costos ocurridas en los semestres transcurridos desde el 01.06.05 al 30.11.10, con más los intereses sobre saldos, consistió básicamente en:

- (i) Los créditos reconocidos a Transba por el citado concepto fueron calculados y determinados por CAMMESA, en base a los valores tarifarios indicados por el ENRE en los Anexos I y IV del Acuerdo Instrumental.
- (ii) En la Addenda II se cancelaron los importes que Transba había recibido en concepto de Préstamo en virtud del Contrato de Mutuo y su Addenda I, mediante la cesión a CAMMESA de parte de los créditos determinados por esta última indicados en el ítem anterior, hasta la concurrencia de los importes percibidos.
- (iii) El resultado de ello, arrojó un saldo favorable para Transba, por el cual fue ampliado el Préstamo, constituyéndose dicho saldo en el nuevo valor del Préstamo (artículo Cuarto de la Addenda II).
- (iv) Los desembolsos correspondientes al nuevo valor del Préstamo debían ser efectuados por CAMMESA a Transba en cuotas hasta el 31.12.11.
- (v) Los importes de los desembolsos que recibiera Transba de CAMMESA, debían ser cancelados en el mismo acto mediante la cesión de Transba a CAMMESA de los créditos por variaciones de costos reconocidos y determinados, hasta el importe del respectivo desembolso.

Cabe destacar, que si bien la contraparte del mutuo fue CAMMESA, lo cual fue así por la instrucción oportunamente impartida por la Secretaría de Energía, CAMMESA debía efectuar los desembolsos a Transba en función de los fondos que a tal efecto debía remitirle la Secretaría de Energía, con lo cual la responsable última del envío de los fondos para que fueran desembolsados a la Concesionaria era la Secretaría de Energía.

c) Nuevos reclamos y juicios.

Los préstamos con CAMMESA resultantes del Acuerdo Instrumental, fueron formalizados con mi mandante el 2 de mayo de 2011 en la forma allí prevista. Esto es, mediante la celebración de la Addenda II al Contrato de Mutuo. Los importes correspondientes estarían destinados a la OyM y a la ejecución

de los planes de inversiones previstos para ese año y serían desembolsados por CAMMESA conforme lo instruyera la SE.

Sin embargo, esta última cumplió parcialmente y con demoras su obligación de remitir a CAMMESA los fondos respectivos para la realización de los desembolsos durante el 2011, conforme fue previsto en el Acuerdo Instrumental. Respecto del ajuste de la remuneración de Transba por los mayores costos a partir del 01.12.10, el ENRE calculó los IVC y los remitió a la SE, pero no se dispuso el ajuste correspondiente.

En función de ello, Transba efectuó nuevos reclamos a la Secretaría de Energía y el ENRE. Ante la falta de resolución de los mismos, en el mes de marzo de 2012 debió iniciar las siguientes acciones judiciales, a los fines de obtener el cumplimiento por parte del Estado Nacional de los compromisos asumidos tanto mediante el Acta Acuerdo como el Acuerdo Instrumental, principalmente aquellos vinculados al pago de los desembolsos pendientes resultantes del Acuerdo Instrumental:

- (i) "TRANSBA S.A. c/ EN – MINPLAN – Sec. Energía (Acuerdo Nota 99868 102539 102731) s/ Amparo Ley 16.986" (Expte. N° 7.143/2012), ante el Juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 11, Secretaría 21.
- (ii) "TRANSBA S.A. c/ ENRE - Acuerdo Nota 99868, 102539 y 102731 s/ Amparo Ley 16.986" (Expte. N° 7.144/2012), ante el Juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 2, Secretaría 3.
- (iii) "TRANSBA S.A. c/ EN – MINPLAN – Sec. Energía (06/05 – 11/10) s/Proceso de Conocimiento" (Expte. N° 10.644/2012), ante el Juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 10, Secretaría N° 20.
- (iv) "TRANSBA S.A. c/ Estado Nacional - MINIPLAN – S.E. (IVC 12/10 - 12/11) S/ Proceso de Conocimiento" (Expte 10.641/2012), en trámite ante el Juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 6, Secretaría N° 11.

Cabe señalar, que en los juicios en que se reclamaba el pago de los desembolsos pendientes resultantes del Acuerdo Instrumental (los indicados con los ítems iii y iv), las acciones fueron iniciadas con los correspondientes beneficios de litigar sin gastos. Ello, a los fines de obtener la eximición del pago de la tasa de justicia, en razón de la imposibilidad financiera en que se encontraba la Concesionaria derivada de los incumplimientos del Estado Nacional.

El inicio de estas nuevas acciones judiciales derivó en un nuevo acuerdo entre Transba, la Secretaría de Energía y el ENRE, que dio lugar a la celebración del Convenio de Renovación del Acuerdo Instrumental.

d) El Convenio de Renovación:

Como indicamos, frente a la demora en el cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado Nacional en el Acuerdo Instrumental y ante la necesidad de regularizar el ajuste de la remuneración de Transba desde el 01.12.10, con fecha 20.05.13 la Concesionaria celebró con la SE y el ENRE el Convenio de Renovación del Acuerdo Instrumental, a los fines de continuar desarrollando lo establecido en dicho instrumento hasta el 31.12.15.

En el Convenio de Renovación se acordó básicamente lo siguiente:

- ✓ Se determinó la remuneración de Transba por los IVC de los semestres transcurridos desde el 01.12.10 al 31.12.12 y por el saldo de la Addenda II (al 31.12.12), con más los intereses. Al igual que en el Acuerdo Instrumental, los importes reconocidos por el primero de los citados conceptos fueron determinados en función de los IVC y no de los reales mayores costos.
- ✓ Se estableció que –conforme lo previsto en el apartado 4.2 del Acta Acuerdo– a partir del 01.01.13 el ENRE debía calcular semestralmente el IVC y que cuando resultase una variación igual o superior a +/- 5%, se debía disponer el ajuste automático de la remuneración.
- ✓ El ajuste de la remuneración, también debía calcularse y aplicarse a la remuneración por la OyM de las obras de la Resolución SE N° 1/2003 y N° 821/2006.
- ✓ Se establecieron las Proyecciones Económicas Financieras y los Planes de Inversiones que Transba debía ejecutar durante los años 2013 y 2014, teniendo en cuenta la recepción de los desembolsos que debía efectuar CAMMESA por instrucción de la SE. La Concesionaria debía presentar al ENRE la Proyección Económica Financiera y el Plan de Inversiones para el 2015. También, debía presentar mensualmente al Ente Regulador la actualización de la Proyección Económico Financiera y del Plan de Inversiones, según lo ejecutado y a ejecutar, para el seguimiento de los fondos necesarios para el cumplimiento en el mes siguiente y los subsiguientes de las erogaciones previstas en el Convenio de Renovación.
- ✓ Los importes resultantes del Convenio de Renovación debían ser percibidos por Transba a través de la celebración de las Addendas al Contrato de Mutuo y Cesión de Créditos en Garantía. Los desembolsos por el saldo de la Addenda II al 31.12.12 y por el ajuste de la remuneración por los IVC de los semestres transcurridos desde el 01.12.10 al 31.12.12, debían efectuarse durante el 2013, para el cumplimiento de la Proyección Económica Financiera y el Plan de Inversiones de ese año, mediante transferencias semanales de CAMMESA con los importes que a tal fin le debía remitir la SE. Los desembolsos por los créditos que resultasen de los ajustes de la remuneración a partir del 01.01.13,

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6º piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

que tuvieran lugar con la celebración de la nueva Addenda, junto con el saldo de los créditos del 2013, debían ser destinados a cubrir el Plan de Inversiones y la Proyección Económica Financiera durante el año 2014. De igual manera se debía proceder respecto de estos rubros y el IVC hasta el 31.12.15.

- ✓ La vigencia del Convenio de Renovación se fijó hasta el 31.12.15, renovable de común acuerdo, previéndose que si finalizara dicho plazo sin renovación, a partir del 01.01.16 CAMMESA debía considerar como remuneración de Transba los valores establecidos en la Resolución ENRE N° 327/08, con la aplicación del apartado 4.2 de la Cláusula 4° del Acta Acuerdo determinados por el ENRE en el Acuerdo Instrumental y en el Convenio de Renovación.
- ✓ Transba se comprometió a desistir de la acción respecto de los juicios iniciados en el 2012 -en los que se reclamaba el pago de los desembolsos pendientes del Acuerdo Instrumental- manifestando que, en virtud de lo acordado en el Convenio de Renovación, no tenía nada que reclamar por ningún concepto al Concedente respecto del cumplimiento de los compromisos establecidos tanto en el Acuerdo Instrumental como en el Acta Acuerdo hasta el 20.05.13. Las partes se comprometieron a efectuar todas las gestiones administrativas y judiciales que fueran necesarias para que el importe de la tasa de justicia de tales juicios fuese considerado como monto indeterminado y, si Transba debiera pagar una tasa de justicia en base a un importe diverso a dicho concepto, lo hiciera utilizando fondos previstos en el Convenio de Renovación.
- ✓ Finalmente, se previó que ante el incumplimiento de los compromisos del Acuerdo Instrumental y el Convenio de Renovación, las Partes quedaban en libertad de reanudar y/o reiniciar las acciones que considerasen apropiadas para el cumplimiento de esos contratos y del Acta Acuerdo.

Con relación a los juicios indicados precedentemente, vinculados al Acuerdo Instrumental, cabe señalar que Transba desistió de la acción de todos los juicios, lo cual fue cumplido el 7 de junio de 2013.

Si bien el Convenio de Renovación permitió continuar con la dinámica establecida en el Acuerdo Instrumental para la efectivización de la Cláusula Cuarta del Acta Acuerdo, y que de ese modo la Concesionaria se proveyera de ingresos para continuar prestando el servicio público a su cargo, lo cierto es que las demoras del Estado Nacional en el cumplimiento de esos mismos acuerdos con más los crecientes incrementos de los reales mayores costos, resultaron insuficientes para que Transba cubriera sus costos reales; tal como fuera reiterada y anticipadamente señalado al ENRE y al Poder Concedente.

e) Nueva ampliación del préstamo. Nuevo Contrato de Mutuo con CAMMESA y Addenda.

Con fecha 25.10.13 Transba formalizó los nuevos préstamos con CAMMESA resultantes de los importes reconocidos en el Convenio de Renovación, mediante la Addenda III al Contrato de Mutuo.

Por su parte, el 02.09.14 Transba firmó con CAMMESA el nuevo Contrato de Mutuo y Cesión de Créditos en Garantía, por la implementación del Convenio de Renovación durante 2013 y 2014, en el cual se otorgó un nuevo préstamo calculado al 30.06.14, correspondiente a los créditos reconocidos por la SE y el ENRE por las variaciones de costos por los semestres transcurridos desde el 01.01.13 al 31.05.14 (Nuevo Contrato de Mutuo). En los considerandos del referido contrato se indicó que el Contrato de Mutuo y sus Addendas I, II y III se consideraban cancelados al día 29.08.14, atento a que se habían efectuado los desembolsos previstos en los mismos.

Asimismo, con fecha 17.03.15 Transba firmó con CAMMESA la Addenda I al Nuevo Contrato de Mutuo, en la cual se acordó un financiamiento que incluía los créditos reconocidos por la SE y el ENRE por las variaciones de costos por el semestre transcurrido desde el 31.05.14 al 30.11.14.

Corresponde señalar, que en los dos últimos documentos mencionados (el Nuevo Contrato de Mutuo y su Addenda I) los créditos reconocidos por las variaciones de costos de los referidos semestres fueron determinados en función de los IVC y no de los reales mayores costos.

f) La Addenda al Convenio de Renovación.

Con fecha 17.09.15 la SE y el ENRE celebraron con Transba la Addenda al Convenio de Renovación. Para la celebración de la misma, las partes consideraron necesario reestablecer de forma sustentable y previsible la ecuación económico-financiera de la Concesionaria en el marco del Acta Acuerdo, y establecer la Proyección Económico Financiera y el Plan de Inversiones 2015 del Convenio de Renovación hasta su finalización en el año 2015, acordándose el mecanismo de financiamiento solicitado por Transba.

