



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

**Informe de Evaluación  
de la Audiencia Pública donde se trataron las  
Cartas de Entendimiento firmadas por la UNIREN con las empresas  
TRANSENER S.A. y TRANSBA S.A.**

EQUIPO TECNICO DE ENERGÍA - UNIREN

13 de mayo de 2005



## ANTECEDENTES

La Ley N° 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.

La Ley estableció criterios a seguir en el marco del proceso de renegociación tales como aquellos que meriten 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, se 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 dispuesto 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 mediante el Decreto N° 311 del 3 de julio de 2003, entre otros, por el que se crea la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (en adelante UNIREN), en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION Y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias y estableciendo de esta forma, 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.

Recuérdese que por ley 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 (conf. Ley N° 25.790, Artículo 2°).

Asimismo, se ha considerado conveniente vitalizar las facultades de control del Estado Nacional de manera de superar las deficiencias detectadas en oportunidad de elaborar los Informes de Cumplimiento de Contratos.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

La COMPAÑÍA de TRANSPORTE de ENERGÍA ELÉCTRICA en ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.), que presta el servicio público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión conforme a la concesión que le fuera otorgada por Decretos N° 2.743/1992 y 1.501/1993, ha sido parte de este proceso de renegociación en virtud de lo establecido por el Artículo 4°, inciso b) del Decreto N° 311/03.

La EMPRESA de TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA por DISTRIBUCIÓN TRONCAL de la PROVINCIA de BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), que presta el servicio de transporte de energía eléctrica conforme a la concesión que le fuera otorgada por Resolución N° 346 del 24 de julio de 1997 de la Secretaría de Energía y Puertos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, ha sido parte de este proceso de renegociación en virtud de lo establecido por el Artículo 4°, inciso b) del Decreto N° 311/03.

Por ello, se efectuaron estudios pormenorizados de la situación contractual en todos sus aspectos los que finalmente llevaron a que la UNIREN firmara con TRANSENER S.A. y con TRANSBA S.A. sendos principios de entendimiento para la renegociación contractual.

Así, con fecha 2 de febrero de 2005, la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.) y la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.) suscribieron las "CARTAS DE ENTENDIMIENTO", que contienen las bases y términos consensuados para las adecuaciones del CONTRATO DE CONCESION.

El contenido de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO, desde el Estado Nacional, se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos con el apoyo técnico de la Secretaría de Energía y el ENRE.

Las Cartas de Entendimiento fueron sometidas al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA permitiendo y promoviendo 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 las "CARTAS DE ENTENDIMIENTO".

La AUDIENCIA PUBLICA se llevó a cabo el día 18 de marzo de 2005, en el local correspondiente a LA CASA DEL DEPORTE sito en Avenida del Valle N° 3549 de la Ciudad de OLAVARRÍA, provincia de BUENOS AIRES.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública: las Empresas COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA EN ALTA TENSION TRANSENER SOCIEDAD ANONIMA (TRANSENER S.A.) y EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANONIMA (TRANSBA S.A.); la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION, creada por el Artículo N° 20 de la Ley N° 25.561; el Defensor del Pueblo de la Nación; el Ente Nacional Regulador de la Electricidad; el Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de BUENOS AIRES; la Dirección Provincial de Energía de la Provincia de BUENOS AIRES; la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; el Gobierno de la Provincia de BUENOS AIRES; el Gobierno de la Provincia de LA PAMPA; el Gobierno de la Provincia de CORDOBA; el Gobierno de la Provincia de SAN LUIS; el Gobierno de la Provincia de MENDOZA; el Gobierno de la Provincia de SAN JUAN; el Gobierno de la Provincia de LA RIOJA; el Gobierno de la Provincia de CATAMARCA; el Gobierno de la Provincia de TUCUMAN; el Gobierno de la Provincia de SALTA; el Gobierno de la Provincia de JUJUY; el Gobierno de la Provincia de SANTIAGO DEL ESTERO; el Gobierno de la Provincia del CHACO; el Gobierno de la Provincia de FORMOSA; el Gobierno de la Provincia de SANTA FE; el Gobierno de la Provincia de ENTRE RIOS; el Gobierno de la Provincia de CORRIENTES; el Gobierno de la Provincia de MISIONES; el Gobierno



de la Provincia del NEUQUEN; el Gobierno de la Provincia de RIO NEGRO; el Gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

La AUDIENCIA PÚBLICA se desarrolló contemplando las previsiones contenidas en el Decreto N° 1.172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL, y contó con una concurrencia de 28 inscriptos en calidad de participantes, de los cuales 18 efectuaron exposiciones orales, y público en general.

Luego de ello, y en virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIREN elaboró el Informe Final con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PUBLICA, el que fuera elevado a las Autoridades Convocantes oportunamente y recibido el día 7 de abril de 2005.

A partir de dicho documento se inició un nuevo período de estudio y revisión de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO, tomando en consideración las observaciones y sugerencias realizadas en la AUDIENCIA PÚBLICA, para así elaborar los proyectos que serán elevados al Honorable Congreso de la Nación para luego ser firmados 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 divididas para su tratamiento en dos grandes grupos. Por un lado, el que denominaremos "de carácter formal", y por el otro lado, las "cuestiones de fondo o sustanciales", que contienen las materias definidas y prescriptas en las CARTAS 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 "formales" o "sustanciales" de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO.

