



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Informe de Evaluación
de la Audiencia Pública
donde se trató la
Carta de Entendimiento
suscripta por la UNIREN y el Gobierno
de la Provincia del NEUQUÉN

EQUIPO TÉCNICO DE ENERGÍA
23 de junio de 2005



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ANTECEDENTES

La Ley Nacional Nº 25.561 (en adelante Ley Nº 25.561) declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación. Asimismo, estableció criterios a seguir en el marco del proceso de renegociación tales como aquellos que meritan el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos; y la rentabilidad de las empresas.

A través de dicha norma, el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados, velando por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas, el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dictado un conjunto de normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos.

Delegadas así las facultades en el PODER EJECUTIVO NACIONAL, el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos, en la actualidad se encuentra reglamentado entre otros, mediante el Decreto Nº 311 de fecha 3 de julio de 2003, por el que cual se creó la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (en adelante UNIREN), en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, estableciendo un esquema de gestión institucional que posibilita la adopción de decisiones conjuntas por parte de ambos Ministerios en materia de servicios públicos.

A la UNIREN se le asignaron entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos; suscribir acuerdos integrales o parciales con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos “ad-referendum” del PODER EJECUTIVO NACIONAL; elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, así como también efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

La UNIREN en los procesos de renegociación que está llevando a cabo, ha procurado fundamentalmente la recuperación de la estabilidad del contrato afectada por la emergencia, en la medida que ello sea compatible con la recuperación de la economía y la de los sectores sociales involucrados.

Es dable destacar, que conforme el Artículo 2º de la Ley Nacional Nº 25.790, se establece que las decisiones que adopte el PODER EJECUTIVO NACIONAL en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos; procurando también, revitalizar las facultades de control del Estado Nacional de manera de superar las deficiencias detectadas en oportunidad de elaborar los Informes de Cumplimiento de Contratos de las Empresas concesionarias de los servicios públicos de distribución y transporte de gas y electricidad.

El ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN (en adelante EPEN), prestadora del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal del COMAHUE – Subsistema NEUQUÉN, conforme las Actas Acuerdo oportunamente celebradas entre la SECRETARÍA DE ENERGÍA DE LA NACIÓN y el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE NEUQUÉN, de fechas 26 de marzo y 29 de julio de 1993 y, el Acta Compromiso suscripta entre los mismos sujetos, en fecha 15 de abril de 1999, ha sido parte de este proceso de renegociación en virtud de lo establecido por el Artículo 4º, inciso b) del Decreto Nº 311/03.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

A modo de síntesis, es dable destacar que en la primer acta firmada en el año 1993, se acordó otorgarle al ENTE PROVINCIA DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN, la concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal del COMAHUE – Subsistema NEUQUÉN; mientras que por la segunda de ellas, se transfirió a la EPEN a título precario, el uso de las instalaciones afectadas a la prestación de ese servicio público, hasta tanto se otorgue la concesión respectiva.

Por su parte, el acta celebrada en el año 1999 tuvo como finalidad plasmar el compromiso asumido por el ESTADO NACIONAL, de normalizar la situación, acordando que hasta tanto se otorgue la concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal COMAHUE – Subsistema NEUQUÉN, la prestación continuará siendo realizada por la Provincia del NEUQUÉN.

En virtud del proceso de renegociación llevado a cabo, se efectuaron estudios pormenorizados de la situación contractual que liga al ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN con el ESTADO NACIONAL, los que finalmente condujeron a que en estas negociaciones se alcanzase un acuerdo entre el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN y la UNIREN, el cual fue plasmado en el documento denominado “CARTA DE ENTENDIMIENTO”. Este instrumento fue suscripto con fecha 22 de marzo de 2005 y contiene las bases y términos consensuados para la adecuación del CONTRATO DE CONCESION.

El contenido de las cartas, se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la UNIREN con el apoyo técnico de la Secretaría de Energía, del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (en adelante ENRE).

Posteriormente la Carta de Entendimiento fue sometida al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA, a través de la convocatoria realizada por los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, mediante la Resolución Conjunta Nros. 123/2005 y 237/2005, respectivamente, siendo implementada por la UNIREN a través de las pautas y modalidades que estableció en la Disposición Nº 8 de fecha 7 de abril de 2005.

La finalidad de la convocatoria, consistió en permitir y promover la efectiva participación ciudadana, de modo tal de facilitar la confrontación de forma transparente y pública de las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes en relación con los temas y cuestiones abordados en el citado documento.

La AUDIENCIA PÚBLICA se llevó a cabo en el POLIDEPORTIVO ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE NEUQUÉN, ubicado en la Calle Gatica Nº 2.125 de la CIUDAD DE NEUQUÉN, provincia homónima, el día 6 de mayo de 2005 a partir de las 9 horas, habiendo sido convocados especialmente a participar en la misma: el ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN; la COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, creada por el Artículo 20 de la Ley Nº 25.561; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN y los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las jurisdicciones involucradas; el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (E.N.R.E.); la SUBSECRETARÍA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN; el Gobierno de la Provincia del NEUQUÉN y, las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

La AUDIENCIA PÚBLICA se desarrolló de acuerdo al REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL, aprobado como Anexo I del Decreto Nº 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 (en adelante Decreto Nº 1.172/2003), y contó con una concurrencia de TRECE (13) inscriptos en calidad de participantes, de los cuales NUEVE (9) efectuaron exposiciones orales, y público en general.