Sin embargo, el Estado Nacional volvió a incumplir los compromisos asumidos en relación a dotar a Transba de los recursos suficientes en relación a sus reales mayores costos, tal como fuera reclamado oportunamente mediante Notas DG N° 2/15 y 8/15.

g) Síntesis.

La renegociación del contrato de concesión de Transba fue prevista en dos etapas: (i) la aplicación de lo dispuesto en el Acta Acuerdo para el Régimen Tarifario de Transición, originalmente previsto hasta el 31 de marzo de 2006; y (ii) la realización de la RTI, para establecer el nuevo régimen tarifario de la concesión aplicable desde esa fecha.

Al no realizarse la RTI, el Régimen Tarifario de Transición se extendió por más de once años del plazo originalmente previsto, período durante el cual Transba debió continuar prestando el servicio público a su cargo en los términos y condiciones previstas en los Acuerdos celebrados con el Concedente y el ENRE.

Esta situación, sumada a los incumplimientos del Estado Nacional a los compromisos asumidos en dichos Acuerdos, generó una profunda y absoluta alteración de todas las variables y condiciones del contrato de concesión y del Acta Acuerdo.

III. Incumplimientos del Estado Nacional. Reserva de derechos.

Tal como surge de los antecedentes relatados en el Capítulo precedente, el Estado Nacional ha incumplido con los compromisos asumidos en el Acta Acuerdo y en los restantes acuerdos y convenios celebrados durante el Período de Transición Contractual. Dichos incumplimientos pueden sintetizarse en los puntos siguientes.

- a) El incumplimiento de disponer el ajuste tarifario conforme los reales mayores costos.

El Estado Nacional ha incumplido su deber de disponer el ajuste tarifario de Transba por la prestación del Servicio Público conforme "*la verdadera magnitud de la variación de los costos de explotación y del PLAN DE INVERSIONES asociado*", según fuera dispuesto en el Acta Acuerdo, durante la vigencia del Régimen Tarifario de Transición allí previsto, que continúa vigente.

- b) El incumplimiento de la RTI.

La última fecha prevista para la entrada en vigencia del cuadro tarifario resultante de la RTI fue el mes de febrero de 2009. Conforme el Acta Acuerdo, la RTI debía determinar, entre otras cuestiones (i) la remuneración a estructurarse en función de conceptos tarifarios que estén en concordancia con la estructura de costos propios del sistema de transporte de energía; (ii) mecanismos no automáticos y procedimientos de redeterminación de la remuneración cuando se produzcan variaciones en los precios de la economía relativos a los costos eficientes del servicio; y (iii) la base de capital y la tasa de rentabilidad, tomando en cuenta los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio, valuando los activos según el valor inicial de los bienes al comenzar la concesión y su valor actual.

La falta de realización de la RTI tuvo como consecuencia la falta de reconocimiento y determinación de la remuneración de la base de capital y de la rentabilidad razonable que debía resultar de la RTI.

c) El incumplimiento de las obligaciones legales y contractuales. Trato inequitativo.

La Ley N° 24.065 y el Contrato de Concesión establecen que Transba debe recibir ingresos para *“satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno”*.

El Acta Acuerdo, el Acuerdo Instrumental y el Convenio de Renovación, con sus respectivas Adendas, establecieron que la Concesionaria debe recibir los ingresos suficientes para hacer frente a las reales variaciones de los costos de explotación y del Plan de Inversiones.

Pese a lo expuesto, como indicamos, durante el Período de Transición Contractual Transba no ha recibido de parte del Estado Nacional los ingresos suficientes, a su debido tiempo y en su debida forma, que le permitieran afrontar los incrementos -permanentes y constantes- de los costos operativos y de las inversiones registrados durante dicho período.

A ello se agrega que el Decreto PEN N° 134/15, que declaró la emergencia del sector eléctrico nacional, en su artículo 2° instruyó al Ministerio de Energía y Minería (MinEyM) para que *“elabore, ponga en vigencia, e implemente un programa de acciones que sean necesarias en relación con los segmentos de generación, transporte y distribución de energía eléctrica de jurisdicción nacional, con el fin de adecuar la calidad y seguridad del suministro eléctrico y garantizar la prestación de los servicios públicos de electricidad en condiciones técnicas y económicas adecuadas”*.

Sin embargo, a partir de dicha instrucción, el MinEyM dispuso el incremento del precio estacional y de la potencia respecto de los generadores y se determinaron ajustes tarifarios para la distribución de energía eléctrica de jurisdicción nacional, los cuales fueron aplicados -aunque parcialmente-.

Por el contrario, respecto del transporte de energía eléctrica no se ha dispuesto ajuste tarifario alguno, ni se ha implementado ninguna acción respecto de los ingresos de Transba, con excepción del dictado de la Resolución N° 196 - E/2016 por la cual se instruyó al ENRE a realizar la RTI de las empresas concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, la que debe estar finalizada antes del 31.01.17.

Lamentablemente, sin que exista justificación alguna, Transba no ha recibido el mismo tratamiento que las Distribuidoras nacionales, dando lugar a una injusta diferencia respecto de la situación en que se encuentran esas empresas.

Con relación a la compensación que le corresponde percibir a Transba por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de los citados incumplimientos, cabe señalar que la misma no está incluida en la presente

pretensión tarifaria; y por ende no integra el cálculo y determinación de los ingresos pretendidos por la Concesionaria en el marco de la presente RTI.

En función de lo expuesto, Transba formula expresa reserva de su derecho de reclamar y de valorar, ante las instancias que resulten pertinentes y por las vías que correspondan, los daños y perjuicios derivados de los incumplimientos incurridos por el Estado Nacional.

IV. Régimen Tarifario de Transición. Resultados de su aplicación. Situación actual. El equilibrio económico financiero del contrato de concesión de Transba.

Como dijimos, en atención a que la RTI todavía no se llevó a cabo, prácticamente puede decirse que desde el dictado de la Ley de Emergencia se ha aplicado a la Concesionaria el Régimen Tarifario de Transición, aunque sin los alcances previstos en el Acta Acuerdo.

1. La emergencia pública: Leyes 25.561 y 25.790.

Al dictarse la Ley N° 24.065, se fijaron los siguientes objetivos para la política nacional de electricidad: (i) proteger adecuadamente los derechos de los usuarios; (ii) promover la competitividad de los mercados de producción y demanda de electricidad y alentar inversiones para asegurar el suministro a largo plazo; (iii) promover la operación, confiabilidad, igualdad, libre acceso, no discriminación y uso generalizado de los servicios e instalación de transporte y distribución; (iv) regular las actividades del transporte y la distribución de electricidad, asegurando que las tarifas que se apliquen a los servicios sean justas y razonables; (v) incentivar el abastecimiento, transporte, distribución y uso eficiente de la electricidad fijando metodologías tarifarias apropiadas; y (vi) alentar la realización de inversiones privadas en producción, transporte y distribución, asegurando la competitividad de los mercados donde sea posible.

La Concesionaria está obligada a prestar el servicio público de transporte de energía eléctrica en las condiciones establecidas en su contrato de concesión y de acuerdo a la calidad del servicio allí prevista.

El Poder Concedente y el Ente Regulador, es quien fija la tarifa a percibir por la Concesionaria, la calidad del servicio que debe prestar y las sanciones o penalidades a aplicar a la Transportista en caso de incumplimientos al régimen de calidad del servicio público y otras obligaciones a su cargo vinculadas a la concesión.

La tarifa, que determina la remuneración de la Concesionaria, de conformidad con lo previsto en la Ley N° 24.065, debe proveer a los concesionarios "*(...) la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno (...)*".

De esta forma, la remuneración que percibe la Concesionaria debe permitirle cubrir los costos y llevar a cabo las inversiones necesarias para cumplir con la calidad de servicio que se le exige brindar a los usuarios de su sistema de transporte; dejando el contrato de concesión librado a su criterio la naturaleza, entidad, extensión y oportunidad de las inversiones.

Por lo tanto, de acuerdo a lo previsto en las disposiciones regulatorias ya analizadas y en el contrato de concesión de Transba, podemos decir que existe una clara e íntima relación entre los ingresos que debe percibir la Concesionaria, las inversiones que debe ejecutar, los costos operativos que debe cubrir, la calidad del servicio que debe prestar y las sanciones a las que se encuentra sujeta en caso de incumplimiento de dicha calidad. Ello hace que para la debida prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica estos cinco conceptos deben estar en permanente equilibrio.

Ahora bien, este equilibrio que en mayor o en menor medida se venía dando en el servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires desde el origen de la concesión, se vió profundamente alterado con el dictado de la Ley N° 25.561 y las consecuencias que ello significó para el contrato de concesión de Transba, las cuales llevan a la necesidad de recomponer dicho equilibrio y de finalizar la renegociación del contrato de concesión mediante esta RTI.

2. La situación actual de Transba en cuanto a sus ingresos, calidad de servicio e inversiones.

Tanto la Ley 25.561 como la Ley 25.790 refirieron en cuanto al proceso de renegociación tarifaria que *“en ningún caso autorizará(n) a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos, a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones”*, lo cual implicaba una doble carga para la Concesionaria quien además de haber sufrido las consecuencias de la pesificación de su tarifa, debía continuar prestando el servicio en las mismas condiciones y con las mismas obligaciones que imperaban con anterioridad a la emergencia.

Como indicamos, el equilibrio entre ingresos, costos, inversiones y calidad, que en mayor o en menor medida se venía dando en el servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires desde el origen de la concesión, se vió profundamente alterado con el dictado de la Ley N° 25.561 y las consecuencias que ello significó para el contrato de concesión de Transba, lo cual llevó a la necesidad de recomponer dicho equilibrio y de renegociar el contrato.

Para ello en el Acta Acuerdo se previeron dos etapas: el Régimen Tarifario de Transición y la RTI. En el Régimen Tarifario de Transición, se dispuso: (i) un aumento promedio de la remuneración del 25%, desde el 01.06.05; y (ii) el procedimiento para el ajuste semestral de los ingresos de Transba en función

de los reales mayores costos. El ajuste se previó aplicar cuando resultara una variación de los costos igual o superior al 5% semestral, de acuerdo a una fórmula polinómica establecida a tal fin. La vigencia de este Régimen fue prevista hasta el establecimiento del nuevo cuadro tarifario que resulte de la RTI a realizar por el ENRE.

Como el ENRE nunca realizó la RTI, tampoco se fijó el nuevo régimen tarifario de Transba. Asimismo, los ajustes semestrales de la remuneración de mi mandante en función de los reales incrementos de los costos operativos y de las inversiones, nunca fueron aplicados en los términos acordados, ya que únicamente se reconocieron ajustes parciales y no en función de los reales mayores costos sino de los IVC calculados en base a índices oficiales del Gobierno.

A su vez, para cubrir la insuficiencia de ingresos de Transba por la falta de ajuste de su remuneración, se dispusieron diversos mecanismos regulatorios de asistencia financiera que, si bien representaron mayores ingresos para mi mandante, fueron claramente insuficientes. Ello sin perjuicio de que tales ingresos no constituyeron ajustes tarifarios conforme los términos del Marco Regulatorio Eléctrico.

En virtud de lo expuesto, durante estos últimos casi 12 años desde la celebración del Acta Acuerdo, Transba se ha visto obligada a prestar el servicio público a su cargo en las condiciones de seguridad, calidad y confiabilidad requeridas por el Estado Concedente, sin que para ello este último le reconociera un ingreso que le permitiera a la Concesionaria cubrir los costos necesarios para su prestación, contar con los ingresos necesarios para continuar realizando inversiones y las tareas que permitan seguir desarrollando el Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, y mucho menos percibir una rentabilidad razonable.

El esquema tarifario de la Transportista establece una ecuación económico financiera destinada a cubrir los costos operativos y las inversiones destinadas a la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte a su cargo, además de permitir el pago de los impuestos que le corresponden y el reconocimiento de una tasa de rentabilidad sobre el capital invertido.