## I. OBSERVACIONES DE "CARÁCTER FORMAL"

### I. 1.- Los informes elaborados por la UNIREN deben ser parte integrante de la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

**El señor Juan Capiello, representante de la Comisión de Usuarios del ENRE**, en su exposición solicita que los documentos elaborados por la UNIREN, el "Informe sobre grado de cumplimiento de los contratos de distribución y transporte de energía eléctrica de jurisdicción nacional", de abril de 2004, y el "Informe de Justificación de la Carta Entendimiento UNIREN-TRANSENER/ UNIREN-TRANSBA S.A." de enero de 2005, integren en forma expresa la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

La Ley N° 25.561 autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de obras y servicios públicos, estableciendo que en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, deberán tomarse en consideración criterios tales como el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos; y la rentabilidad de las empresas.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL, en uso de las atribuciones conferidas por la ley mencionada, dictó el Decreto N° 311, el 3 de julio de 2003, por el cual dispuso la creación de la UNIREN, en el ámbito de los Ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, continuando con el proceso de renegociación iniciado por la COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, conforme el Decreto N° 293/02.

En este marco, una de las misiones de la UNIREN fue llevar a cabo el proceso de renegociación contractual y, a su vez, suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación con las empresas licenciatarias de servicios públicos ad referendum del PEN (conf. Artículo 1° inc. a. y b. del Decreto N° 311/03).

Por Artículo 4° del Decreto N° 311/03 se encomendó a la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos correspondientes a ciertos sectores, entre



ellos, el servicio de transporte y distribución de energía eléctrica.

Por Resolución Conjunta Nros. 188 y 44 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del 6 de agosto de 2003, el Secretario Ejecutivo de la UNIREN requirió a organismos dependientes del Poder Ejecutivo Nacional su colaboración técnica para la elaboración de un Informe de grado de cumplimiento de los contratos de distribución y transporte de energía eléctrica de jurisdicción nacional.

El informe elaborado en abril de 2004, tuvo por objeto presentar un estado de grado de cumplimiento de los contratos de concesión nacional de transporte y de distribución de electricidad, que sirviera como antecedente y base en el proceso de renegociación de los mencionados contratos, conforme lo dispuesto por la Ley N° 25.561 y normas posteriores y complementarias.

Los organismos consultados para elaborar el informe fueron el Ente Nacional Regulador de Energía Eléctrica, la Sindicatura General de la Nación y la Auditoría General de la Nación. También se requirió información de CAMMESA.

Los otros informes a los que hace referencia el Sr. Capiello, son los presentados por la UNIREN en enero de 2005, que fueron sustento y justificación para la firma de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO, tomando en consideración la situación específica de la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.) y la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.).

Es decir, estos informes, uno de carácter más general y realizado en colaboración con diversos organismos, y los otros de carácter particular son los fundamentos sustanciados de la firma de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO como parte de un proceso de renegociación.

Estos informes han podido ser consultados por terceros e interesados encontrándose adjuntos a los expedientes correspondientes a TRANSENER S.A. (Exp. CUDAP: EXP-S01:0254919/2002) y TRANSBA S.A. (CUDAP: EXP-S01:0255585/2002).

Por otro lado, la Carta de Entendimiento constituye el principio de acuerdo que, luego del proceso de audiencia pública y recepción de observaciones pertinentes, será el antecedente inmediato del Acta Acuerdo a suscribir entre las concesionarias y el Estado Nacional. Contiene de este modo las previsiones contractuales y las cláusulas que darán vida a la concesión del servicio público, en nuestro caso, de transporte de electricidad. Es por ello que resulta conveniente que el instrumento referido se presente aséptico, es decir sin otro contenido que las cláusulas normativas que regirán el contrato, evitándose de este modo cualquier confusión con informes que sólo justifican o fundamentan la postura del Estado, una de las partes al momento de negociar el convenio.

Cabe recordar a su vez que la Carta de Entendimiento, como todo acuerdo, es un instrumento elaborado y firmado por las partes intervinientes. A diferencia de ello, los informes que se pretenden incluir han sido elaborados en forma unilateral por la UNIREN, sin contar con el consentimiento de las empresas concesionarias, no pudiendo exigirse por tanto que éstas últimas lo suscriban e integren el entendimiento acordado.

En virtud de lo expuesto, consideramos que no corresponde incluir estos informes como parte integrante de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO, resultando como garantía suficiente de razonabilidad, que los informes obren debidamente identificados en el expediente de renegociación contractual, para su consulta.

## **I.2.- Extensión o suspensión de la Audiencia para tener completo acceso a la información**



**La Sra. Adriana Celina Kowalewski, en representación de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA) y el Sr. Esteban Javier Conte-Grand, representante de Central Térmica Güemes S.A.,** solicitaron la posibilidad de extender o suspender la Audiencia por un plazo de 30 días hasta que todos los sectores involucrados puedan tener completo acceso a la información, incluyendo el fallo judicial, y cuenten con el tiempo necesario para su procesamiento.