Luego de ello, y en virtud de lo prescrito en el Artículo Nº 36 del Decreto Nº 1.172/2003, la UNIREN elaboró el Informe Final con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PÚBLICA, el que fue elevado a las Autoridades Convocantes y recibido por estos entre los días 6 y 7 de junio de 2005.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

A partir de dicho documento se inició un nuevo período de estudio y revisión de la CARTA DE ENTENDIMIENTO sometida a consideración en la AUDIENCIA PÚBLICA, tomando en cuenta las observaciones y sugerencias realizadas en la misma, para así elaborar el proyecto definitivo que será presentado al GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN y, que en caso de ser suscrita por éste, será elevada a la Procuración del Tesoro de la Nación, la Sindicatura General de la Nación y al Honorable Congreso de la Nación como paso previo a ser remitido para la firma por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

A efectos metodológicos las observaciones y sugerencias manifestadas por los diferentes oradores y contempladas en las presentaciones efectuadas en la AUDIENCIA PÚBLICA, han sido agrupadas para su tratamiento en grupos temáticos, los cuales contienen las materias definidas y prescritas en la Carta de Entendimiento. A ellos nos referiremos a lo largo del presente, dejando a salvo –sin que esto suponga un menoscabo de las opiniones vertidas a lo largo de la AUDIENCIA PÚBLICA- que sólo serán objeto de tratamiento las observaciones que se hubieran referido exclusivamente a los aspectos de la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

En primer lugar, debemos recordar que el Estado al conceder la prestación de un servicio público, sólo compromete su ejercicio y explotación pero conserva toda su autoridad como poder público en razón de que dicha concesión ha sido acordada con un propósito superior de bienestar y de progreso a favor de los habitantes y al otorgarla el Estado no se ha desprendido del derecho de velar por el interés económico de los usuarios.

I. Tarifas: Ajustes, indexaciones, incrementos

I. 1. En relación con los ajustes tarifarios, el *Señor Alberto Horacio Calsiano*, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), manifestó que la demanda industrial ha tenido incrementos a través de las correcciones en la tarifa (T 2 y T 3), que vienen desde febrero del año pasado. Primero fue un 70 %, después un 30 % y ahora, si se llega a firmar el acuerdo con el EPEN, es decir, si todo esto se normaliza, es muy posible que la demanda industrial tenga incrementos superiores al 70 %. Se está pagando una tarifa realmente bastante superior a la de diciembre de 2001.

En primer lugar, es necesario aclarar que los aumentos que ha venido registrando diversos sectores de los usuarios finales no deben relacionarse con el desarrollo del proceso de renegociación de contratos llevado a cabo por la UNIREN.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que, los incrementos en la tarifa de una empresa transportadora de energía eléctrica, inciden levemente sobre la tarifa que paga el consumidor final. En el caso puntual del EPEN, un incremento de la tarifa como el que la UNIREN propone, significa un aumento menor al 1% sobre la tarifa media, es decir, no tiene un impacto significativo sobre los costos del proceso productivo.

En relación con la afirmación del Señor Calsiano, nadie niega lo inevitable. Esto es, que el otorgamiento de un aumento en las tarifas que percibe una transportista, y que luego se traslada a los otros eslabones de la cadena de precios, implica algún tipo de impacto en la economía de los usuarios.

Partiendo de esta realidad, la obligación asumida desde la Administración Pública es la de realizar todos los esfuerzos posibles para minimizar el impacto, a la luz de la pauta rectora impuesta en el proceso de renegociación de los contratos de compartir los sacrificios.

La contraprestación del esfuerzo que implicaría asumir este eventual incremento de costos en los bienes y servicios por parte de los usuarios, es la de disponer de un sistema eléctrico que mantenga una calidad adecuada y brinde la seguridad necesaria para la comunidad, con los controles necesarios que aseguren una gestión eficiente de los recursos de manera de ofrecer el servicio al mínimo costo.

I.2. Por otro lado, la representante de la *Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA)*, *Sra. Adriana Celina Kowalewski*, expresa que de la información que pudo obtener, ha verificado que se aprueban revisiones tarifarias en forma automática si determinados índices superan ciertos valores de referencia, lo que creería que no está de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

acuerdo con las Leyes N° 23.696 y N° 25.561, en donde se prohíbe expresamente cualquier tipo de ajuste o cláusula de indexación por índice de precios.

En el mismo sentido, *el señor Máximo Cisneros, representante de la Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda. (COPELCO)*, expresó que al incluirse en la Carta de Entendimiento la posibilidad de revisión semestral de los costos de la Transportista, se pone en funcionamiento un mecanismo de adecuación de tarifas, con lo cual la Cooperativa no puede prever cuales serán los costos a futuro en concepto de transporte. Tampoco podría realizar y planificar las previsiones presupuestarias, pues la Carta de Entendimiento establece un mecanismo de readecuación tarifaria, si existieran modificaciones normativas o regulatorias

Contrariamente a lo indicado por la representante de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA), los Puntos 4.2 y 4.4. de las Cartas de Entendimiento no autorizan la implementación de mecanismos indexatorios en la tarifa. Lo que en realidad se propone es un mecanismo no automático, que en forma periódica permita, ante cambios significativos en las variables económicas, mantener el equilibrio entre ingresos y egresos de las concesionarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en las Cartas de Entendimiento.

En las Cartas de Entendimiento se estableció una fórmula para determinar un índice que refleja la composición de los costos de las empresas y en caso de verificarse, semestralmente, una variación de dicho índice superior a $\pm 5\%$ o que en cualquier momento tenga una variación superior a $\pm 10\%$, la empresa podrá solicitar al ENRE la adecuación de su tarifa. Ello para permitir que la concesionaria pueda cumplir con la proyección económica financiera. Por otro lado, en base a la aplicación de dicha fórmula, los usuarios podrán solicitar y el ENRE podrá disponer disminuciones en la tarifa.

Por lo tanto, quedará en manos del ENRE autorizar un eventual ajuste en la remuneración a los efectos de asegurar la adecuada prestación del servicio de distribución por parte de las concesionarias. En virtud de lo expuesto, no puede entenderse que las mencionadas cláusulas de las Cartas de Entendimiento sean ilegales o contrarias a lo establecido en las leyes N° 23.928 y N° 25.561.

En relación a la incertidumbre que puede generar esta actualización de las tarifas en virtud del IVC, se debe considerar que en general, las empresas distribuidoras de energía utilizan el sistema *Pari Passu* ("Pass-Through"), mediante el cual, las variaciones de precios en el costo del transporte se trasladan a la tarifa que cobra el distribuidor. De esta manera, la remuneración de este último no debe sufrir alteraciones por cambios en las tarifas de transporte.