En tal sentido, cabe destacar que TRANSBA no ha tenido Revisión Tarifaria alguna desde su inicio, por lo que a lo largo de sus 19 años de actividad su ecuación económico financiera sufrió importantes deterioros. En tal sentido, a partir de la sanción de la Ley de Emergencia Económica N° 25.561 y la falta de adecuación tarifaria produjo que la relación entre los ingresos y los costos operativos de la Empresa disminuya.

Así las cosas, dicha situación fue agravándose al punto que los ingresos anuales de la Transportista comenzaron a ser insuficientes para cubrir los costos operativos, las inversiones y los impuestos; situación que ha ido

empeorando año tras año debido a la falta de reconocimiento en la remuneración de las variaciones de costos conforme fue dispuesto en el Acta Acuerdo.

Aún más, Transba debió solicitar durante los años 2013 y 2014 asistencia financiera transitoria a Transener.

Ahora bien, pese a las circunstancias expuestas, en tanto servicio público, el transporte de energía eléctrica a cargo de Transba debió seguir prestándose en condiciones de continuidad y seguridad, para lo cual la Concesionaria puso todo su compromiso, conocimientos y recursos a los fines de alcanzar los máximos niveles de calidad y seguridad posibles.

En tal sentido, es importante mencionar que a pesar de la falta de actualización y previsión tarifaria de Transba, el servicio público posee índices de calidad de excelencia, con mejora continua en la disminución de Tasa de Fallas y aumento de la disponibilidad de su equipamiento, lo cual permite a la Empresa posicionarse como referente a nivel regional e internacional, tal como puede verse en el informe de Indicadores de Rendimiento incluido como Anexo I a la presente.

En el mismo orden, cabe destacar que dichos niveles de calidad de servicio han sido sostenidos en el tiempo, lo que muestra la efectividad y eficiencia en la asignación de recursos para ejecutar planes de inversión y programas de mantenimiento en el Sistema de Transporte, brindando un servicio de excelencia, conscientes de la importancia del mismo para el desarrollo del país.

Lo expuesto significa que los escasos recursos que debió administrar la Concesionaria fueron asignados al mantenimiento de la calidad del servicio, lo cual se consiguió en el período en cuestión, aun habiendo afrontado la Concesionaria el pago de las penalidades por incumplimientos al régimen de calidad de servicio determinadas por el ENRE y aplicadas por CAMESA.

Todo ello, lógicamente, debiendo postergar otras necesidades del servicio que son precisamente las que deben ser atendidas en el presente proceso de RTI.

Al respecto, tal como ha sido informado mediante Nota DG 6/16, se destaca el cumplimiento de la Concesionaria de los planes de inversión establecidos en el Acta Acuerdo, el Acuerdo Instrumental y el Convenio de Renovación.

En efecto, en dicha presentación se señaló que de acuerdo a lo establecido en el Convenio de Renovación, esta Transportista ha remitido mensualmente al ENRE la información relacionada con el avance de los Planes de Inversión y de la Proyección Económico Financiera, teniendo además el ENRE acceso a los sistemas y toda la documentación contable relacionada, lo cual fue implementado a requerimiento del Regulador, a la vez que realizó

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

periódicamente inspecciones en campo y auditorías para constatar el cumplimiento de los planes de inversión.

Asimismo, se indicó que por su parte el ex Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios realizó numerosas y minuciosas auditorías por las instalaciones de la Compañía a los efectos de verificar la ejecución física de las inversiones comprometidas en los mencionados acuerdos.

En consecuencia, tanto el ENRE como el Poder Concedente, se encuentran en pleno conocimiento de la situación actual del servicio público de transporte de energía eléctrica a cargo de mi mandante, la cual puede sintéticamente resumirse en las siguientes consideraciones:

- ✓ Irrepresentatividad de los ingresos resultantes del Acta Acuerdo y de los restantes Acuerdos celebrados durante el Periodo Tarifario de Transición, por cuanto los mismos no resultaron suficientes para cubrir los conceptos previstos en el art. 40 de la Ley N° 24.065: costos operativos razonables aplicables al servicio, inversiones, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable.
- ✓ Como resultado del Período de Transición Contractual, aún vigente, se ha generado una profunda y absoluta alteración de todas las variables y condiciones del contrato de concesión, lo cual se evidenció en la pérdida de su equilibrio económico financiero.
- ✓ Ello fue una clara y directa consecuencia de los incumplimientos del Estado Nacional a los compromisos asumidos en el Acta Acuerdo, fundamentalmente por la falta de reconocimiento del ajuste de la tarifa de Transba de acuerdo a la real variación de los costos de operación y de las inversiones, así como por la omisión de llevar a cabo la RTI y fijar un régimen tarifario conforme los principios previstos en la Ley N° 24.065.
- ✓ Contrariamente al comportamiento del Estado Nacional, la Concesionaria en todo momento ha cumplido con los compromisos asumidos en el Acta Acuerdo y en los restantes Acuerdos celebrados durante el Período Tarifario de Transición. En definitiva, ha cumplido con la obligación dispuesta por la propia Ley de Emergencia de continuar prestando el servicio público sin alterar sus obligaciones, fundamentalmente las referidas al mantenimiento eficiente de la calidad del servicio.

Adicionalmente, se destaca la mora en el pago de CAMMESA de las liquidaciones mensuales de los ingresos de Transba derivados de la Resolución ENRE N° 327/2008 y el no reconocimiento de los intereses que conforme a Los Procedimientos le corresponden a la Concesionaria.

Las circunstancias expuestas originaron la actual situación de desequilibrio económico financiero del contrato de concesión de Transba, la cual debe ser recompuesta mediante el presente proceso de RTI.

3. El equilibrio económico financiero del contrato de concesión de Transba.

Al celebrarse el contrato de concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Provincia de Buenos Aires entre Transba y el Poder Ejecutivo Nacional, representado por el Secretario de Energía, la remuneración de la Concesionaria se fijó con una tarifa en dólares estadounidenses, con un sistema de ajuste semestral, revisiones ordinarias cada cinco años y extraordinarias cuando "circunstancias objetivas y justificadas" así lo requirieran, a los fines del mantenimiento de su valor frente a las variaciones de los costos.

Ello fue así dispuesto, para cumplir con lo establecido en el art. 40 de la Ley 24.065 que dispone: *"Los servicios suministrados por los transportistas y distribuidores serán ofrecidos a tarifas justas y razonables, las que se ajustarán a los siguientes principios: a) Proveerán a los transportistas y distribuidores que operen en forma económica y prudente, la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno determinada conforme lo dispuesto en el artículo 41 de esta ley; ..."* y en el artículo 42 inciso d) de la citada norma, que prevé que *"las tarifas estarán sujetas a ajustes que permitan reflejar cualquier cambio en los costos del concesionario, que éste no pueda controlar"*.

Así, las revisiones periódicas, ordinarias y extraordinarias pautadas, justamente tuvieron por finalidad mantener la ecuación económica financiera del contrato de concesión.

Al respecto cabe mencionar que, el contratista particular tiene, en el marco de los contratos administrativos, una garantía a que la ecuación económico-financiera del contrato, esto es el margen razonable de ganancias estipulado al momento de su celebración, sea mantenida y, en caso de ser alterada, sea restaurada o le sean resarcidos los daños sufridos por causa de la actuación estatal o por ciertos riesgos. Esa garantía constituye un verdadero derecho, y actúa a modo de contrapeso frente a las grandes prerrogativas estatales, entre las que se cuenta el *ius variandi*.

Dos reglas se desprenden de esto: (i) que el particular contratista tiene, frente al Estado, el derecho adquirido al mantenimiento de la ecuación económico-financiera; y (ii) que en caso de alteración de la ecuación, el particular contratista está facultado para solicitar, tanto en instancia administrativa como judicial, la restauración del equilibrio y, en su caso, el resarcimiento de los daños que hubiere sufrido. Este último concepto es al que nos referimos en el Capítulo III de la presente, habiendo efectuado en el mismo la reserva de derechos correspondiente.

Estas dos reglas constituyen doctrina consolidada de la CSJN. Ya en *Salamone c/ Dirección Nacional de Vialidad* (1988), la Corte sostuvo que el contratista particular puede demandar a la Administración si ésta, a través de la fijación de coeficientes correctores negativos del contrato, se apartaba de la ecuación económico-financiera del contrato, alterándola. Con similar criterio y por las mismas razones, en *Cía. San Pablo de Fabricación de Azúcar S.A.* (1991) la CSJN revocó una sentencia de Cámara que había impuesto al contratista una serie de garantías que alteraban la ecuación económico-financiera. Consideraciones análogas realizaron sus jueces en *La Proveedora Industrial S.A. c/ Municipalidad de La Plata* (1992) y en *Telecomunicaciones Internacionales de Argentina S.A. y otros c/ Comisión Nacional de Telecomunicaciones* (1997).

Sin embargo, probablemente sea *Maruba S.C.A. Empresa de Navegación Marítima* (1998) la sentencia en que la CSJN fijó definitiva y explícitamente esta doctrina. Sus términos fueron los siguientes: *“Aun cuando las tarifas no constituyen un precio único e inmutable para regir durante todo el tiempo de la concesión, el concesionario tiene derecho a reclamar la indemnización correspondiente en el caso de que los nuevos precios alteren la ecuación económico-financiera de la concesión”*.

Actualmente, la doctrina emergente de esa decisión fue ratificada tácitamente en *Gas Natural Ban S.A. c/ Resolución 506/97 ENARGAS* (2004) e *Hidroeléctrica Tucumán S.A. c/ Estado Nacional y Provincia de Tucumán* (2005).

Por otro lado, los autores de doctrina administrativista también se han pronunciado en el mismo sentido. Así, Miguel Bercaitz³ ha sostenido que *“La ecuación económico-financiera no puede ser alterada en forma directa por ninguna modificación”* y que, por eso, *“la indemnización se otorga para restablecer ese equilibrio de la ecuación económico-financiera, en la medida en que se la altera por las modificaciones que la Administración introduce en ejercicio de sus poderes propios”*.

Lo mismo sostiene Miguel Marienhoff⁴, al afirmar que el iusvariandi del Estado encuentra dos límites: *“la necesidad de mantener el equilibrio financiero a favor del cocontratante”* y la *“ineludible obligación estatal de respetar las garantías constitucionales que pudieran resultar afectadas por la ‘modificación’ introducida o pretendida”* por la Administración.

En idéntico sentido se pronunció Héctor Escola, explicando que la potestad modificatoria de la Administración encuentra un importante límite en *“la necesidad de que en todo momento, al disponerse la*

³ Cfr. BERCAITZ, Miguel Á., *Teoría General de los Contratos Administrativos*, 2ª edición, Buenos Aires, Depalma, 1980, p. 403

⁴ Cfr. MARIENHOFF, Miguel S, *Tratado de Derecho Administrativo*, Abeledo Perrot, 2003, T. III, Pag 737.

modificación de la relación contractual, debe mantenerse su equilibrio económico-financiero a favor del cocontratante particular”.

Sin duda, la recomposición del equilibrio económico financiero de la concesión era y es el principal objetivo de la renegociación del contrato de concesión dispuesta por la Ley de emergencia económica. Esta circunstancia debe ser especialmente tenida en cuenta en el presente proceso de RTI, ya que el resultado del mismo debe ser un nuevo régimen tarifario que cumpla con los principios legalmente previstos para la debida prestación del servicio público.

V. El proceso de la RTI.

El nuevo régimen tarifario que se fije para el próximo quinquenio deberá establecer el equilibrio entre la calidad del servicio que se exige a la Concesionaria, los costos operativos y las inversiones necesarias para cumplir con dicha exigencia, las responsabilidades de la Concesionaria por la prestación del servicio y la remuneración que percibe esta última, la cual debe cumplir con el principio de tarifas justas y razonables.