El Decreto N° 1172/2003 ("Acceso a la Información Pública") prevé en su Artículo N° 16 que la Autoridad Convocante debe publicar durante DOS (2) días, la convocatoria a la Audiencia Pública, con una antelación no menor de VEINTE (20) días corridos a la fecha fijada para su realización, en el Boletín Oficial, en por lo menos DOS (2) diarios de circulación nacional y -en su caso- en la página de Internet de dicha área. La publicación debe contener las mismas especificaciones exigidas para la convocatoria. Cuando la temática a tratar así lo exigiese, deben ampliarse las publicaciones a medios locales o especializados en la materia".

Los extremos legales aquí señalados fueron cumplimentados mediante sendas publicaciones en los Diarios "Clarín" y "La Nación" - de alcance nacional los días 23 y 25 y "El Día" diario local de la Ciudad de La Plata de la Provincia de Buenos Aires, durante los días 24 y 25 de febrero de 2005 y en el sitio de Internet de la UNIREN, tal como surge de las constancias del expediente, con la debida antelación.

La publicación de la convocatoria en los medios masivos de comunicación de alcance nacional y provincial, aseguran el conocimiento generalizado de una noticia o convocatoria.

Asimismo, se habilitó un REGISTRO DE PARTICIPANTES en la sede de la UNIREN y en la Dirección Provincial de Energía dependiente del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires sita en la Ciudad de La Plata, desde el 1° de marzo de 2005 y hasta el día 15 de marzo de 2005, fecha esta última sólo para la finalización de la inscripción, pero no para la consulta de los antecedentes obrantes.

En lo que se refiere al Expte N° 43.378/99 "Central Térmica Guemes c/ Resolución ENRE N° 1650 recaída en el expediente de ese organismo N° 4689/98", actualmente en la Corte Suprema de Justicia de la Nación, si bien el Estado Nacional es uno sólo, la causa ha sido entablada contra el ENRE, organismo descentralizado que, conforme el art. 55 de la ley 24.065, ejerce su propia defensa en juicio. Por tanto, la vista del expediente administrativo corresponde al Ente mencionado y la del expediente judicial, debe ser solicitada a las autoridades judiciales correspondientes.

En virtud de lo reseñado, no se encuentran motivos suficientes para dar razón a los expositores en su reclamo. Ello por cuanto, podemos concluir que cualquier interesado tuvo acceso a la información necesaria para participar en la Audiencia Pública convocada, con tiempo suficiente y por distintos medios.

### **I.3.- Falta de información desagregada**

El ENTE PROVINCIAL REGULADOR ELECTRICICO de MENDOZA, (EPRE) señala que no se ha podido realizar un examen exhaustivo de la razonabilidad del incremento tarifario por no disponer de información con mayor desagregación que la publicada.

Al respecto cabe señalar que, las Cartas de Entendimiento celebradas con ambas empresas transportistas en su Anexo I indicaron puntualmente los nuevos valores de los conceptos tarifarios. Por otro lado, el detalle de los costos del servicio, la proyección económica financiera y el plan de inversiones constituyen Anexos de las Cartas de Entendimiento. La evolución se encuentra en el Numeral N° 5 "Fundamentos Técnico-Económicos sobre la propuesta a Transener" y "Fundamentos Técnico-Económicos sobre la propuesta a Transba" del Informe de Justificación de las Cartas de Entendimiento, así como en los expedientes administrativos mediante los cuales tramitara ante la UNIREN el proceso de renegociación. Por otra parte, la observación efectuada es de carácter general sin indicar específicamente los casos en los que se requiere un mayor grado de desagregación.

## **II. OBSERVACIONES SUSTANCIALES A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO**

Por cuestiones de estricto orden metodológico, a continuación se dividirá el documento en capítulos por temas.

Como introducción a tratar las cuestiones de fondo que fueron observadas en la Audiencia Pública, hacemos mención de dos circunstancias que no debemos perder de vista y a la luz de las cuales se deberán resolver las observaciones planteadas.



En primer término, como bien se ha dicho en el Informe de Justificación “renegociar es reconocer que la actual realidad argentina difiere de la situación que existía al momento de efectuarse las privatizaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo; es revisar el grado de cumplimiento de los contratos, única forma de tener información calificada sobre la situación de cada empresa respecto a los compromisos que asumiera; es recuperar un ámbito de análisis compartido con las empresas, para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación; es recomponer la mutua confianza que debe guiar el proceso de acuerdos para una nueva etapa, sin ningún tipo de discriminaciones ni privilegios para ninguna empresa; es retomar la voluntad de acuerdo negociador que debe primar para sentar los términos para la continuidad de los contratos, a partir de la buena fe contractual; es reinstalar el espacio de la infraestructura de servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad; es reestablecer las condiciones que posibiliten asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones; es readecuar los institutos y mecanismos de regulación contractual a efectos de posibilitar su consistencia respecto a la evolución de la economía y de la situación social de nuestro país; es redefinir de común acuerdo términos aceptables y convenientes para ambas partes, contemplando los distintos intereses y expectativas, para alcanzar un nuevo esquema de equilibrio contractual que resulte sustentable en el tiempo”.

En segundo lugar, debemos recordar que el Estado Nacional 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.