1.3. Por su parte, la representante de la *Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA)*, *Sra. Adriana Celina Kowalewski*, manifiesta que las etapas de incremento de la tarifa deberían vincularse a: 1°) el reconocimiento de los verdaderos costos variables de producción y valor del agua, 2°) el pago total de la facturación de los generadores, 3°) la eliminación de los topes en el precio mayorista de la energía eléctrica y 4°) la eliminación de la Resolución de Secretaría de Energía N° 240 del año 2003.

Al respecto debe señalarse que la objeción planteada escapa a la competencia de la UNIREN, debiendo plantear dichas objeciones si lo estima pertinente ante el Órgano de Control y/o Autoridad de Aplicación del Contrato.

1.4. En otro orden de ideas, y en cuanto a las funciones que cumple el EPEN, el *Señor Jorge Guillermo Villar*, como particular interesado, expresó que la Empresa EPEN cumple funciones de transportista y además compra y vende electricidad, en clara oposición al Artículo N° 30 de la Ley N° 24.065. En ese sentido, sostiene que en el presupuesto de la concesionaria, están consignados algo así como \$ 43 millones por compra de energía, en el cuadro de egresos, y en los ingresos, algo así como \$ 81 millones. De manera que entiende que está claro que EPEN compra y vende energía.

La Ley 24.065, creada para regular el mercado energético y pautar los derechos, obligaciones y limitaciones de las empresas que operan en este rubro, establece en el Artículo 30 que los transportistas (sea individualmente, o como propietarios mayoritarios, y/o como tenedores de paquetes accionarios mediante los cuales accedan al control de la empresa concesionaria del transporte), no podrán comprar ni vender energía eléctrica. En este sentido, la empresa transportista no ha reconocido como ingresos o egresos conceptos derivados de la compra de energía.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Por otro lado, y sin desconocer la situación particular que reviste en la actualidad la Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue -Subsistema Neuquén cuyo tratamiento se encuentra en el ámbito de la Secretaría de Energía en función de las tratativas con la Provincia del Neuquén plasmadas en los documentos mencionados precedentemente, en la renegociación efectuada se dejó establecida la necesidad de ordenar la situación en la que se encuentra la concesión, aunando los esfuerzos y gestiones tendientes a perfeccionar los instrumentos legales que correspondan. De este modo conforme surge del punto 20 de la Carta de Entendimiento, el Gobierno de la Provincia del NEUQUEN se ha comprometido a realizar las acciones necesarias para regularizar esta situación durante el transcurso del año 2007

Tarifa Social / Acceso Universal

Una de las observaciones formuladas por los expositores, es la referida a la necesidad de establecer una tarifa social, que posibilite un acceso universal al servicio. Al respecto, el *Señor Alberto Horacio CALSIANO*, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), adujo que se debe contemplar la situación de los sectores de bajos recursos, por lo cual el Gobierno Nacional, junto con los estados provinciales y municipales, deberían realizar un registro de aquellos ciudadanos que deben ser asistidos. Entiende que ésta solución debe ser coyuntural hasta que se logre superar la situación de emergencia y debe ser un subsidio explícito, expresando que aplicar subsidios e impuestos de modo simultáneo es un contrasentido total.

Por su parte, el representante de la *Cooperativa Provincial de Servicios Públicos y Comunitarios del Neuquén (CALF)*, *Señor Alejandro SRUOGA*, expresó que debe establecerse por medio de un instrumento adecuado, como sería una Ley del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, un mecanismo eficiente, justo y razonable de subsidios para que todos los integrantes de la comunidad puedan acceder al servicio, y que no se constituya sólo en el privilegio de los que puedan pagar por él su costo económico.

Al respecto cabe advertir que la UNIREN es consciente que una parte de la sociedad se encuentra al margen del acceso a los servicios públicos como consecuencia de la falta de recursos económicos. Para estos sectores existen mecanismos que permiten que aquellos que no se encuentran en condiciones de abonar la tarifa plena, puedan ser igualmente consumidores del servicio. En estos casos el Estado es quien, mediante subsidios, se encarga de reasignar los recursos de manera eficiente y equitativa, de forma tal que, los bienes y servicios públicos se distribuyan a toda la población sin excepción alguna. En este sentido, la teoría de las finanzas públicas ha desarrollado distintos procedimientos para la aplicación de subsidios; uno de ellos es la "Tarifa social". Este último merece una mención aparte, debido a que, dentro del proceso de renegociación que la UNIREN lleva a cabo con las concesionarias, resulta un método eficiente para la redistribución de los recursos, dada la grave situación económica que debe enfrentar el país, luego de la crisis.

No obstante, es menester recordar que el transporte de electricidad es el eslabón intermedio y de menor significación económica de la cadena productiva: generación eléctrica – transporte – distribución de electricidad.

Por ello, desde el punto de vista metodológico, práctico y cuantitativo (como ya se señaló la incidencia del costo del transporte de electricidad en la tarifa al usuario final es muy poco relevante) no resulta eficaz para los fines perseguidos que se aplique el régimen de tarifa social en la actividad de transporte de electricidad, sino que resulta mucho más eficiente y operativo hacerlo en el nivel de la distribución de la electricidad.

De manera que, de considerarse conveniente, serán las autoridades locales de regulación y control las que deberán disponer la implementación de algún régimen de tarifa social a nivel de la etapa de distribución. Estas autoridades tienen la potestad de disponer la oportunidad y la forma en que se traslada el costo del transporte a las tarifas a los usuarios finales.

II. Subsidios Cruzados – Discriminación negativa entre distintas categorías de usuarios

II.1. El Señor Alberto Horacio Calsiano, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), expresó que el Acuerdo establece un incremento promedio del 27 %, concentrado en los cargos fijos por Conexión y Capacidad, generando una



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

incidencia del costo de la tarifa del transporte de 0,6 % para un usuario residencial, llegando a ser un 6 % para las grandes demandas. También sostuvo que la industria, debe pagar a aquellos usuarios que supuestamente han realizado ahorros de electricidad, como consecuencia del Plan de Uso Racional de Energía (PUREE), puesto en vigencia de modo ininterrumpido desde el año 2004.