En el Acta Acuerdo el Concedente y el Concesionario acordaron expresamente la recomposición del contrato de concesión, es decir de su equilibrio económico financiero, en dos etapas: el Régimen Tarifario de Transición y la RTI. En atención a que la RTI pondrá fin al Período de Transición Contractual que continúa vigente, el régimen tarifario para el próximo quinquenio que resulte del proceso de RTI debe tener como único objeto el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión. Sólo de esa forma se podrá considerar cumplida la recomposición del contrato de concesión.

Bajo dicha óptica, en este capítulo nos referiremos a las principales pautas, criterios y contenidos que fueron previstos para llevar a cabo el proceso de RTI y señalaremos las consideraciones más relevantes que deben ser tenidas especialmente en cuenta para que el régimen tarifario que resulte de dicho proceso tenga como consecuencia la recomposición del contrato de concesión.

1) Definición de la RTI y su contenido. El Capítulo X de la Ley 24.065 y las pautas establecidas en el Acta Acuerdo.

La RTI se encuentra definida en el Acta Acuerdo como “el procedimiento que implementará el ENRE durante el período comprendido entre la fecha de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, convocando a la Audiencia Pública para considerar los términos de la CARTA DE ENTENDIMIENTO y el 31 de marzo de 2006, con el objeto de determinar el nuevo régimen tarifario de la CONCESIÓN (...). El nuevo régimen tarifario resultante de la RTI será de aplicación a partir del 1º de mayo de 2006, conforme las condiciones establecidas en el ACUERDO”.

Por su parte, en la cláusula 13 del Acta Acuerdo se dispuso que *“El proceso de la REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL estará a cargo del ENRE y se desarrollará en el período comprendido entre la fecha de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, convocando a la Audiencia Pública para considerar los términos de la CARTA DE ENTENDIMIENTO y el 31 de marzo de 2006. El nuevo régimen tarifario resultante entrará en vigencia el 1 de mayo de 2006. En el caso de que una nueva variación en la remuneración del CONCESIONARIO que resulte de la Revisión Tarifaria Integral sea superior al porcentaje establecido en la cláusula cuarta, párrafo 4.1., el incremento se trasladará a las tarifas en TRES (3) etapas, en porcentajes similares. En ese caso el primer ajuste se producirá el 1º de mayo de 2006, el segundo el 1º de noviembre de 2006 y el tercero el 1º de mayo de 2007”.*

Asimismo, en la cláusula 13 se dispuso la fijación de un nuevo régimen tarifario conforme a lo estipulado en el Capítulo X “Tarifas” de la Ley Nº 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, aplicándose las pautas contenidas en el Acta Acuerdo.

Por su parte en la Cláusula 14 se previeron las PAUTAS para la RTI, de manera concreta, refiriendo al diseño de la remuneración, inversiones, eficiencia en la prestación del servicio, costo del servicio, entre otras cuestiones que se desarrollarán más adelante.

La tarifa es un instrumento indispensable para que mi mandante pueda prestar el servicio público de transporte de energía eléctrica en forma regular y continua, y cumplir con las obligaciones que le fueron impuestas con motivo de la concesión otorgada, atendiendo las necesidades indispensables y generales de transporte de energía eléctrica.

Conforme lo contempla el artículo 40 de la Ley 24.065, resulta indispensable que Transba perciba una tarifa justa y razonable a fin de poder obtener ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, inversiones, impuestos, amortizaciones y, a su vez, obtener una rentabilidad razonable por la actividad que realiza.

Asimismo, el artículo 41 establece que las tarifas que apliquen los transportistas y distribuidores deberán posibilitar una razonable tasa de rentabilidad, y que la tasa deberá: a) Guardar relación con el grado de eficiencia y eficacia operativa de la empresa; y b) Ser similar, como promedio de la industria, a la de otras actividades de riesgo similar o comparable nacional e internacionalmente.

Por su parte el artículo 42 de la citada norma establece que los contratos de concesión a transportistas y distribuidores incluirán un cuadro tarifario inicial que será válido por un período de cinco (5) años estableciendo que

las tarifas subsiguientes establecerán el precio máximo que se fije para cada clase de servicio.

Al respecto el artículo 43 dispone que *“Finalizado el período inicial de cinco (5) años el ente fijará nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de cinco (5) años. El cálculo de las nuevas tarifas se efectuará de conformidad con lo establecido por los artículos 40 y 41 y se fijarán precios máximos de acuerdo a lo dispuesto por el artículo precedente”*.

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

Las citadas disposiciones legales, el contrato de concesión y el Acta Acuerdo, constituyen las bases sobre las cuales debe ser realizada la presente RTI.

2) El proceso definido por el ENRE para la actual RTI (Decreto N° 134/2015; Res. MinEYM 196/2106 y Res. ENRE N° 524/2016).

Por medio del Decreto 134/2015, de fecha 16 de diciembre de 2015, se declaró la emergencia del sector Eléctrico Nacional hasta el 31 de diciembre de 2017. En dicho Decreto, respecto de la situación del transporte de energía eléctrica se destacó el riesgo asociado a los equipos de transmisión y transformación del Sistema de Transporte en Alta Tensión, ante imprevistos que impliquen una afectación potencial significativa al abastecimiento de la demanda, y la existencia de condiciones de saturación y alta exigencia en algunas regiones de la red troncal, lo cual afecta la eficiencia operativa y la calidad del servicio.

En función de los antecedentes y las consideraciones manifestadas en dicho acto, se instruyó al Ministerio de Energía y Minería para que elabore, ponga en vigencia, e implemente un programa de acciones que sean necesarias en relación con los segmentos de generación, transporte y distribución de energía eléctrica de jurisdicción nacional, con el fin de adecuar la calidad y seguridad del suministro eléctrico y garantizar la prestación de los servicios públicos de electricidad en condiciones técnicas y económicas adecuadas.

Con tal motivo, mediante la Resolución N° 196-E/2016 el Ministro de Energía y Minería instruyó al ENRE para que lleve a cabo todos los actos que fueren necesarios a los efectos de proceder a la Revisión Tarifaria Integral

de las empresas concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, la que deberá estar finalizada antes del 31 de enero de 2017.

A tal efecto, el ENRE dictó la Resolución 524/2016, mediante la cual dispuso que con el fin de llevar a cabo el proceso de RTI, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 45 de la Ley N° 24.065, las Empresas Transportistas deben solicitar la aprobación de la tarifa que aplicarán durante el próximo período tarifario.

Asimismo, aprobó el Programa a aplicar para la RTI del Transporte de Energía Eléctrica en el año 2016, que surge como Anexo integrante de la Resolución, y fijó un plan de trabajo con un cronograma de tareas que va desde la solicitud del Transportista hasta la Resolución ENRE que establece la remuneración.

El referido programa establece los criterios y metodología que utilizará el ENRE y a la que deben ajustarse las Concesionarias, con relación a los aspectos de la RTI que serán abordados con mayor detenimiento en el punto VI de la presente nota "La propuesta tarifaria".

Finalmente, en virtud de lo dispuesto en la Resolución N° 524/2016, el Ente Regulador mediante las Notas ENRE N° 122.750 fue realizando los requerimientos de información y documentación a Transba.

3) Revisión Tarifaria Integral. Marco y alcance. Diferencia con Revisión Tarifaria Quinquenal. Diferencia entre cuadro tarifario y régimen tarifario.

La ley N° 24.065 establece que los contratos de concesión de las Transportistas y Distribuidoras incluirán un cuadro tarifario inicial que será válido por un período de cinco años, al término del cual el ENRE debe fijar nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de 5 años.

El procedimiento de la revisión quinquenal de la tarifa se encuentra contemplado en el artículo 45 que dispone que *"Los transportistas y distribuidores, dentro del último año del período indicado en el artículo 43 de esta ley, y con sujeción a la reglamentación que dicte el ente, deberán solicitarle la aprobación de los cuadros tarifarios que respondan a lo establecido en el artículo 42 que se proponen aplicar, indicando las modalidades, tasas y demás cargos que correspondan a cada tipo de servicio, así como las clasificaciones de sus usuarios y las condiciones generales del servicio. Dichos cuadros tarifarios, luego de su aprobación, deberán ser ampliamente difundidos para su debido conocimiento por parte de los usuarios"*.

Así, dentro del último año del período indicado, tanto los Transportistas como Distribuidores deben solicitar al ENTE la aprobación de los

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

cuadros tarifarios que se proponen aplicar, indicando las modalidades, tasas y demás cargos que correspondan a cada tipo de servicio.

De conformidad con lo previsto en el contrato de concesión de Transba y en la Ley N° 24.065, a principios del 2001 debía llevarse a cabo la primer revisión tarifaria para que el ENRE fijase la tarifa que se aplicaría a la concesionaria en el período 2002/2007. Sin embargo, la emergencia pública declarada por la Ley N° 25.561 y los cambios normativos introducidos a partir de la misma, produjeron una alteración significativa de las condiciones jurídicas y económicas del contrato de concesión de Transba. Por ello las mismas normas establecieron la renegociación de dicho contrato para la recomposición de sus obligaciones y condiciones.

Con tal motivo, conforme ya indicamos, Transba celebró el Acta Acuerdo, la cual contiene los términos y condiciones de la adecuación de su contrato de concesión. Según lo allí dispuesto, para la renegociación y regularización del contrato se previeron dos etapas: (i) la aplicación de las condiciones establecidas para el Régimen Tarifario de Transición; y (ii) la realización de la RTI, para establecer el nuevo "régimen tarifario" de la concesión.

Cabe destacar, que el Acta Acuerdo no se limita a una revisión tarifaria quinquenal bajo los términos del contrato de concesión y de la Ley N° 24.065, conforme hubiera correspondido en 2001, sino que establece la realización de una "Revisión Tarifaria Integral" para la determinación del nuevo "régimen tarifario".

En función de lo expuesto, cabe efectuar una distinción entre los conceptos de tarifa, cuadro tarifario y régimen tarifario. La tarifa puede ser entendida como el precio que pagan los usuarios al prestador de un servicio público. El cuadro tarifario es la forma en que se formulan las diferentes tarifas que surgen del régimen tarifario, bajo un formato determinado en el contrato de concesión y que constituyen los valores máximos. El régimen tarifario, en cambio, es un concepto más amplio que tiene que ver con la determinación o clasificación de las modalidades de prestación de un servicio público y los componentes que conforman o situaciones que afectan el precio o tarifa que paga el usuario; constituye la concreción en el cuadro tarifario de los principios tarifarios.

El acuerdo arribado entre la Concedente y la Concesionaria, plasmado en el Acta Acuerdo, comprende la renegociación integral del contrato de concesión. La regularización, adecuación o recomposición del contrato de concesión que supone su renegociación, podrá considerarse finalizada y se encontrará plenamente cumplida, con la realización de la RTI y la fijación del nuevo régimen tarifario, según las disposiciones de la Ley N° 24.065, y su normas vinculadas, y de acuerdo a las pautas previstas en el Acta Acuerdo.

En el sentido expuesto, la actual revisión tarifaria no puede limitarse a una revisión tarifaria quinquenal como debía ser la de 2001,

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6° piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (BB103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 0291 - 4557422

debiendo abarcar y contemplar las situaciones, circunstancias, criterios y demás consideraciones que postulamos en esta presentación, de manera integral, conforme se encuentra prevista en el Acta Acuerdo, y con el firme propósito de restablecer la ecuación económica financiera del contrato de concesión de Transba.

Dicho equilibrio supone recomponer la relación de proporcionalidad y equilibrio que debe existir entre los ingresos que percibirá Transba durante el próximo quinquenio, las inversiones que debe ejecutar, los costos operativos que deberá cubrir, la calidad del servicio que se le exigirá y las sanciones a las que estará sujeta en caso de incumplimiento de dicha calidad.

Asimismo, los ingresos del nuevo quinquenio que se determinen para la Concesionaria como resultado de la tarifa y el régimen tarifario que se establezcan en la presente RTI, deberán permitirle a Transba satisfacer los costos operativos, impuestos, amortizaciones y asegurarle una tasa de retorno razonable.