## **II.1. Diferencias entre la información presentada en el Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento UNIREN –TRANSENER S.A. y los Balances presentados por la empresa.**

El Defensor del Pueblo señala que como resultado de la comparación entre los datos que fundamentan el incremento tarifario y del análisis de los balances de TRANSENER S.A. surgen las siguientes diferencias: en ingresos por ventas hay una diferencia de 87 millones de pesos, un 52%, en los costos operativos, 16 millones, un 20%, y en los excedentes de caja, 71 millones de pesos, 179%. Por lo cual, pierde sustento la razonabilidad del incremento tarifario puesto que si le agrega el 27% de rentabilidad, se puede sostener que por la rentabilidad final y por los ingresos reales, no tienen razonabilidad los incrementos propuestos para TRANSENER S.A.

Es decir, continúa el Defensor del Pueblo, que entre las estimaciones de la UNIREN y lo que realmente aconteció, con los balances del año 2004, hay una diferencia de 47 millones de excedente real, lo cual significa un 44% superior al estimado.

Concluye, que si ha habido manipulación de cifras para justificar los incrementos, (manipulación dolosa de la información suministrada), por ello se van a seguir analizando los Balances futuros, y, de corroborarse inconsistencias se reclamará la responsabilidad judicialmente.

A fin de mantener las condiciones de acceso, seguridad y calidad en el Sistema de la Transportista, la Carta de Entendimiento celebrada con Transener tiene por objeto permitir que durante el período de transición se cubran los costos operativos, los Impuestos y las Inversiones comprometidas, quedando un excedente libre de caja que queda sujeto al cumplimiento del Plan de Inversiones que la misma Carta de Entendimiento contempla.

Las Proyecciones incluidas en la Carta de Entendimiento se basan en la Actividad regulada de la Empresa más algunos ingresos y costos no regulados relacionados en forma directa con el Contrato de Concesión. No se incluyeron Ingresos, Costos, Amortizaciones y Gastos financieros relacionados con Proyectos No regulados de Transener S.A., que no están relacionados con el Contrato de Concesión.

Respecto al Cuadro de margen Operativo presentado en la Audiencia Pública por el representante del Defensor del Pueblo, se observa que las bases de comparación no son homogéneas, debido a que se incluye en los años 1999 a 2003 dentro de la Actividad No Regulada, los Ingresos de Proyectos No regulados de Transener S.A. (entre ellos, Cuarta Línea), que no están relacionados con el Contrato de Concesión, sin considerar los costos respectivos, comparándose con los años 2004 a 2006 que no tienen incluidos los Ingresos de la Cuarta Línea ni Proyectos No Regulados que no están relacionados con el Contrato de Concesión, ya que no son objeto de renegociación en la Carta de Entendimiento. Asimismo, en el año 2004 no considera los valores reales del margen operativo y para el 2005 no coincide con los valores incluidos en la Carta de Entendimiento. La asignación del personal a la actividad regulada se estableció a partir los datos del costo salarial reconocido en la Primera Revisión Tarifaria de Transener (efectuado por el ENRE) y de información complementaria enviada por la empresa. La asignación del personal a la actividad no regulada toma en cuenta el incremento en la dotación total de la compañía en relación con la dotación mínima necesaria para operar y mantener el sistema de transporte concesionado. Dicha estimación es cercana a la sostenida por la



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

empresa quien afirma que la asignación entre personal dedicado a la actividad regulada y a la no regulada se realiza en función a los trabajos existentes, como así también la carga de las horas incurridas y los adicionales por cada actividad. Generalmente para trabajos relacionados con la Actividad No Regulada (Obras, etc.) Transener S.A. subcontrata diferentes proveedores calificados. Más allá de posibles diferencias de asignación entre la actividad regulada y no regulada, la sumatoria total de los gastos en personal está garantizada ya que tanto los ingresos como para los costos se han incluido todas las actividades que hacen al objeto del contrato de concesión ya sea estrictamente regulado como posibles actividades no reguladas.

Cuadro de Estado de Resultados:

Entendemos que el rendimiento del 27% de Ingreso Neto sobre Patrimonio informado por el representante del Defensor del Pueblo está calculado sobre la base de información inconsistente, incompleta e incorrecta, tal como se detalla a continuación:

Se mezclan números del Balance de la Compañía y de la Carta de Entendimiento y se realizan supuestos absolutamente irreales. Véase por ejemplo la filmina N° 21 de la exposición del Defensor del Pueblo. En la columna "2005 (según balance y carta de entendimiento)" se supone que los ingresos del año 2005 serán \$ 146.379.239, que surge de multiplicar los ingresos de 2004 (\$111.739.877) por el coeficiente 1,31 (aumento del 31%). Ello no es así debido a que la Carta de Entendimiento claramente establece que el aumento del 31 % se reconoce a partir de abril de 2005, es decir que durante los meses de enero, febrero y marzo de 2005 CAMMESA le facturará a Transener los servicios de transporte a la tarifa vigente en 2004. Por lo tanto, el Defensor del Pueblo sobreestima lo ingresos injustificadamente.