Sobre esta afirmación cabe señalar que solo se trata de una descripción del impacto en la tarifa a los usuarios finales del cargo por transporte que no es el resultado de la renegociación, sino del diseño tarifario preexistente y de medidas adoptadas por el Gobierno Nacional, a través de la Secretaría de Energía, para hacer más eficiente el uso de la energía, y que por lo tanto no amerita respuesta o comentario en éste ámbito.

II. 2. El señor Máximo Cisneros, representante de la Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda. (COPELCO), sostuvo que si las Cooperativas en la provincia, participaran del Fondo de Compensación tarifaria, que distribuye el Consejo Federal anualmente, y que recibe la provincia, el cual es incluido en el presupuesto del EPEN, y no es coparticipado para el resto de los usuarios, verían mejorada la situación en la que se encuentran. Similar hecho ocurre con el FEDEI, que la Provincia recibe y es cedido para su uso al EPEN, en desmedro del resto de las cooperativas y sus usuarios, es decir, se producen subsidios encubiertos a favor de los usuarios del Transportista – Distribuidor.

Sobre el particular se considera que la observación y propuesta realizada por el señor Máximo Cisneros relativa al destino de determinados Fondos específicos que recibe la Provincia, está fuera del ámbito de la renegociación y que por lo tanto no deben ser tratadas en este informe.

En similar sentido, la representante de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA), Sra. Adriana Celina Kowalewski, expresó que los ajustes en los precios de la energía deberán concretarse por etapas y no podrán ser simultáneos y proporcionales para todos, contemplando que los aumentos dados en cada etapa de negociación a alguno de los agentes, sean recuperados íntegramente por los generadores en la formación de sus propios precios. En este caso en particular, AGEERA solicita se contemple el impacto que el incremento en los costos de transporte eléctrico producirá, sobre los egresos de las empresas generadoras, que debe ser compensado.

Al respecto debe señalarse que el tratamiento de la solicitud planteada escapa al ámbito de la renegociación, por tratarse la generación de una actividad no regulada no incluida en las normas que encuadran este proceso, y por lo tanto a la competencia de la UNIREN.

III. Inversión – Expansión

III.1. El representante de la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA), Señor Guillermo Fabián Del Giorgio, sostiene que es necesario rediseñar los mecanismos de expansión de la capacidad de transporte y transformación de la red, ya que dentro del actual esquema regulatorio los costos de expansión no se incluyen en la remuneración de la transportista.

En virtud de lo expuesto, cabe señalar que en la Carta de Entendimiento se prevé que los ingresos previstos en la tarifa soporten la totalidad de las inversiones, costos operativos y tareas de mantenimiento vinculadas con la concesión; en este sentido, el Artículo N° 40 de la Ley N° 24.065, establece que la tarifa de los transportistas debe proveer la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, inversiones, impuestos, amortizaciones y una razonable tasa de retorno. Por lo tanto, corresponde que las inversiones se financien con la tarifa que percibe la empresa, ya que conforme el Contrato de Concesión, la tarifa debe asegurar la provisión de los recursos suficientes para que las transportistas puedan realizar las tareas e inversiones requeridas para el adecuado funcionamiento del servicio público. En resumen, las inversiones a cargo de las Transportistas deben ser financiadas por las tarifas que pagan los usuarios, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 24.065.

Respecto de la inclusión de los costos de expansión, el Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento expresa claramente que dentro de la tarifa propuesta ya se han incluido las inversiones consideradas imprescindibles para el año 2005 y 2006, postergándose para la instancia de la Revisión Tarifaria Integral la definición de un plan integral de inversiones a ejecutar una vez vencido el período de transición. Con tal motivo, las inversiones fijadas por la UNIREN se adecuan a un período de transición, están detalladas en pesos y unidades físicas y son inferiores a las solicitadas



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

por las Transportistas, ya que de efectuarse las solicitadas por estas últimas el incremento tarifario para el período de transición hubiese sido mayor, lo cual consideramos irrazonable.

III.2. En relación a la incorporación de la figura “Transportista Independiente”, la representante de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA), Sra. Adriana Celina KOWALEWSKI, manifiesta que está de acuerdo con la posibilidad que haya más alternativas para alentar inversiones en transporte, pero sostiene que quienes pagan son quienes deben decidir cuál es la mejor alternativa para cada caso.

Respecto de estas observaciones corresponde señalar que en el Punto 12 de la Carta de Entendimiento se incorpora la figura del “Contrato Exclusivo de Construcción de Ampliaciones (CECA)”, basado en la determinación del “Constructor de la Ampliación”, entendiéndose como tal, al sujeto que firme un contrato de Construcción de Ampliación con EPEN, o que requiera de EPEN una licencia de Constructor de la Ampliación.

Esta figura se creó con motivo de las dificultades detectadas para que se implementasen expansiones a la capacidad de Transporte por lo que se ha introducido durante el periodo de transición y hasta que el Poder Concedente decida lo contrario.

Originalmente, la regulación implementada en el MEM argentino preveía que dichas expansiones fueran prefinanciadas por un Contratista COM titular de la ampliación, esto es por el interesado en convertirse en Transportista Independiente y hacerse cargo de la Construcción, Operación y Mantenimiento de la Ampliación. Con ese concepto se desarrollaron un cierto número de obras, como ser la Cuarta Línea Comahue / Buenos Aires, la Línea Rincón – Salto Grande, etc. Sin embargo, otras numerosas ampliaciones, se desarrollaron siguiendo mecanismos específicos que se alejaron del Contrato COM, tales como la instalación de capacitores en la ET Recreo, la línea Olavarría / Barker, transformadores de potencia en las EETT Rosario Oeste, Salto Grande, Recreo, etc., que se realizaron por decisión de agentes del MEM.

Al separarse la construcción de la operación y mantenimiento se permitió que los nuevos equipos se integraran a los existentes formando una unidad operativa bajo comando único. El uso de Contrato COM en estas obras hubiera requerido incrementar las inversiones para separar eléctricamente las instalaciones existentes de los equipos a instalar, buscando asegurar el aislamiento ante fallas externas, como entre las instalaciones del concesionario y de un usuario. En muchos casos, de no haberse resuelto de esta forma no se hubieran contado con oferentes dispuestos a realizar dichas ampliaciones.