De esa forma la remuneración de la Concesionaria estará nuevamente encuadrada en los criterios y principios de la Ley N° 24.065 y en las previsiones del contrato de concesión. Sólo así, podrá ciertamente decirse que existe una remuneración “justa y razonable”, ya que su valor se corresponderá económicamente con el valor económico de las prestaciones a remunerar, al considerar básicamente el costo del servicio más la ganancia que debe asignarse a la actividad económica que lleva a cabo Transba al prestar el servicio público concesionado.

4) La RTI y la valuación de la base de capital. Métodos y resultados.

Conforme el Acta Acuerdo, una de las pautas establecidas para la RTI es la determinación de la base de capital y la tasa de rentabilidad. Al respecto, en la cláusula 14, punto 14.1.8 se establece:

“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 de la concesión se determinará tomado en cuenta los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio. Para la valuación de dichos activos se considerará: a) el valor inicial de los bienes al comenzar la concesión, como también aquel correspondiente a las incorporaciones posteriores, y b) el valor actual de tales bienes, resultante de aplicar criterios técnicos fundados que expresen en forma justa y razonable dicha estimación, tomando en cuenta el estado actual de conservación de dichos bienes”.

Todas las valuaciones se efectuarán en moneda nacional.



La tasa de rentabilidad se determinará conforme lo establece el artículo 41 de la Ley 24.065”.

Pese a lo dispuesto en el Acta Acuerdo celebrada con la UNIREN y ratificada por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, en el Programa aprobado como Anexo de la Resolución ENRE N° 524/16 el Ente Regulador dispuso:

“4. BASE DE CAPITAL

Para la determinación de la base de capital se utilizará la metodología de valuación a costo histórico. Para aquellas TRANSPORTISTAS que han tenido revisión tarifaria, dicha metodología implica que el valor del activo regulado inicial será la base de capital establecida en la última revisión tarifaria. A dicho valor se le adicionarán anualmente las inversiones realizadas a posteriori, descontando los montos correspondientes a bajas y amortizaciones. Finalmente con el objetivo de mantener el valor real de los activos, la base será actualizada según la evolución de índices oficiales representativos de la estructura de los bienes considerados. Para aquellas TRANSPORTISTAS que no han tenido revisión tarifaria, el importe de la base de capital inicial surge como contrapartida de los aportes y del pasivo transferido al comenzar el contrato de concesión del servicio, menos el valor de la opción por actividades no reguladas.

Específicamente, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones generales:

- *La valuación se efectuará en moneda nacional.*
- *En cuanto a los índices de actualización a ser utilizados, las series utilizadas al respecto deberán ser adjuntadas a la propuesta.*
- *Altas del período: para la determinación de la base de capital se considerarán sólo aquellas inversiones que correspondan a la actividad regulada de la Concesionaria, excluyéndose toda inversión correspondiente a actividades no reguladas y aquellas realizadas con aporte de terceros y/o donaciones.*
- *Se deberán presentar todas las inversiones, discriminando aquellas ejecutadas: i) con fondos propios; ii) con aporte de terceros y/o donaciones; y, iii) para actividades no reguladas. Para aquellas transportistas que tuvieron revisión tarifaria, se deberá identificar las altas realizadas anualmente desde el inicio de ese periodo tarifario. Para las que no tuvieron revisión, desde el inicio de la concesión.*
- *Para los activos incorporados al patrimonio (dados de alta) en los años 2002 y 2003, las transportistas deberán informar los índices aplicados para su ajuste por inflación en cada período en el cual dicho ajuste fuera realizado.*
- *Depreciaciones: deberán informarse los años de vida útil típica asignable al activo o equipamiento, respetando los parámetros de la Contabilidad Regulatoria establecida por el ENRE”.*

De lo expuesto surge claramente que, en términos económicos, el Acta Acuerdo prevé dos posibles metodologías de valuación para la

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6º piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 0291 - 4557422

determinación de la base de capital: el valor bruto de la inversión desde el comienzo de la concesión, y el valor de reemplazo de los bienes integrantes de la concesión. Sin embargo, estos criterios definidos en el Acta Acuerdo no son los recogidos en forma completa en la Resolución ENRE N° 524/16, que da lugar al proceso de RTI, tal como lo indicamos en la Nota DG 33/16.

Sobre esta cuestión, cabe señalar en términos claros y precisos que, de someterse estrictamente la Concesionaria a lo dispuesto por el ENRE en la citada Resolución como criterio y metodología para la valuación de la base de capital, quedarían fuera de análisis diversas situaciones y cuestiones derivadas de la emergencia económica declarada y del incumplimiento del Acta Acuerdo, lo cual implicaría una clara y considerable afectación de la base de capital y su remuneración.

Con relación a este punto, no puede pasarse por alto que en el Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento UNIREN, el cual constituye un antecedente relevante del Acta Acuerdo, se indicó que:

“En la etapa de transición no se buscó definir un nivel objetivo de rentabilidad ni se definieron metodologías o procedimientos para calcular la base de capital, ya que el flujo de fondos sólo se acordó para un año. El cálculo y determinación de estos componentes quedará para la instancia de la Revisión Tarifaria Integral, cuya entrada en vigencia se prevé para inicios de 2006. Cuando llegue ese momento, se deberán exponer las diversas líneas metodológicas sobre cómo determinar la base de capital y la tasa de rentabilidad”.

A lo expuesto se agrega el carácter particular que tiene la presente revisión tarifaria, ya que -conforme indicamos- la misma es “integral”, lo cual significa que no sólo abarca la disposición de un nuevo cuadro tarifario si no que tiene como objetivo principal reestablecer el contrato de concesión, recomponiendo su ecuación económica financiera, afectada por la emergencia pública declarada por Ley N° 25.561 y los incumplimientos del Estado Nacional señalados en el Capítulo III del presente, a una situación de régimen normal, basado en las normas permanentes de la actividad y los principios previstos en las normas legales aplicables.

En función de lo expuesto y con el fin de obtener una recomposición del contrato de concesión, en los términos ya señalados, los criterios y las metodologías adoptadas por la Concesionaria para la determinación de la base de capital, son las que resultan del Informe “Determinación de la Base de Capital de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima”, confeccionado por MacroConsulting el 28 de octubre de 2016, que fuera presentado al ENRE con fecha 1 de noviembre de 2016 mediante la Nota DG 37/16.

VI. Propuesta Tarifaria.

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
 Tel.: 0291 - 4557422

● Sede Central:
 Av. Paseo Colón 728, 6° piso
 (C1063ACU) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 5167 - 9100
 Fax: (54-11) 4342 - 4861
 e-mail: info-transba@transener.com.ar
 www.transba.com.ar

En función de las notas ya presentadas y de la información y documentación que se adjunta a la presente, Transba ha cumplido en tiempo y forma con su obligación de remitir al ENRE toda la información solicitada por este último para llevar a cabo la presente RTI.

Con fundamento en dicha información y documentación, en el presente capítulo efectuamos la propuesta tarifaria.

1) Proyección de los Costos Operativos e Inversiones.

Mediante la Resolución 542/2016 el ENRE dispuso que las Transportistas deben estimar para el próximo período tarifario los costos de operación y mantenimiento, y presentar los planes de inversiones para los próximos cinco años posteriores a la entrada en vigencia de la RTI.

Con relación a los costos e inversiones proyectadas, el ENRE mediante la Nota N° 122750, solicitó a Transba:

- Punto III de la Nota: los costos proyectados para el próximo período tarifario detallando los costos de explotación (operación y plan de mantenimiento) y de administración. Como así también, el tipo de equipamiento de la actividad regulada; informando las remuneraciones por tipo de actividad y Convenio Colectivo de Trabajo.
- Punto IV de la Nota: el plan de inversiones para el próximo período tarifario, contemplando la normalización progresiva desde el punto de vista de la seguridad pública, considerando las normas técnicas de Gestión de Seguridad Pública y un Plan de Gestión Ambiental.

En lo referente a los costos operativos de Transba, como Anexo II se adjunta un análisis de los mismos para el período 1999/2017 considerando los costos históricos totales de operación y mantenimiento de las instalaciones reguladas y de aquellas instalaciones de 500 kV que Transba opera y mantiene como Transportista Independiente de Transener. Es decir se agruparon todos los gastos relacionados a la operación y mantenimiento de instalaciones de la red de transporte.

Dicho análisis se realizó teniendo en cuenta además la evolución total de instalaciones que se fueron incorporando a la red de transporte por distribución troncal.

La falta de actualizaciones tarifarias y previsión de ingresos desde el año 2002 originó una fuerte disminución de costos medios operativos optimizando de manera forzada los costos operativos y la actividad general de la Empresa.

No obstante ello, el incremento de instalaciones y las nuevas tecnologías asociadas ocasionaron la necesidad de mayores recursos operativos para su mantenimiento, la adecuación de planes de contingencias, la ejecución de tareas postergadas sobre las instalaciones civiles y electromecánicas y renovación de bases de mantenimiento.

Asimismo, del análisis realizado se advierte que a pesar del ingreso de nuevas instalaciones el incremento de los gastos reales operativos fue siempre menor al proceso inflacionario y aumento de costos que tuvieron en el último quinquenio para la prestación del mismo servicio.

En particular, los rubros asociados a servicio (tales como transporte, limpieza y vigilancia) han acompañado el proceso inflacionario, el cual en diversos años ha superado a la pauta presupuestaria de la compañía, afectando ello a la disponibilidad presupuestaria para destinar recursos al mantenimiento de las instalaciones (reparaciones generales, contrataciones, mejoras civiles, etc.).

Por lo anterior y ante la falta de definición de una tarifa sustentable, fue necesario restringir y postergar gastos operativos, afectado directamente al mantenimiento del equipamiento, para poder sostener el equilibrio económico financiero de la empresa.

Como primera conclusión a destacar de la información analizada surge que los costos medios de la Transportista han disminuido a lo largo del periodo estudiado.

No obstante ello, es menester destacar que es necesario recomponer los ingresos, llevándolos al nivel que garantice la eficiencia, manteniendo los niveles de calidad alcanzados por la concesionaria y conservar la infraestructura en condiciones operativas óptimas conforme la importancia que tiene el Sistema de Transporte por Distribución Troncal en el servicio eléctrico de la comunidad.

Por último, en respuesta al requerimiento formulado por el ENRE mediante Nota N° 123283, se incorpora como Anexo II de la presente la estimación de altas, bajas y amortizaciones de bienes de uso durante el año 2016.

- **Costos Proyectados:**

En cuanto a los costos proyectados para el período 2017/2021, cabe aclarar que las Proyecciones fueron realizadas en pesos, a valores reales constantes, expresadas en moneda de Diciembre de 2016, asumiendo que de haber un impacto inflacionario en los costos y gastos, el mismo será reconocido durante el período tarifario 2017/2021.

Dichos costos incluyen las instalaciones actuales, sin considerar incorporación de equipamiento a futuro, contemplando el mantenimiento de los Sistemas de Gestión de la Calidad ISO 9001; 14001 y OHSAS 18001, incluyendo el Sistema de Gestión Ambiental y de Seguridad Pública, para cumplir con los requisitos establecidos por la regulación en vigencia, establecidos en las Resoluciones ENRE N° 555/2001 y

ENRE N° 057/2003 respectivamente y concordantes, como también los requisitos legales según legislación vigente en Seguridad e Higiene del Trabajo.

Además, se contemplan los costos relacionados con los Seguros de la Compañía, los cuales estimamos que se incrementarán por un crecimiento de las sumas aseguradas y por un posible impacto de las tasas de póliza por endurecimiento del mercado asegurador.

Por su parte, se incluyen los costos relacionados con las remuneraciones y cargas sociales del personal de la Empresa para atender las instalaciones reguladas. En este rubro en particular, se han considerado nuevos ingresos de personal en los años 2017-2021 para atender la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal, ya que la plantilla de personal actual se encuentra al límite de sus posibilidades en base a los recursos actualmente disponibles, lo que implica la necesidad de disponer de un mayor plantel de personal, incluyendo los costos de programas de capacitación, ropa de trabajo, gastos médicos y otros beneficios aplicables al personal, para atender el sistema actual en las condiciones exigidas a la Concesionaria, manteniendo el cumplimiento de toda la legislación, el nivel fallas sobre el sistema y cuestiones vinculadas a la seguridad pública.