Se incluyen Ingresos de la denominada "Cuarta Línea", cuya redeterminación no ha sido objeto de esta renegociación. No obstante ello, el Defensor del Pueblo omite incluir dentro de la columna "2005 (según balance y carta de entend.)" de su filmina N° 21 los costos de la misma y especialmente las amortizaciones y los costos del financiamiento, ya que los \$ 33.4 millones de amortizaciones corresponden a las instalaciones de Transener, excluyendo la Cuarta Línea. Por lo tanto, se está exponiendo una ecuación económico – financiera absolutamente desequilibrada distorsionando los resultados de la empresa. Más allá de ello se están incluyendo actividades cuya ecuación contractual se está tratando en otro ámbito del Estado. Esto fue aclarado debidamente cuando en el Informe de Justificación, página 41, se establece que *"A tal efecto, en primer lugar se determinó un nivel de actividad no regulada que sea compatible con el objeto original de la empresa: operar y mantener líneas de transporte. Por lo tanto, todas las actividades de construcción, dentro y fuera del país, de instalaciones de transporte y las inversiones en otras empresas fueron excluidas del análisis. Por ello, no fueron considerados los ingresos provenientes del canon de construcción de la IV Línea Comahue – Buenos Aires, la instalación de capacitores en la EE.TT Recreo, las obras de ampliación en Paraguay y los ingresos provenientes de empresas relacionadas (Ej. Transba)"* Si el Defensor del Pueblo quisiera comparar los resultados incluyendo estas actividades, sería necesario incluir **todos los costos asociados**, incluyendo los costos financieros que dieron lugar en su momento, a la construcción de la IV Línea y a la adquisición del paquete accionario de Transba. Téngase en cuenta que Transener se endeudó en aproximadamente U\$S 400 millones para ampliar su campo de actividades y el servicio financiero de esos casi \$ 1200 millones no fueron reflejados en la estimación realizada por el Defensor del Pueblo.

Se calculan los costos operativos en forma errónea incluyendo: 1) Costos fijos que consideran los Sueldos Regulados de la Carta de Entendimiento, los Gastos No regulados y los Honorarios y Servicios Contratados, 2) Costos variables: inicialmente están calculados considerando el porcentaje que representan los gastos de operación y mantenimiento regulados, los sueldos no regulados y las tasa del ENRE sobre los ingresos por ventas expuestos en la Carta de Entendimiento. Esto, sin dudas, no diferencia conceptos regulados de no regulados por lo que su cálculo resulta incorrecto.

Adicionalmente, el porcentaje de allí resultante (18,4%) lo aplica en su presentación al total de los ingresos de Transener S.A., incluyendo Cuarta Línea y los ingresos no regulados que no están relacionados con el Contrato de Concesión. Decididamente, el suponer que los costos variables aplican proporcionalmente a la actividad regulada y no regulada de la Transportista, invalida totalmente cualquier deducción planteada, sobretodo considerando una base de cálculo claramente errónea, sin una justificación técnica que lo avale o al menos explique su encuadre lógico.

En resumen, se consideran erróneamente mayores ingresos que los incluidos en la Carta de entendimiento y porcentajes de costos incorrectos, ya que se basan en una definición equivocada de costos fijos y variables, determinando resultados incorrectos. Por otra parte no se consideran mayores amortizaciones ni Intereses por financiamiento, a pesar de incluir otras actividades (como Cuarta Línea).

Por último, se "copia" el mismo valor del Impuesto a las Ganancias incluido en la Carta de Entendimiento (resultando una tasa efectiva del Impuesto a las Ganancias del 12,5 % sobre el Resultado antes de Impuesto, siendo la tasa del Impuesto a las Ganancias del 35% sobre la Ganancia antes de Impuesto), cuando, si fuese real la existencia de una mayor Resultado Operativo, correspondería un mayor valor de Impuesto a las Ganancias.

Por todo lo expuesto, las Variaciones, Porcentajes y el Excedente de Caja mostrados por el representante del Defensor del Pueblo no se adecuan a la realidad y las comparaciones no resultan homogéneas, ya que se comparan cifras de Balance que incluyen



Actividades, Ingresos y Costos que no son objeto de la Renegociación actual, con la Carta de Entendimiento, mezclando conceptos y llevando a una errónea interpretación de los números allí incluidos.

## II.2.- Costos

El Señor Luis Germán Pedraza, como representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA), afirma que ninguna actividad puede desarrollarse por debajo de los costos. Pero los ajustes necesarios deben ser soportados en función de los costos necesarios para atender cada estamento de demanda.

El Señor Néstor José Prades, en representación de la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires, para el período de transición pide que no se discrimine a la demanda industrial con la corrección tarifaria, cargándole la mayor parte del ajuste.

El Señor Alberto H. Calsiano, en representación de la Unión Industrial Argentina, afirma que el Acta Acuerdo establece incrementos promedio para ambos transportistas. En el caso de TRANSBA S.A. un 25%, al que se debe agregar la remuneración como transportista independiente de tres importantes estaciones transformadoras en 500 KV, por lo que el incremento promedio llega al 26,5%. Para TRANSENER S.A., el incremento promedio es del 31%. Continúa manifestando que la tarifa del transporte en alta tensión tiene una baja incidencia en la tarifa que abona el usuario al final de la cadena, pero los grandes usuarios que compran la energía en el mercado mayorista estarán directamente alcanzados por estos incrementos, en tanto que aquellos usuarios que son cautivos del distribuidor, dependerán de la decisión que tomen los organismos competentes, ya sea a nivel nacional o provincial, respecto a la discriminación o no del usuario industrial.