El Contrato COM tenía ventajas en el marco macroeconómico vigente antes de la crisis de 2001 y permitía la prefinanciación por el contratista de la ampliación. Para permitir esa prefinanciación y asegurar el recupero de la inversión a través del canon que debían abonar los usuarios determinados beneficiarios por Cammesa, la regulación asignaba la propiedad de la obra al oferente seleccionado.

En las circunstancias presentes, el mecanismo COM ha perdido sentido ya que si la instalación se le paga al Contratista durante el período de obra –tal como se están desarrollando las ampliaciones que se encuentran en ejecución- pierde sentido también reconocer a éste la propiedad de la obra. La realidad económica presente induce a separar las responsabilidades de construcción y operación y mantenimiento, y asignarlas a distintos responsables.

Para seleccionar el constructor se prevé un proceso licitatorio mediante el cual, en competencia y con la debida transparencia, se seleccionará al oferente que presente el menor precio.

Esto permitirá una mayor cantidad de ofertas para la construcción de la ampliación, ya que no será necesario que los potenciales oferentes posean antecedentes tales como operar y mantener instalaciones de alta tensión ni que los mismos deban hacerse cargo –por un lapso aproximado de 83 años- de una instalación afectada al servicio público de transporte.

Por otro lado, si bien la opción de la figura del CECA queda a cargo de la Empresa Transportista, el solicitante o iniciador de una nueva ampliación podrá acreditar que resulta más económico realizar la ampliación a través del Transportista Independiente, y en caso de controversia será el ENRE quien deberá decidir la figura a aplicar.

En el supuesto de resultar más conveniente la figura del CECA, corresponderá firmar un contrato contemplando únicamente la Construcción de la ampliación, mientras que la concesionaria deberá otorgar al Constructor de la ampliación la correspondiente Licencia Técnica con las pautas y criterios técnicos para la ejecución de la ampliación.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

En el mismo sentido, y respecto a la propiedad de las instalaciones, en los términos expuestos del proceso de construcción, la posibilidad de asignar su titularidad al Concesionario Transportista parece de interés si se la relaciona con la necesidad de efectuar la operación y mantenimiento de dichos activos. Si el Concesionario ha desarrollado una supervisión eficaz durante el proceso de construcción no tendrá motivos para efectuar reclamos sobre calidad de la obra cuando resulte responsable de realizar la operación y mantenimiento.

Por lo tanto, una vez puesta en servicio la ampliación, con la alternativa del CECA, la nueva Interconexión podrá ser transferida a la CONCESIONARIA para su operación y mantenimiento conforme los derechos y obligaciones del Contrato de Concesión pero con una reducción en la tarifa regulada del 40 % hasta la finalización del período tarifario en el que se habilite la ampliación.

Así, en oportunidad de una próxima renegociación tarifaria del concesionario, el ENRE determinará un único cuadro tarifario teniendo en cuenta las nuevas instalaciones en el conjunto del total de las existentes. De esta forma, todos los usuarios del sistema de transporte en alta tensión podrán aprovechar los beneficios de economía de escala que presenta este servicio público.

Asimismo, la utilización de esta alternativa por parte de los iniciadores de una ampliación (CECA) traerá como ventajas adicionales a los usuarios de la nueva interconexión que:

- Disminuirán los costos de construcción al permitir integrar las instalaciones que se incorporen con las existentes en las estaciones transformadoras en servicio, evitando duplicar circuitos.
- Los equipamientos a instalar integrarán una única unidad operativa.
- Así, una misma empresa, respondiendo a normas internas en cuanto a procedimientos de seguridad, desenvolvimiento, rutinas, etc., operará en un único edificio de control, las nuevas instalaciones de transporte sin afectar la cadena de responsabilidades.
- Por otra parte, conforme lo establecido en la Carta de Entendimiento, el solicitante podrá utilizar la alternativa de la figura del Transportista Independiente establecida en la normativa, siempre y cuando demuestre los beneficios económicos de la misma respecto del CECA.

En función de lo expuesto, la alternativa adicional incorporada al régimen de ampliaciones del sistema de transporte (CECA), permitirá, adoptar una nueva alternativa a los procedimientos vigentes estimando que la utilización de la alternativa del CECA permitirá obtener menores costos de inversión, reducción de los costos de operación y mantenimiento, y mejora la confiabilidad de las nuevas instalaciones al unificar la responsabilidad de operación. Por lo tanto, al constituir una alternativa al Contrato COM, cuya implementación se prevé que será menos onerosa para los beneficiarios respecto del Contrato COM y que mejorará la confiabilidad de la operación en el SADI; la utilización de la figura del CECA dependerá de los solicitantes y beneficiarios de la ampliación, por lo que se considera conveniente mantener la misma.

IV. Calidad

El Señor Alberto Horacio Calsiano, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), manifiesta en su disertación que en la Carta de Entendimiento se establece para la transición una Calidad Media de Referencia, tomando el promedio de los valores correspondientes a los índices registrados durante el período 2000-2004, sin que se encuentren estos valores incorporados en el expediente. Asimismo, sostiene al considerar durante la transición valores promedio y no individuales de calidad, se está disminuyendo la calidad del servicio, lo que no se condice con las necesidades de una economía que pretenda ser competitiva a nivel internacional.

Asimismo, la representante de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA), Sra. Adriana Celina KOWALEWSKI, sostiene que se observa una tendencia a reducir las exigencias de calidad del sistema de transporte, que consideran inconveniente, no sólo para los generadores sino también para los distribuidores, que pagarán más multas por fallas en la red de alta tensión y para los consumidores, que recibirán un suministro de menor calidad.