El ingreso de nuevo personal resulta fundamental para reforzar los cuadros técnicos afectados a la operación y mantenimiento y garantizar la prestación mínima necesaria en base a los instructivos y recomendaciones actuales de mantenimiento de equipos, así como para tener la capacidad básica de respuesta ante imponderables.

Por último, entre otros, se han incluido los costos asociados a la Participación de Transba en los gastos de CAMMESA en su condición de Administradora del Mercado Eléctrico Mayorista, el pago de la Tasa de Fiscalización y Control que se abona al ENRE conforme el art. 66 Ley 24.065, la cuota correspondiente por estar asociado a la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina.

- Inversiones Proyectadas.

El plan de inversiones que presenta la Empresa, el cual consta en el Anexo III, tiene una directa vinculación con la Dotación y Gastos operativos que conforman la propuesta de esta Renegociación Tarifaria Integral. El plan de inversiones fue diseñado con el objetivo de poder preservar los activos concesionados y sostener la actual calidad de servicio de manera eficiente.

El plan de inversiones alcanza a una gran diversidad de equipos y sistemas, así como diferentes criterios de ingeniería de implementación que provienen de las diferencias de diseño conceptual que poseen las instalaciones de la empresa. Lo anterior generó que el desarrollo del plan haya sido realizado por diferentes equipos

de especialistas para poder darle un enfoque de alto grado de detalle, compatible con la eficiencia que se busca de la inversión.

Como concepto fundamental, podemos decir que las inversiones del sistema de transporte por distribución troncal están orientadas a mantener la tasa de fallas y tiempos de indisponibilidades, que la Concesionaria presenta en la actualidad, siendo los mismos comparables con empresas de primera línea de la región, así como de Asia y América del Norte, como puede verse en el Anexo I.

Los lineamientos generales utilizados para la elaboración del plan de inversiones propuesto, son los que surgen del Anexo III junto con todos los documentos que sustentan de manera pormenorizada cada ítem del plan de inversiones, los cuales se indican a continuación:

- Reemplazos por obsolescencia.
- Repuestos.
- Mejoras / adecuaciones.
- Equipos / Herramientas.
- Vehículos livianos / pesados.
- Incendio.
- Seguridad Pública.

A los fines de evaluar el impacto en la calidad de servicio que poseen las inversiones del sistema de transporte por distribución troncal es importante tener presente que, de acuerdo a la regulación vigente, no se contempla dentro de las obligaciones de las empresas transportistas la ejecución de las ampliaciones a la red del sistema que deben acompañar la gestión operativa y de mantenimiento de la Empresa.

En tal sentido, si bien actualmente se están ejecutando numerosas ampliaciones y obras destinadas a mejorar la seguridad de abastecimiento y se han proyectado otras importantes ampliaciones, en las Guías de Referencia de la Transportista se han puesto de manifiesto las necesidades de ampliación de la capacidad de transformación en función del crecimiento proyecto de la demanda.

La concreción de las ampliaciones del sistema de Transporte y Distribución, conjuntamente con una mayor oferta de generación, implican la ejecución de inversiones fuera del ámbito de responsabilidad de las empresas de transporte que impactarán en la mejora sensible y continua de los índices de calidad de servicio asociados a la Energía No Suministrada.

2) Base de Capital y Tasa de Retorno.

De acuerdo a lo señalado en el Capítulo III de la presente, en el apartado 14.1.8 del Acta Acuerdo para la determinación de la base de capital se previeron dos posibles metodologías de valuación: el valor bruto de la inversión desde el comienzo de la concesión y el valor de reemplazo de los bienes integrantes de la concesión.

Sin embargo, en el Programa aprobado como Anexo de la Resolución ENRE N° 524/16 el Ente Regulador dispuso que para la determinación de la base de capital se utilizará la metodología de valuación a costo histórico, y estableció que para las Transportistas que no han tenido revisión tarifaria, el importe de la base de capital inicial surge como contrapartida de los aportes y del pasivo transferido al comenzar el contrato de concesión del servicio, menos el valor de la opción por actividades no reguladas.

Tal como indicamos en nuestra Nota DG 33/16, la Concesionaria no considera procedente ni razonable limitarse al uso de la metodología prevista en la Resolución ENRE N° 524/16, ya que de esa forma quedarían fuera de análisis diversas situaciones y cuestiones derivadas de la emergencia económica y del incumplimiento del Acta Acuerdo, que deben ser tenidas especialmente en cuenta en la RTI.

En tal sentido, mediante la Nota DG 37/16 hemos presentado al ENRE la determinación de la base de capital de la Concesionaria, adjuntando el Informe "Determinación de la Base de Capital de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima", confeccionado por MacroConsulting el 28 de octubre de 2016.

A lo expuesto, cabe agregar que mediante la Nota DG 41/16 la Concesionaria ha presentado los dictámenes legales que complementan el Informe de MacroConsulting acompañado por Nota DG 37/16.

Así las cosas, como resultado de la metodología prevista en la Resolución ENRE N° 524/2016 la base de capital regulatoria a considerar para la determinación de los ingresos requeridos por la Concesionaria es de **6.157,3 millones de pesos**.

Se destaca especialmente que Transba determina la remuneración pretendida en base a este valor, conforme se detalla en el punto 3) siguiente del presente Capítulo.

Sin perjuicio de ello y tal como anticipamos en nuestra Nota DG 33/16, reiteramos al ENRE que la valuación de la base de capital conforme el método VNR arroja como resultado el de 1.067.130,7 (en miles de dólares). Por su parte, la base de capital de acuerdo a la metodología que considera el valor total depreciado (VTD) tiene un valor de 496.329,3 (en miles de dólares).

Con relación a la reserva de derechos formulada por Transba en la referida Nota DG 37/16, mediante la presente nota mantenemos y ratificamos dicha reserva de derechos.

Por último, respecto de la tasa de rentabilidad a aplicar para la determinación de los ingresos de la Concesionaria, cabe señalar que la misma fue determinada por el ENRE mediante la Resolución N° 553/2016. Dicha tasa, del 7,70%, es la que se utiliza en el punto 3) siguiente del presente Capítulo para la determinación de la remuneración pretendida por Transba.

3) Modelo Financiero. Equilibrio de la Concesión. Remuneración pretendida.

En función de los conceptos y principios remuneratorios indicados, en el Anexo IV se presenta el cálculo de la remuneración anual que corresponde otorgar a Transba para el próximo período tarifario, a los fines de lograr el equilibrio de la concesión, con el alcance indicado en los Capítulos III y IV de la presente.

Asimismo, en la planilla de dicho Anexo consta el modelo financiero utilizado, detallando para el quinquenio 2017/2022 los conceptos tarifarios analizados: costos de explotación, inversiones, impuestos y la retribución razonable por el capital invertido.

Conforme el flujo de fondos para el cierre financiero que surge de dicho Anexo, la remuneración anual resultante y que se solicita es de \$2.138,24 millones (pesos dos mil ciento treinta y ocho millones doscientos cuarenta y un mil doscientos).

Dicho requerimiento, además de contemplar todos los conceptos indicados en la presente como componentes de la remuneración que se solicita, se realiza considerando -especialmente y como un todo- el régimen de calidad de servicio determinado por el ENRE para el próximo período tarifario y la propuesta de premios realizada por la Concesionaria en el punto 8) del presente Capítulo.

4) Los conceptos que integran el cuadro tarifario.

4) a) Remuneración a asignar a Transba.

De acuerdo a los términos del Contrato de Concesión, la actual remuneración de Transba está integrada por los siguientes conceptos remunerativos: a) Cargos de Conexión, b) Cargos de Capacidad de Transporte, c) Energía eléctrica transportada.

Adicionalmente a los conceptos remuneratorios indicados en el Contrato de Concesión y el Acta Acuerdo, el ENRE debe definir el Cuadro Tarifario a los efectos de la asignación del pago entre los usuarios de la remuneración resultante de esta RTI.

Para ello, se deberán tomar en cuenta el detalle de la cantidad y tipo de equipamientos e instalaciones existentes a la fecha que surgen del Anexo V.

Por lo tanto y de conformidad con la pauta prevista en el apartado 14.1.1, con relación al diseño de la remuneración de Transba en función

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

de conceptos tarifarios concordantes con la estructura de costos propios del sistema de transporte por distribución troncal, para la fijación del cuadro tarifario se deberán considerar los siguientes conceptos remunerativos:

i) **Conexión**, asignando una remuneración por:

i) capacidad de transformación (\$/MVAxh), y

ii) punto de conexión según nivel de tensión (\$/h).

ii) **Capacidad de Transporte**, asignando una remuneración por el equipamiento de transmisión, según nivel de tensión -220, 132, 66 ó 13,2 kV- dedicado a interconectar entre sí los distintos nodos del sistema (\$/km línea x h).

iii) **Energía Eléctrica Transportada**

En relación a este ítem, del expediente de referencia surge que mediante Nota N° 122.823 el ENRE solicitó a CAMMESA que calcule los sobrecostos de larga y corta duración, a los efectos de determinar la nueva categorización de las líneas del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal en la Región de Buenos Aires.

Sin embargo, no surge que el ENRE haya requerido a CAMMESA el cálculo de la Remuneración por Energía Eléctrica Transportada correspondiente a Transba, a ser fijada para el próximo período tarifario.

En atención a ello, considerando el exiguo cronograma fijado por el ENRE para llevar a cabo la presente RTI y que a la fecha no se han requerido a CAMMESA los referidos cálculos, entendemos que ese Ente Regulador asignará un valor cero al cargo de Energía Eléctrica Transportada, tal como lo ha realizado en anteriores revisiones tarifarias de otras Transportistas.

En tal sentido y como fuera manifestado en nuestra Nota DG 29/16, para el presente proceso de RTI Transba consideró que la Remuneración por Energía Eléctrica Transportada es cero.

iv) **Remuneración de cargos de conexión ante un Seccionamiento de Líneas existentes en las futuras Ampliaciones.**

De acuerdo al contrato de concesión de Transba ésta tiene a su cargo la operación y el mantenimiento del sistema de transporte de energía eléctrica existente, no siendo responsabilidad de Transba las ampliaciones de dicho sistema.

La operación y mantenimiento de las nuevas estaciones transformadoras que se han incorporado a la red, mediante el seccionamiento de líneas de

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

transmisión existente, en todos los casos ha quedado a cargo de Transba. Sin embargo, en la mayoría de los casos la remuneración regulada que se ha percibido no ha alcanzado siquiera a compensar los costos operativos asociados a dichas instalaciones.

La incorporación de estas nuevas estaciones requiere efectuar una adecuada revisión de las tareas de operación y mantenimiento de todo el equipamiento a cargo de Transba, debiendo establecerse una remuneración o una tarifa que cumpla el principio de "tarifas justas y razonables" establecido en los artículos 40 y 41 de la ley 24.065.

En función de lo expuesto, se solicita la inclusión dentro del régimen remuneratorio de los cargos asociados a la operación y mantenimiento de los campos de maniobra dedicados a seccionar líneas propiedad de Transba para la vinculación de futuras Ampliaciones en el Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Región Eléctrica Buenos Aires. La inclusión solicitada deberá realizarse asimilando la nueva remuneración que se fije a los nuevos valores de los cargos de conexión que se determinen en la presente RTI.

En función de lo indicado en este punto, el Cuadro Tarifario para el quinquenio 2017/2021 deberá responder a la estructura que se detalla en el Anexo V, de acuerdo a la cantidad y tipo de equipamientos que allí se describe.

Finalmente, es oportuno aclarar que la presente propuesta tarifaria se realiza con los equipos que se encuentran en servicio al 31/10/16, por lo que las instalaciones que se incorporen con posterioridad a dicha fecha deberán ser remuneradas conforme a la tarifa vigente al momento de cada liquidación.

4) b) Remuneración a asignar a la Transportista Independiente Buenos Aires (TIBA).