Las observaciones así formuladas cuestionan la forma que los costos que conforman la tarifa y por consiguiente sus ajustes se trasladan a los distintos usuarios del servicio público de transporte de energía eléctrica. En este sentido es necesario recalcar que la renegociación llevada a cabo se ajustó a los parámetros y criterios establecidos en la Ley N° 25.561 y normas complementarias, y tuvo por finalidad establecer las compensaciones en función de la emergencia y de las modificaciones contractuales dispuestas en dicha norma, buscando mantener las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad del servicio de transporte de energía eléctrica.

Asimismo, está suficientemente acreditado que el transporte de energía eléctrica tiene escasa incidencia en el costo de los usuarios y en el índice general de precios al consumidor.

Finalmente cabe puntualizar que la Sra. Adriana Celina Kowalewski, en representación de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA), solicita que 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 con medidas que eviten el perjuicio económico que ocasione. Al respecto debe señalarse que el tratamiento de la solicitud planteada escapa a la competencia de la UNIREN.

### II.2.1 Costos de Personal

El Señor Néstor Callegari, en representación de la Federación Argentina de Trabajadores de Luz y Fuerza, relata que en materia de recursos humanos aún resta mucho por hacer, afirmando que los trabajadores del sector eléctrico han sufrido pérdidas de sus salarios como consecuencia de la devaluación de la moneda argentina del orden del 60%.

Esta observación no constituye un cuestionamiento a las Cartas de Entendimiento, que recibieron el apoyo expreso de la Federación Argentina de Trabajadores de Luz y Fuerza, sino su preocupación gremial a los fines de una mejora salarial del personal dependiente de ambas empresas. Al respecto, se destaca que la proyección económica financiera consideró los diversos aumentos salariales que tuvieron lugar con posterioridad a la sanción de la Ley N° 25.561, previéndose en el Punto 11.1 de las Cartas de Entendimiento la posibilidad de evaluar la afectación en los costos del servicio por la aplicación del Decreto N° 392/2004, considerado parcialmente en la proyección económica financiera.

A ello se agrega que, de acuerdo a los estudios realizados durante la renegociación, pudo determinarse que los salarios pagados por las empresas del sector eléctrico se encuentran por encima del promedio de las otras ramas de la economía. Para el caso de Transener S.A. y tal como surge del Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento "comparando el año 2003 con los valores previos a la crisis de fines de 2001 el incremento nominal es del orden del 24% levemente por encima del promedio otorgado por empresas eléctricas privadas..." Dicho incremento es el resultado de la aplicación y cumplimiento parcial de los aumentos remunerativos establecidos por Decreto por el Gobierno Nacional. Por lo tanto, de acuerdo a lo que surge de los Informes de Justificación de las Cartas de Entendimiento, para los años 2005 y 2006 se prevén expresamente aumentos salariales en términos



reales, es decir por encima de la evolución del índice de precios al consumidor (esto es salarios de bolsillo más las cargas sociales, tanto a cargo del empleado como del empleador). De esta forma se ha contemplado la particular situación de los trabajadores de ambas empresas que verán mejorada paulatinamente su situación frente a las consecuencias de la crisis desencadenada a fines de 2001.

## **II.3.- Tarifas**

### **II.3.1 No están realizados sobre bases reales. No son justas ni razonables.**

El Defensor del Pueblo de la Nación rechaza los incrementos tarifarios porque no están realizados sobre bases reales y tampoco son justos o razonables.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que en base a toda la información recopilada por la UNIREN y suministrada por el ENRE, CAMMESA, la SIGEN, la AGN, etc. y el extenso análisis efectuado de los costos operativos, inversiones, régimen de calidad, impuestos, amortizaciones, etc. de las empresas, se estableció una proyección económica financiera y en base a la misma se fijó un incremento tarifario, con el objetivo de mantener la calidad del servicio en la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica durante el período de transición contractual. Cabe destacar además, que los incrementos tarifarios se aplican sobre los cargos de conexión y capacidad de transporte, resultando razonable el incremento de dichos conceptos ya que en base a los mismos se incrementará también el monto de las penalidades.

Como fuera mencionado en el punto II.1, las proyecciones de la UNIREN se basan en criterios que mantienen la coherencia entre los niveles de ingresos y egresos, como reflejo de la situación prevista y acordada para el desempeño del sistema eléctrico. Las tarifas propuestas cubren costos operativos que fueron ampliamente detallados en el Informe de Justificación y se encuentran disponibles en el respectivo expediente. Asimismo, las inversiones propuestas tienen una apertura anual y por tipo y categoría que permitirá el seguimiento y control de parte del Ente Regulador, de modo tal de poder garantizar que los recursos aportados por los usuarios del sistema se destinen a los fines comprometidos por la empresa en su renegociación con la UNIREN.