Sobre el particular cabe señalar que la Carta de Entendimiento mantiene los principios y las obligaciones impuestos al concesionario respecto al régimen de calidad establecido en los contratos de concesión. En este sentido, se impuso un



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

índice de calidad media de referencia para incentivar la disponibilidad del equipamiento, siendo dicho índice más exigente que el previsto en los contratos de concesión para la ejecución de las garantías. Por otro lado, al incrementarse los cargos fijos -de conexión y capacidad de transporte- se incrementarán los montos de las penalidades ya que éstas últimas se calculan en base a la remuneración horaria de cada instalación. Por lo tanto, el régimen de calidad acordado en las Cartas de Entendimiento no beneficia a los concesionarios ni es de menor exigencia que el previsto en el Contrato de Concesión y fija señales económicas claras y concretas tendientes a mantener o mejorar los actuales índices de calidad.

Con respecto a la inclusión de los valores correspondientes a los índices registrados, manifestamos que los mismos son los elaborados por el ENRE en virtud de funciones propias y que ejecuta en forma permanente en materia de control del contrato de concesión. Por ello, no es válido argumentar que existe incertidumbre respecto a esos valores, ya que los mismos pueden ser consultados por todo aquel interesado en los registros que lleva dicho Organismo. Los datos más recientes se encuentran pendientes de determinación por parte del ENRE. No obstante, se han fijado las pautas y criterios que debe tomar el ENRE para determinar el ICMR pudiendo los interesados efectuar sus estimaciones en base a dichas pautas.

V. Control de la prestación / Sanciones / Penalidades / Multas

V.1. El Señor Alberto Horacio CALSIANO, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), manifiesta que los usuarios a través de las bonificaciones que deberían recibir, serán los que se harán cargo de las inversiones que le corresponden a la transportista, ello como consecuencia del diferimiento de la fecha de percepción de las multas comprendidas entre enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acta Acuerdo, producto del plan de pago en seis cuotas semestrales y el pago de la primera de ellas a los 180 días de la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral, acordado por el ESTADO NACIONAL al firmar la Carta de entendimiento.

Con relación a dichas observaciones, corresponde aclarar que los montos relativos a las multas derivadas de incumplimientos al régimen de calidad de servicio son aplicadas por el Ente Regulador y abonadas con sus intereses por las transportistas sin ningún tipo de dilación y/o diferimiento, ya que una vez fijadas por el ENRE se debitan automáticamente de la remuneración mensual.

En el punto 8.2.2 de la Carta de Entendimiento se prevé que las multas que se encontraren firmes y pendientes de pago a la fecha de entrada en vigencia del Acta Acuerdo y que hayan sido notificadas por el ENRE en el período comprendido entre el 6 de enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acta Acuerdo, podrán ser abonadas en seis cuotas semestrales. Tal como se indicó precedentemente, este supuesto no podrá ser invocado por las Transportistas, ya que las penalidades que se fijen entre el 6 de enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acta Acuerdo son debitadas automáticamente de la remuneración de las Transportistas.

Por ende, la crítica y observaciones recibidas sobre este punto carecen de total asidero con relación a las empresas Transportistas por el particular funcionamiento del MEM, y el débito inmediato de las importes de las multas. En este sentido, cabe aclarar que este punto ha sido incluido en el entendimiento por el principio de trato igualitario y por el hipotético caso de que existiese alguna multa que no haya sido debitada. En particular se destaca que conforme surge del detalle de multas remitido por el ENRE, este supuesto hipotético no se ha verificado.

Por otro lado, respecto de los montos para la ejecución de inversiones adicionales, los mismos no pertenecen a las Transportistas ya que dichos montos se destinan -previa autorización y posterior control del ENRE- a la ejecución de inversiones que redundarán en beneficio de los usuarios.

Desde otra perspectiva cabe aclarar, en primer lugar, que las multas adeudadas actualmente por las empresas de transporte de electricidad son poco significativas en relación con su facturación. En segundo lugar, el pago de las multas, en las actuales circunstancias y según la metodología adoptada para la recuperación paulatina de los ingresos de estas empresas conforme la situación económico social actual, afecta la caja de las empresas cuando las mismas han visto deteriorados sus ingresos por la falta de actualización de sus tarifas desde fines del 2001, y esto repercute negativamente en las condiciones básicas para prestar el servicio (calidad, seguridad, confiabilidad, continuidad) incrementando el riesgo de corte del servicio. En tercer lugar, las multas son uno de los elementos a poner en juego en la negociación a los efectos de obtener de las empresas acuerdos sobre otros puntos sustanciales como, por ejemplo,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

la renuncia a reclamos por la emergencia, el diferimiento de la fijación de la tarifa según los criterios de la ley, la postergación de la definición de la base de capital y la tasa de rentabilidad, el mantenimiento del régimen de calidad de servicio, etc. En cuarto lugar, las inversiones más significativas desde el punto de vista de la prestación del servicio son las previstas en el Plan de Inversiones establecido en el entendimiento, en tanto las que están en cuestión solo serían inversiones marginales para reforzar puntos críticos del sistema que se puedan presentar en el futuro. Y quinto, el régimen de multas continúa a futuro, solo se han tomado provisiones excepcionales para el denominado período de transición contractual hasta la vigencia del resultado de la revisión tarifaria integral en mayo de 2006.

V.II. La representante de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica (AGEERA), Sra. Adriana Celina Kowalewski, señaló que en la Carta de Entendimiento las fallas ocasionadas por caso fortuito o fuerza mayor no resultan en señales económicas para el concesionario, a diferencia del actual Contrato de Concesión que contempla que ante una falla, el transportista recibe señales económicas que lo impulsan a reparar el equipo indisponible lo antes posible. A su entender con este cambio, los tiempos de reparación de los equipos dañados por vientos, incendios, etcétera, no se penalizan, con lo cual no existirá señal económica adecuada de incentivo a la pronta normalización del servicio.

A su vez sostiene que los generadores tienen gran cantidad de acreencias, por lo cual no resulta razonable ni justificable que también financien el diferimiento de las multas entre el 6 de enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acuerdo. En este sentido, expresa que las multas son un resarcimiento al que tienen derecho los generadores frente a las pérdidas, producto del incumplimiento del régimen de calidad de servicios, esos montos no deben ser destinados a la ejecución de inversiones sino que deben ser devueltos a los usuarios del transporte como resarcimiento o indemnización.