En el apartado 5.1 del Acta Acuerdo se estableció expresamente que *"En la Revisión Tarifaria Integral el ENRE establecerá la remuneración particular con la que será retribuida la operación y mantenimiento del equipamiento que el CONCESIONARIO opera y mantiene en su condición de Transportista Independiente, en base a los costos eficientes del mismo"*.

Dado que los equipamientos que opera y mantiene TIBA -en su carácter de Transportista Independiente- pertenecen al Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión, se deberá establecer un cuadro tarifario por la operación y mantenimiento de las Estaciones Transformadoras en 500 kV Olavarría, Bahía Blanca y Campana, que deberá ser similar al cuadro tarifario que se fije para el Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión de Transener.

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar



Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671
Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

Al respecto, en el Anexo V se detallan las instalaciones que deben tenerse en cuenta para fijar la remuneración que le corresponde percibir a TIBA de acuerdo con lo señalado en el párrafo precedente.

5) Procedimiento o mecanismo de actualización o ajuste semestral de la Remuneración.

Como ya señalamos, los valores tarifarios que resulten de la presente RTI deben ser justos y razonables. Ello comprende la necesidad de mantener una estricta equivalencia entre la remuneración y los costos eficientes del servicio durante todo el período tarifario previsto para su vigencia. Toda vez que dicho período es de cinco años, para mantener la representatividad del valor de la tarifa respecto de los costos asociados al servicio, debe establecerse que se procederá a redeterminar la remuneración ante el incremento del valor de los costos. De lo contrario, ello significaría una auténtica reducción de la tarifa en términos reales que la Transportista no debe afrontar por sí misma, máxime cuando se producen por circunstancias ajenas a su alcance y a su responsabilidad.

Al respecto, cabe señalar que de conformidad con lo expresamente previsto en los incs. c) y d) del artículo 42 de la Ley N° 24.065, los valores tarifarios que resulten de la RTI deberán ser representativos durante todo período en el que se prevea su aplicación.

En función de lo expuesto, en las pautas que deben observarse para la presente RTI, establecidas en la cláusula Décimo Cuarta del Acta Acuerdo, se previó expresamente:

“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”.

Por su parte, en la Resolución N° 524/2016 el ENRE estableció que *“Las Transportistas deberán proponer mecanismos alternativos de ajustes semestral de la remuneración”.*

En función de todo lo expuesto, como mecanismo de ajuste semestral de la remuneración se propone el que surge del Anexo VI.

6) Régimen impositivo.

El artículo 12 de la Ley N° 15.336 establece la exención tributaria local de la actividad de transporte de energía eléctrica, en los siguientes términos *“Las obras e instalaciones de generación, transformación y transmisión de la energía eléctrica de jurisdicción nacional y la energía generada o transportada en*

las mismas no pueden ser gravadas con impuestos y contribuciones, o sujetas a medidas de legislación local que restrinjan o dificulten su libre producción y circulación. No se comprende en esta exención las tasas retributivas por servicios y mejoras de orden local”.

Por su parte, como ya indicamos, el artículo 40 de la Ley N° 24.065 contempla expresamente a los “impuestos” entre los conceptos que deben estar cubiertos con los ingresos que le corresponde percibir a la Transportista Concesionaria que opere en forma económica y prudente. De esta forma, se encuentra legalmente prevista la incorporación en la tarifa de los impuestos, contribuciones, tasas y cualquier tributo que deba afrontar la Concesionaria.

Cabe destacar, que las Leyes 15.336 y 24.065, que establecen pautas generales y ordenan la política energética, se inscriben en el marco de regulación federal que supone la interpretación del art. 75, inc. 13, de la Constitución Nacional.

En sintonía con lo dispuesto en la normativa citada, el contrato de concesión de Transba en su artículo 27 consagra el principio de estabilidad tributaria.


No obstante ello, tal como hemos expresado al Ente Regulador mediante la Nota GAL N° 224/2016 del 8 de septiembre de 2016, presentada por Transener pero que citamos toda vez que la misma problemática se repite con Transba, algunas autoridades de orden local -provincias y municipios- han reclamado a Transba tributos locales por sumas considerables.

Tales pretensiones implican un claro desconocimiento de la normativa citada en los párrafos anteriores, así como también de la jurisprudencia uniforme de la Corte Suprema de Justicia de la Nación referida al límite de las potestades tributarias locales en la actividad eléctrica.

En el artículo 12 de la Ley N° 15.336, ya transcrito, se observa la intención del legislador de limitar la potestad tributaria en una actividad que constituye un servicio público de jurisdicción federal. Dicha limitación no encuentra otro objetivo que el de evitar que las jurisdicciones provinciales y municipales interfieran en la satisfacción del interés público que se persigue con dicho servicio público.

Como adelantamos, el límite a las potestades tributarias locales en la actividad eléctrica fue confirmado por la CSJN en numerosos pronunciamientos. En este sentido, nuevamente destacamos lo resuelto por nuestro Máximo Tribunal en las causas que Transener llevó adelante para esclarecer su posición frente al impuesto sobre los ingresos brutos, tributo local que en su momento las provincias intentaron imponer sobre los ingresos provenientes de la actividad de Transporte de Energía Eléctrica. Al respecto, de la sentencia dictada por

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar


Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671
Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

la CSJN en los autos "Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión Transener S.A. c/ Provincia de Neuquen s/ Acción declarativa" surge que:

"Las leyes 15.336 y 24.065 por las que se planifica, se establecen pautas generales y se ordena la política energética, se inscriben en el marco de regulación federal que supone la interpretación del art. 75, inc. 13, de la Constitución Nacional".

Es improcedente la pretensión fiscal de una provincia de gravar con el impuesto sobre los ingresos brutos el régimen remuneratorio de la actividad vinculada con el transporte de energía eléctrica, atento que *"es la autoridad federal es quien decidió sobre la base del art. 12 de la ley 15.336 que la concesión de tal actividad no puede ser gravada por impuestos y contribuciones provinciales o municipales, al entender que esos tributos constituyen medidas que restringen o dificultan la libre producción o circulación de la energía"*(el destacado es nuestro). Compañía de Transportes de Energía Eléctrica en Alta Tensión Transener S.A. c. Provincia de Neuquén s. acción declarativa, 16/04/2002.

En forma clara, el fallo citado deja sentado el criterio por el cual debe tenerse en consideración que el art. 12 de la ley 15.336 establece un régimen especial para la actividad de generación, transformación, transmisión y distribución de electricidad, declarándolo exento de impuestos nacionales, provinciales y municipales, y que dicha norma es vigente, sin que pueda reputarse derogado por la ley 22.016 ya que ésta fijaba una política impositiva dirigida a un conjunto específico de sujetos en el que no gravita la actividad vinculada con el transporte de energía eléctrica.

El criterio expuesto ya había sido sostenido por la CSJN en "Hidroeléctrica El Chocón S.A. c. Provincia de Buenos Aires", sentencia del 01/07/1997, y también fue posteriormente ratificado en la causa "Yacylec S.A. c. Provincia de Corrientes", sentencia del 28/02/2006. A ello se agregan los fallos dictados en los autos "Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión Transener S.A. c/Provincia de Entre Ríos" y "Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión Transener S.A. c/ Provincia de Buenos Aires", los cuales remiten al fallo dictado en "Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión Transener S.A. c/ Provincia de Neuquen".

No está de más recordar la reflexión que nuestro Máximo Tribunal realizó al resolver acerca de la aplicación de tributos locales en la actividad de Transporte de Pasajeros llevada a cabo en más de una jurisdicción. En dicha oportunidad, la Corte, citando a Joaquín V. Gonzalez, destacó: *"Son elocuentes las palabras de Joaquín V. González, quién en oportunidad de responder a una consulta acerca de las facultades jurisdiccionales nacionales y provinciales en materia ferroviaria expresó: "Luego, sería monstruoso como idea económica y absurdo como régimen de explotación, que una línea que sale de Buenos Aires y recorre cinco provincias, fuese gobernada, inspeccionada, gravada y regida por cada uno de los gobiernos por cuyos territorios atraviesa. Lejos de ser un agente de*

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6º piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

comercio y prosperidad, lo sería de desorden, de ruina, de pleitos, de divergencias entre provincias, pues cada una procuraría obtener mayores ventajas para su comercio por las tarifas o servicios diversos... la ruina del comercio sería la consecuencia inevitable de un estado de cosas semejante”.


Queda entonces expuesta, como parte de la política energética adoptada por el Estado Nacional, la no aplicación de tributos por las provincias y los municipios en la actividad de transporte de energía eléctrica, por cuanto las medidas de este tipo constituyen claramente una interferencia específicamente vedada por la normativa que regula la actividad de Transba.

Sobre esta cuestión, es oportuno mencionar que, las autoridades locales usualmente reclaman a Transba el pago de tasas locales. Al respecto, el monto total reclamado a la Concesionaria la fecha en forma efectiva asciende a la suma aproximada de un millón quinientos diecisiete mil quinientos noventa y ocho (\$1.517.598), correspondiendo, de dicho importe, la suma de treinta y seis mil doscientos cincuenta (\$36.250) a lo que va del año 2016. No se incluyen dentro de estos montos intereses ni multas.

Los importes señalados son los reclamados en forma efectiva, pero cabe destacar que se encuentran en curso adicionales reclamos sobre los que aún no se determinó tasa a pagar. Amén de estos reclamos expuestos, preocupa aquí la tendencia que se viene observando en forma sostenida y es la pretensión de los municipios de gravar a la actividad de transporte de energía con tasas municipales que son creadas ex profeso sobre hechos imponderables diversos, cuya intención, lejos de prestar un servicio o una mejora a nuestro servicio público, es meramente recaudatoria, tal como describimos en la nota GAL N° 224/2016 presentada por Transener. La generalización de esta tendencia por parte de los municipios constituye una indubitable interferencia en la prestación del servicio público de Transporte de Energía Eléctrica.

Si bien dichos importes no fueron incluidos en esta oportunidad en los costos denunciados por la Concesionaria y por ende no integran la remuneración pretendida, en atención a que los referidos requerimientos afectan la estabilidad tributaria de la Concesionaria y consecuentemente los ingresos que percibirá en virtud de la tarifa, con fundamento en lo dispuesto en la normativa y jurisprudencia citada, solicitamos al ENRE que en el acto administrativo por el cual determine la tarifa resultante de la presente RTI, se disponga especialmente: (i) respecto de los requerimientos ya formulados -indicados precedentemente- que esas tasas no están contempladas en la tarifa que se aprueba en dicho acto; y que (ii) respecto de los futuros requerimientos locales de pago de tasas se disponga un mecanismo regulatorio de reconocimiento de dichos costos a la Concesionaria.

7) Régimen de calidad de servicio y Sanciones.


Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tél.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

En virtud de los fundamentos desarrollados en el Anexo VII, se propone la modificación del Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones, en lo referido a los siguientes temas:

7. a) Indisponibilidades en el Sistema de Transporte solicitadas u originadas por Terceros.

Atento a que, a partir de la entrada en vigencia de la tarifa que se determine en el presente proceso de RTI, se aplicarán a la Transportista los términos previstos en el artículo 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, el ENRE -antes de dicha oportunidad- deberá aclarar que dichos términos serán aplicables para los casos en que un tercero requiriera o produzca la indisponibilidad de las instalaciones y/o equipamiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires para realizar trabajos de construcción y puesta en servicio de ampliaciones debidamente autorizadas por la autoridad regulatoria, como así también, que la indisponibilidad sea requerida por un tercero por razones de seguridad.

En igual sentido, el ENRE deberá considerar que los términos del art. 2 de la Res. ENRE N° 552/2016, también sean de aplicación para los casos de indisponibilidades de instalaciones que sean operadas y mantenidas por la Transportista, sea en su carácter de concesionario, como así también, en carácter de operador.

Por último, se solicita que las indisponibilidades solicitadas y/o causadas por terceros no sean consideradas como salidas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar, dado que las mismas no reflejan el nivel de calidad de servicio que presta TRANSBA, como así también, no aplicar la pérdida de remuneración a la Transportista.

7.b) Indisponibilidades por superación de límites de transferencia.