### **II.3.2 Resulta injustificado garantizar a las empresas niveles de riesgo acotados.**

El Diputado Nacional Héctor Polino afirma que resulta exagerado, injustificado e improcedente garantizar a las empresas niveles de riesgo acotados que otorguen certidumbre a la remuneración del servicio y la cobertura de costos pues no pueden soslayarse el significativo impacto que estos aumentos provocan en la economía en general, afectando de manera indirecta a todos los usuarios y consumidores.

Respecto a esta observación, la UNIREN -en base a la información aportada por el INDEC, CAMMESA y los Entes Reguladores- determinó la escasa incidencia del servicio de transporte de energía eléctrica en el costo de los usuarios finales y en el índice de precios al consumidor nivel general. La comparación de la escasa incidencia del costo del transporte con la importancia de dicho servicio público, da como resultado un beneficio para los usuarios del servicio, más aún cuando el incremento tarifario aprobado durante el período de transición es acotado y permite mantener las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad del servicio.

Por los motivos señalados, no resultaría válido el calificativo de "significativo impacto" del aumento tarifario previsto. Asimismo, para la determinación de la tarifa se tuvo en cuenta el impacto que tendrá su incremento en la competitividad de la economía y la distribución de los ingresos, así como los demás criterios establecidos en la Ley N° 25.561. El informe respectivo fue agregado como anexo al Informe de Justificación.

Asimismo, cabe agregar que aquellos sectores con una fuerte utilización de capital en su estructura productiva necesitan reglas claras y coherentes de funcionamiento que permitan utilizar en forma eficiente los escasos recursos disponibles en la sociedad, máxime cuando el acceso al crédito nacional e internacional está todavía limitado para los niveles de inversión que requieren este tipo de empresas. Si más allá de los ciclos económicos vividos por nuestro país en las últimas décadas que han afectado a todas las capas de la sociedad y los diversos sectores productivos y de servicios, se agregan cambios normativos recurrentes y contradictorios que otorguen una cuota de incertidumbre respecto al destino y racionalidad de las inversiones realizadas, se pone en evidencia las escasas perspectivas de inversión debido a que no pueden preverse escenarios relativamente estables que garanticen el adecuado repago de las mismas, ya sea a los usuarios que aportaron o terceros que han adelantado fondos para desarrollar tales inversiones.

El virtud de lo expuesto y considerando que el incremento tarifario está sustentado en un análisis detallado de los costos y en una proyección económica financiera que deberán cumplir las concesionarias, en modo alguno dicho incremento resulta exagerado o



injustificado y mucho menos improcedente. Tal como se ha indicado en el transcurso de la Audiencia Pública, las Cartas de Entendimiento y los incrementos tarifarios constituyen la única compensación a las empresas concesionarias desde la emergencia declarada el 6 de enero de 2002.

Por su parte la Diputada Nacional María América González, afirma que el aumento tarifario del 31% no tiene en la Carta de Entendimiento ni en el Informe de Justificación el suficiente justificativo técnico – económico que demuestre satisfactoriamente la correspondencia del incremento impuesto. Asimismo, reprobaba la posibilidad de que el ajuste tarifario se aplicará retroactivamente a partir del 1° de abril de 2005. Y afirma que los Puntos 4.2 y 4.4. de la Carta de Entendimiento resultan inconstitucionales por cuanto autorizan la implementación de mecanismos indexatorios en las tarifas de los servicios públicos que se encuentran prohibidos por la Ley N° 25.561.

También, señala que en la Carta de Entendimiento se encuentran vulnerados los principios establecidos a través de la Ley de Convertibilidad, N° 23.928 y de la Ley N° 25.561. Las cláusulas incluidas en la Carta de Entendimiento, en las que se convino un régimen de ajuste del cuadro tarifario, teniendo en cuenta variaciones de niveles de precios resultan inaplicables y deben considerarse no escritas. Estas cláusulas pueden resultar impugnadas judicialmente por su manifiesta ilegalidad y en caso de que la Justicia falle favorablemente, quedarían sin efecto las cláusulas dispuestas en la Carta de Entendimiento.

La Diputada también rechaza el mecanismo de ajuste de tarifas del Punto 11 de la Carta de Entendimiento, por cuanto implica introducir cláusulas de inmunidad económica y regulatoria a favor del concesionario y en perjuicio del Estado y de los usuarios.

Se cuestiona si para la consideración de la Carta de Entendimiento se han tomado en consideración las pautas establecidas en los puntos correspondientes a la revisión tarifaria integral (Puntos 13 y 14).

Contrariamente a lo indicado por la Diputada María América González, la Carta de Entendimiento y el Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento de Transener S.A., sumado a todos los antecedentes obrantes en la UNIREN, constituyen suficiente justificativo técnico-económico para disponer el aumento tarifario del 31%, ya que dicho aumento -cuyo objeto es el mantenimiento de la accesibilidad, seguridad, calidad y confiabilidad del servicio de transporte de energía eléctrica durante el período de transición contractual- fue el resultado de un arduo y complejo análisis efectuado de los costos operativos, inversiones, régimen de calidad, impuestos, amortizaciones, etc. de las empresas.