Con motivo de la observación realizada referida a las fallas ocasionadas por caso fortuito o fuerza mayor, corresponde señalar que conforme el Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones aplicable a la transportista, las indisponibilidades de equipos es penalizada en forma proporcional a la remuneración que se abone por el equipamiento en servicio teniendo en cuenta para ello a) La duración de la indisponibilidad, b) El número de salidas de servicio forzadas, c) Los sobre costos que sus restricciones producen en el sistema eléctrico.

Conforme dicho régimen de calidad, para las indisponibilidades forzadas de líneas de transmisión el coeficiente aplicable es de 30 veces la remuneración horaria para las tres primeras horas y de 3 veces la remuneración horaria para las horas subsiguientes para las líneas de 132 Kv; mientras que los coeficientes para el cálculo de las sanciones aplicables en casos de indisponibilidad de equipamientos de conexión son de 50, 25, y 20 veces la remuneración horaria en concepto de Conexión en 132 KV, 33 KV y 13.2 KV, respectivamente; y para los transformadores de rebaje dedicados es de 30 veces la remuneración horaria por equipo.

Estas penalidades constituyen señales económicas muy fuertes para la aplicación de las sanciones, verificándose que efectivamente conducen a la rápida reposición del servicio y a la disminución de las indisponibilidades. Los resultados están a la vista en los registros de índices de fallas.

El índice más representativo para la medición de la Calidad de servicio es el índice de salidas de servicio forzada calculada conforme los términos fijados en el inc f) del artículo 30 del Contrato de Concesión, mediante el cual se establece que: "Cuando en el transcurso de DOCE (12) meses corridos, el índice de salidas de servicio forzadas, considerando todas las líneas del sistema, sea superior a CUATRO (4) salidas por año por cada CIENTO KILÓMETROS (100 Km)."

El índice de salidas de servicio forzadas no ha excedido tal exigencia contractual, sino que ha ido reduciéndose, aún durante el período de transición contractual. En efecto, actualmente el índice está en el orden de 3.3 fallas cada 100 km/año, circunstancia que evidencia que a pesar de las dificultades suscitadas a partir del año 2002 fue posible mantener el nivel de calidad de servicio registrado en años anteriores, sin que ello implique necesariamente que tal situación sea sostenible a futuro.

Finalmente se debe señalar que en la etapa de transición contractual definida en la renegociación el énfasis, en cuanto al uso de los recursos en un contexto de restricciones económico-financieras como las vigentes, está puesto en la recuperación del servicio, porque esta es la necesidad básica del colectivo de usuarios del sistema de transporte.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

VI. Cuestiones ajenas a la renegociación

En la Audiencia Pública distintos expositores efectuaron sugerencias que por su temática tienen un denominador común, éste es la falta de competencia de la UNIREN para decidir al respecto, las cuales han sido reunidas en el presente acápite. Estas peticiones invocadas exceden el objeto de la Carta de Entendimiento, pues apuntan a los mismos cimientos y principios que regulan la materia de los servicios públicos tanto en la jurisdicción nacional como en la correspondiente a cada uno de los estados provinciales.

Resulta claro que no es éste el ámbito en el cual debe debatirse el funcionamiento de los entes de control, tanto nacional como provincial –sin perjuicio de las observaciones realizadas por el equipo técnico de la UNIREN en el Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento y las mayores exigencias de control y seguimiento impuestas en la Carta de Entendimiento-, ni la modificación de marcos regulatorios locales a los que se encuentran sujetos los actores provinciales en el desenvolvimiento de su actividad, ni aspectos tributarios. Estas sugerencias deben ser analizadas por los órganos o dependencias estatales competentes, entre los cuales no se encuentra la UNIREN.

Asimismo, es oportuno recordar que actualmente está en trámite en el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN varios proyectos de ley para un Nuevo Marco General de los Servicios Públicos.

VI. 1. Autoridades Regulatorias

Para el Señor Alberto Horacio CALSIANO, representante de la Unión Industrial Argentina (UIA), es urgente la normalización y adaptación de los entes de control a esta nueva situación.

En similar sentido, el Señor Jorge Guillermo VILLAR, como particular interesado, manifestó que el ente regulador provincial, creado por ley de agosto del '94, no ha sido constituido, y la Subsecretaría de Energía no cuenta con dependencias actuantes ni ejerce las funciones regulatorias que le fueran oportunamente asignadas.

La normalización de los entes regulatorios y/o de control, tanto en la esfera nacional como provincial, corresponde de acuerdo a los respectivos marcos vigentes, al PODER EJECUTIVO NACIONAL o provincial, con el pertinente control de los poderes legislativos; sin perjuicio del mandato constitucional contenido en el art. 42 de la Constitución Nacional, que establece que los marcos regulatorios de servicios públicos serán dispuestos por ley. No se encuentra la UNIREN facultada a entender en tal temática, conforme a las normas que le otorgan competencia.

VI. 2. Marcos Regulatorios

El señor Máximo Cisneros, representante de la Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda. (COPELCO), manifestó que se opone al aumento tarifario porque el sistema jurídico vigente al que debe ajustarse su Cooperativa, le impide participar en la fijación de las tarifas al igual que trasladar los aumentos a los usuarios finales a quienes presta el servicio, debiendo solicitar la autorización correspondiente a los Concejos Deliberantes de las Ciudades de Cutral Co y Plaza Huincul. Por ello, entiende que este entendimiento la pone en desventaja, haciendo peligrar su ecuación económica - financiera, debiendo afrontar quebrantos, y efectuando subsidios cruzados internos con otras actividades que desarrolla la entidad.

Al respecto cabe expresar, que la observación realizada por la Cooperativa, escapa a la competencia atribuida a la UNIREN, toda vez que se remite a decisiones que dependen de jurisdicciones municipales o provinciales y, que hacen a materias distintas a las abordadas en este proceso de negociación.