Atento a que se aplicará a la Transportista los términos previstos en el art. 6 de la Res. ENRE N° 552/2016, es razonable que al superarse los límites de transferencia de las instalaciones, la Transportista quede exenta de la aplicación de sanciones y de toda responsabilidad derivada de las indisponibilidades adicionales en sus instalaciones, como así también, de la pérdida de remuneración que aplica CAMMESA durante el tiempo que perdure la indisponibilidad.

En igual sentido, se solicita que tales indisponibilidades no sean consideradas como tales a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

7. c) Indisponibilidades Consecuentes.

Cuando se produzca una indisponibilidad cuya ocurrencia es inevitable, ya que se debe a una consecuencia necesariamente operativa y de configuración de las



instalaciones, se propone que las Indisponibilidades Consecuentes sean asimiladas a una salida de servicio por razones operativas y que por tal motivo, las mismas no sean penalizadas, sancionándose exclusivamente la indisponibilidad primaria.

En igual sentido, se solicita que las indisponibilidades asimiladas a una Condición Operativa no sean consideradas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

Por último, también se solicita al ENRE que determine la inaplicabilidad de la pérdida de remuneración para el caso de indisponibilidades consecuentes, y en tal sentido instruya a CAMMESA.

7. d) Indisponibilidades por Intervenciones Mayores en Equipamiento.

Se propone que las indisponibilidades programadas que insuman los trabajos necesarios para realizar intervenciones mayores en equipamiento no deben ser pasibles de sanción.

Ello por cuanto realizar intervenciones mayores en equipamiento, redundaría en un beneficio para el sistema, no solamente en materia de seguridad, sino también, económico debido a que prolongar la vida útil de un equipamiento implica también prorrogar su plazo de reposición, con los costos asociados que de tal situación se deriva.

8) Régimen de premios.

El artículo 25 del subanexo B del contrato de concesión de Transba establece que a partir del segundo período tarifario el ENRE establecerá un sistema de premios cuyos valores serán proporcionales al monto de las sanciones y tomará como referencia el nivel de calidad registrado por la Transportista durante el primer período tarifario.

En función de ello y teniendo en cuenta que el ENRE no informó los parámetros del régimen de premios conforme lo establecido mediante Res. ENRE N° 524/2016, se solicita en el presente proceso de RTI que el ENRE determine un sistema de premios que cumpla estrictamente las disposiciones del Contrato de Concesión y, a la vez, que contemple las diversas situaciones ocurridas a lo largo de los 19 años de la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires, entre ellas los supuestos derivados de caso fortuito o fuerza mayor.

Al respecto, se incorpora como Anexo VIII, un detalle de la metodología propuesta para el cálculo de los premios a percibir por la Transportista.

9) Reducción de coeficientes de sanción previstos en el art. 29 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones.

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires

Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires

Tel.: 0291 - 4557422

● Sede Central:

Av. Paseo Colón 728, 6° piso

(C1063ACU) Buenos Aires

Argentina

Tel.: (54-11) 5167 - 9100

Fax: (54-11) 4342 - 4861

e-mail: info-transba@transener.com.ar

www.transba.com.ar

En el marco del actual proceso de Revisión Tarifaria Integral, y según lo manifestado en nuestra nota DG N° 29/16 de fecha 17/10/2016, entendemos que el ENRE determinará el cargo por Energía Eléctrica Transportada a valor cero, considerando que de la vista realizada al expediente de la referencia, dicho cálculo no fue requerido a CAMMESA, según lo establecido en nuestro Contrato de Concesión.

Por tales motivos, y teniendo en cuenta que el total de los ingresos de la Transportista constituirá la base imponible para la determinación de las sanciones, resulta indispensable llevar a cabo las adecuaciones necesarias al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, a fin de recomponer la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión prevista originariamente al inicio de la actividad de la Empresa.

La reducción de tales coeficientes de sanción se justifica en el hecho que la mayor exposición de los ingresos a sanciones modifica el tope del 15% de sanciones respecto a ingresos, que activa la causal de ejecución de la garantía, alcanzándose dicho valor con una menor cantidad de horas de indisponibilidad.

Por tales motivos, y considerando que la Revisión Tarifaria en curso es de carácter integral, y debe tener como objetivo principal la restitución de la ecuación económica y financiera del Contrato de Concesión, que hace a la sustentabilidad económica y operativa de la Empresa, se solicita la reducción a un 82% de los coeficientes para el cálculo de las sanciones, previstos en el artículo 29 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, todo conforme los fundamentos que se desarrollan en el Anexo VII.

En efecto, la reducción de los coeficientes propuesta, compensa de manera equitativa el efecto negativo de la exposición de la totalidad de los ingresos de la Transportista para la determinación de la base imponible aplicable al cálculo de sanciones, y que acelera la aplicación de los topes sancionatorios previstos en el Contrato de Concesión.

10) Primer Período de Gestión.

En función de lo adelantado en los Capítulos anteriores, con relación a este punto corresponde tener especialmente en cuenta lo previsto en el contrato de concesión y en el Acta Acuerdo respecto del primero de los períodos de gestión en que se encuentra dividido el plazo de la concesión de Transba.

El contrato de concesión establece un plazo de duración de 95 años, contados a partir de la toma de posesión, ocurrida el 17 de agosto de 1997. El plazo de la concesión se encuentra dividido en períodos de gestión, el primero de los cuales se extiende por quince años a contar desde la toma

Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

de posesión, y los subsiguientes por diez años a contar desde el vencimiento del período de gestión anterior.

Por su parte, en la cláusula vigésima del Acta Acuerdo se dispuso que *“El PRIMER PERÍODO DE GESTIÓN estipulado en EL CONTRATO DE CONCESION se tendrá por cumplido en la fecha y condiciones previstas en el mismo CONTRATO”*. Sin perjuicio de ello, se establece que *“...a opción del CONCESIONARIO y por razones justificadas a criterio del ENRE, el PRIMER PERÍODO DE GESTIÓN podrá ser extendido hasta la finalización del Período Tarifario de CINCO (5) años que se inicia con la vigencia de la REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL establecida en el presente ACTA ACUERDO”*.

Respecto de la extensión del primer período de gestión, Transba ha solicitado al ENRE en distintas oportunidades que se disponga que el primer período de gestión de la Transportista se tenga por cumplido con la finalización del período tarifario de cinco años que se inicie a partir de la entrada en vigencia del resultado de la RTI.

Como antecedentes en la materia, cabe señalar que mediante las Resoluciones N° 466/07 y 467/07, el ENRE estableció para las empresas distribuidoras nacionales, que el Primer Período de Gestión se tendrá por cumplido con la finalización del Período Tarifario de cinco años que se inicie con la vigencia de la RTI prevista en las Actas Acuerdo oportunamente suscriptas por dichas distribuidoras.

En función de lo expuesto en las presentaciones oportunamente efectuadas ante el ENRE, a cuyos términos nos remitimos, y en atención a lo dispuesto en la cláusula décima “Trato Equitativo” del Acta Acuerdo, en esta oportunidad nuevamente solicitamos que se disponga la extensión del primer período de gestión de Transba en los términos de la cláusula vigésima del Acta Acuerdo.

11) Servidumbres Administrativas de Electroducto.

El Acta Acuerdo determinó como una de las pautas para la RTI, la necesidad de regularizar las Servidumbres Administrativas de Electroducto, en adelante SAE, de las instalaciones de la Transportista existentes al momento de la Toma de Posesión, en los siguientes términos:

14.1.7 Servidumbres de las instalaciones existentes al momento de la TOMA DE POSESIÓN: 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 en Alta Tensión, de acuerdo a lo dispuesto en el CONTRATO DE CONCESIÓN.



Regional Norte: San José 647 - (B2900EEM) San Nicolás - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 03461 - 429657 - Fax: 03461 - 423671

Regional Sur: Avda. San Martín 2463 - (B8103CEA) Ingeniero White - Provincia de Buenos Aires
Tel.: 0291 - 4557422

● Sede Central:
Av. Paseo Colón 728, 6° piso
(C1063ACU) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 5167 - 9100
Fax: (54-11) 4342 - 4861
e-mail: info-transba@transener.com.ar
www.transba.com.ar

Por su parte, para esta RTI, Transba informó mediante Nota DG 35/16 las instalaciones existentes al momento de la toma de posesión con SAE no regularizadas, adjuntando un listado de éstas con una estimación de los costos de constitución definitiva (costos de gestión, indemnizaciones e inscripción registral, etc), los cuales fueron estimados a valores actuales siguiendo los criterios establecidos en la Resolución ENRE N° 589/15. Todo ello en el marco del requerimiento realizado mediante la Nota ENRE N° 122.750.

Respecto de la regularización de las SAE y el alcance de la pauta prevista en el apartado 14.1.7 del Acta Acuerdo, cabe recordar que en la Nota UNIREN N° 1537/05, enviada al ENRE con fecha 6 de julio de 2005, se indicó expresamente que *“Considerando los efectos negativos que la falta de regularización de las mismas -refiriéndose a las servidumbres administrativas de electroducto- trae aparejada para la seguridad pública y para la gestión de los concesionarios, el ENRE debe, en el proceso de la Revisión Tarifaria Integral prevista en el acuerdo de renegociación del contrato, establecer aquellos mecanismos y procedimientos que considere oportunos a fin de que se generen, en un plazo razonable, los recursos monetarios necesarios para alcanzar dicho objetivo en cada caso particular, procurando atenuar su impacto en los niveles tarifarios del servicio”*. La nota concluye señalando que *“La responsabilidad del ENRE incluye la de definir los procedimientos para la aplicación de los fondos generados al fin establecido, las obligaciones a cumplimentar por los concesionarios para la regularización de las servidumbres, y la ejecución de los controles correspondientes”*.

En función de todo lo expuesto, solicitamos al ENRE que en el proceso de la presente RTI determine las reglas, institutos, procedimientos y/o mecanismos, así como también los recursos necesarios, para posibilitar la regularización de las SAE, sin alterar la ecuación económica financiera del contrato de concesión que debe recomponerse en función de la presente RTI.

VII. Anexos.

- Anexo I: Informe de Indicadores de Calidad de Servicio Históricos.
- Anexo II: Descripción de Pautas y Justificación de Proyecciones de Costos 2017-2021. Detalle de los costos operativos del próximo período tarifario (Formularios F400, F401 y F600).

Estimación de altas, bajas y amortizaciones de bienes de uso durante el año 2016.
- Anexo III: Plan de Inversiones Proyección 2017-2021. Detalle del plan de inversiones a realizar en el próximo período tarifario e Informe de Justificación.



Anexo IV: Modelo Financiero. Remuneración Anual Solicitada para el quinquenio 2017/2021.

Anexo V: Listado de Equipamiento a ser Remunerado.

Anexo VI: Esquema de Actualización de la Remuneración.

Anexo VII: Régimen de Calidad de Servicio propuesto. Reducción de Coeficientes de Sanción.

Anexo VIII: Régimen de Premios propuesto.

VIII. Petitorio.

En función de todo lo expuesto, a los Sres. Directores del ENRE solicitamos lo siguiente:

1. Se tenga por presentada en legal tiempo y forma la pretensión tarifaria de Transba, en virtud del requerimiento efectuado mediante Nota ENRE N° 122750 y su rectificativa N° 122821.
2. Se lleven a cabo todos los procedimientos y actos necesarios para la ejecución en tiempo y forma del presente proceso de RTI, a fin de que el cuadro tarifario resultante entre en vigencia el 1 de febrero de 2017, tal como lo dispone la Resolución N° 196 – E 2016 del Ministerio de Energía y Minería de la Nación y la Resolución ENRE N° 524/2016.
3. Se determine la remuneración a percibir por Transba para los próximos cinco años, contados a partir del 1 de febrero de 2017, de conformidad a la información incluida en la presente.
4. Se determine la remuneración a percibir por TIBA, de conformidad con lo manifestado en el punto 4. b) del Capítulo VI de la presente.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para saludar a Uds. muy atentamente.


Ing. Carlos GARCÍA PEREIRA
Director General