VI. 3. Título Habilitante

El Señor Jorge Guillermo VILLAR, como particular interesado, expresa que correspondería ajustar el plazo indicado en el punto 20 de la Carta de Entendimiento, año 2007, a una previa constatación de los reales y necesarios avances en la regulación de las concesiones de distribución eléctrica en aquellas ciudades donde hoy actúan sendas cooperativas eléctricas.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Al respecto, cabe destacar que las empresas de distribución de energía eléctrica que actúan a nivel provincial no son objeto de regulación ni de control por parte del ESTADO NACIONAL, sino de los estados locales. En tanto que las Empresas EDENOR S.A., EDESUR S.A. y EDELAP S.A., están bajo jurisdicción federal. Por ende, no compete a la UNIREN efectuar la constatación solicitada, como así tampoco, puede condicionarse el plazo para regularizar la situación jurídica por la cual EPEN presta el servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal COMAHUE – Subsistema NEUQUÉN.

Es el PODER EJECUTIVO NACIONAL la autoridad competente para normalizar la situación jurídica en la que se encuentra la prestación del servicio de transporte de electricidad que hace EPEN, a través del dictado del correspondiente acto administrativo que otorgue el título habilitante pertinente, siendo dable destacar, que en sendas oportunidades anteriores se ha comprometido con el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN, conforme las actas celebradas en ese sentido, a otorgarle la concesión de la actividad en el marco de las normas vigentes.

VI. 4. Cargos

El señor Máximo CISNEROS, representante de la Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda. (COPELCO), cuestiona los cargos en concepto de amortización que el transportista, supuestamente incluye en su facturación a la Cooperativa, ya que los mismos no han podido ser analizados en atención a que se desconoce cual es el período tomado para la amortización de las instalaciones, y también porque el sistema se halla sobredimensionado en algunas zonas de la provincia, y por otra parte, ha quedado de manifiesto que el EPEN ha realizado inversiones en diferentes sectores de su área de distribución, pero en el caso la Estación Transformadora de Cutral-Co, el servicio se encuentra a expensas de que falle un transformador, quedando así en situación N-1 para que toda la localidad quede sin el servicio eléctrico. A su entender, se estaría en presencia de una doble percepción por igual concepto, ya que el Ente Provincial realizó obras con fondos de la Nación (fondos extra provinciales) y en la actualidad, supuestamente, percibe además del cargo implícito en la factura de la Cooperativa, los fondos nacionales, sin realizar aplicación específica a favor o provecho de los usuarios de la cooperativa.

Sobre este punto cabe aclarar que el Transportista no factura directamente sus servicios a los usuarios del sistema de transporte, sino que la facturación es efectuada por la Compañía Administradora del Mercado Mayorista de Electricidad (CAMMESA) incluyendo solo los conceptos reconocidos por las normas nacionales que regulan la actividad. Por lo tanto las cuestiones a que se hace referencia en esta presentación competen a la jurisdicción provincial y deben ser planteadas en ese ámbito.

VI. 5. Categorías Tarifarias

El señor Máximo Cisneros, representante de la Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda. (COPELCO), manifiesta que la Cooperativa ha sido considerada por el Ente Provincial (EPEN), y de acuerdo a la facturación que se aplica, como una subdistribuidora, mediante la tarifa 4 (T4 prestadoras del servicio público de energía eléctrica), que a su vez comprende también a los Grandes Usuarios localizados en la provincia, pero a su entender no cuentan con documentación respaldatoria que sustente la tarifa que se les aplica, ya que desconocen su composición y formación, no teniendo en consecuencia elementos válidos para el estudio y análisis del aumento que se intenta aplicar.

Este tema, como el anterior, hace a las funciones específicas de EPEN como empresa eléctrica provincial, y por lo tanto están fuera del ámbito de la renegociación como responsable de la prestación del servicio de transporte de electricidad bajo jurisdicción federal.

VI. 6. Extensión de los términos y condiciones de la Carta de Entendimiento a la totalidad de las instalaciones de EPEN en la Provincia.

El Señor Jorge Guillermo Villar, como particular interesado, expresa que se debe extender a la totalidad de la prestación del servicio público de transporte de electricidad troncal no regulada, que desarrolla el Ente en la provincia,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

el régimen de transición tarifario obrante en la Carta de Entendimiento y lo establecido en los puntos 12 -Revisión Integral-; 13 -Mejoras en la Información-; 14 -Desarrollo de Políticas de Compras y Tecnologías- y 15 -Auditoría de los Bienes-, del mismo plexo documental.

Al respecto debe señalarse que el tratamiento de la solicitud planteada escapa a la competencia de la UNIREN.

CONCLUSIONES

Luego de finalizada esta etapa del proceso de renegociación, y de haber puesto a consideración pública la Carta de Entendimiento, se propone realizar las siguientes modificaciones en el proyecto de Acta Acuerdo en base a los análisis realizados precedentemente:

- 1) Modificación del Punto 13 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO de EPEN: ampliación de la información pautada incluyendo una mayor desagregación y explicación de los distintos componentes que integran las inversiones. En este sentido se propone que en el INFORME ANUAL DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO, se incluya expresamente la obligación por parte del ENRE de elaborar un análisis y una evaluación de los planes de inversión de la Empresa Transportista y realice recomendaciones tendientes a mejorar la prestación del servicio en el corto y largo plazo.
- 2) Modificación del Punto 4 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO de EPEN la determinación de un aumento promedio del 27 % (VEINTISIETE POR CIENTO) sobre la remuneración actual del CONCESIONARIO entrará en vigencia el 1° de octubre de 2005.
- 3) Modificación del Punto 6 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO de EPEN: como consecuencia de lo establecido en el punto 2) precedente y a los fines de preservar el equilibrio económico de la prestación del servicio en que se sustenta el acuerdo alcanzado con la Empresa Transportista establecer, desde el 1° de octubre de 2005 hasta la finalización del PERIODO DE TRANSICION CONTRACTUAL, un ingreso que permita cumplir con los compromisos asumidos en la CARTA DE ENTENDIMIENTO teniendo en cuenta los parámetros de Calidad de Servicio acordados y la estricta ejecución del PLAN DE INVERSIONES oportunamente convenido.