Con relación a la aplicación retroactiva del incremento tarifario, corresponde destacar que una vez analizados en detalle los costos de las empresas se efectuó una proyección económica financiera y en base a la misma se dispuso un aumento tarifario aplicable a partir del 1° de abril de 2005. En caso que dicho incremento no pudiese aplicarse a partir de esa fecha, en el Acta Acuerdo deberán efectuarse las adecuaciones necesarias en las remuneraciones de la Transportista a fin de que con la tarifa que perciba pueda cumplirse con las proyecciones establecidas en la Carta de Entendimiento.

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 que semestralmente se produzca una variación de dicho índice superior a  $+ / - 5\%$  o que en cualquier momento tenga una variación superior a  $+ / - 10\%$ , 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.

El criterio anteriormente expuesto es el mismo que se utiliza en el punto 11 de las Cartas de Entendimiento, donde se establece que en caso de producirse modificaciones de carácter normativo o regulatorio de distinta naturaleza o materia que afectaren al servicio público de transporte de energía eléctrica en alta tensión o que tuvieran impacto sobre el costo de dicho servicio, el ENRE a pedido de las concesionarias, iniciará un proceso orientado a evaluar la afectación producida y su incidencia en los costos del servicio cuyo resultado podrá determinar la readecuación de su remuneración.

Todo lo expuesto, no implica un privilegio a las concesionarias, sino que representa el acuerdo de las partes en mantener una relación de equilibrio entre los ingresos y egresos que haga sustentable durante el período de transición el cumplimiento de las obligaciones fijadas en la carta de entendimiento, especialmente, frente a disposiciones de cumplimiento obligatorio emanadas de la autoridad competente y que tenga impacto real en la estructura de costos de la prestación del servicio público.

Es necesario destacar que un cambio normativo podría ocasionar mayores costos en la prestación del servicio y alterar la ecuación del concesionario, por lo que éste puede iniciar un procedimiento para que el ENRE evalúe la efectiva incidencia del cambio normativo sobre los costos de la compañía, siendo en definitiva la autoridad regulatoria quien adopte una decisión al respecto.



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 transporte por parte de las concesionarias. En virtud de lo expuesto, no puede entenderse que las mencionadas cláusulas de las Cartas de Entendimiento sean inconstitucionales o contrarias a lo establecido en las leyes N° 23.928 y N° 25.561.

Respecto de la última observación efectuada por la Diputada González, remitimos a lo indicado en este punto en oportunidad de contestar la observación del representante del Defensor del Pueblo, destacando que el cuadro tarifario fijado en las Cartas de Entendimiento se aplica en el período de transición y tiene por finalidad cumplir con una proyección económica financiera durante dicho período. Los puntos 13 y 14 de las Cartas de Entendimiento establecen pautas para la revisión tarifaria integral a realizar por el ENRE que fijará un cuadro tarifario y un plan de inversiones plurianual, a partir del 1 de febrero de 2006.

### **II.3.3 Es necesaria la revisión integral de todos los aspectos involucrados.**

Juan Capiello, en representación de la Comisión de Usuarios del ENRE sostiene que es necesaria la revisión integral de todos los aspectos involucrados -el costo inicial, las inversiones, cumplimientos o incumplimientos, rentabilidades sostenidas, para establecer, siempre que proceda, una modificación en las reglas de juego, tomando como eje de orientación la defensa del interés general sobre el de los grupos económicos. Por tanto se oponen categóricamente al aumento de tarifas proyectado y a una revisión semestral de las tarifas por entender que es un elemento de inestabilidad intrínseco.

Con relación a esta observación, cabe señalar teniendo en cuenta el análisis en detalle efectuado sobre los costos de las compañías se fijó una proyección económica financiera y en base a la misma en las Cartas de Entendimiento se previó un aumento tarifario a aplicar durante un período de transición. No se establece una revisión semestral de la tarifa, sino 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. Destacamos que por aplicación de la fórmula establecida en las Cartas de Entendimiento la tarifa podrá adecuarse en más y en menos durante el período de transición, según la variación de los costos de las compañías. En la revisión tarifaria integral, el ENRE será quien deba determinar la base de capital que corresponda considerar conforme a la auditoría de bienes esenciales prevista en el Punto 17 de las Cartas de Entendimiento, el plan de inversiones plurianual y la rentabilidad. Ello no implicará necesariamente un aumento de la tarifa. Respecto a la forma en que se determinará la base de capital en la Revisión Tarifaria Integral, la misma se encuentra claramente establecida en las disposiciones de la Ley N° 24.065 y en el punto 14.1 de la Carta de Entendimiento, donde se prevé considerar "los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio". Esto, en ningún caso significa que la determinación represente un incremento del patrimonio ya que los activos tienen una valuación actualizada y serán objeto de auditorías externas, tal como surge de la Carta de Entendimiento.

### **II.3.4 En el régimen de ajuste de tarifas se establece un mecanismo diferente para TRANSENER S.A. y para TRANSBA S.A.**

El Señor Luis Germán Pedraza, como representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA), sostiene que en el régimen de ajuste de tarifas se establece un mecanismo diferente para TRANSENER S.A. y para TRANSBA S.A.. A su vez éstos difieren del previsto para DISTROCUYO S.A.. En la próxima Revisión Tarifaria Integral se deben adecuar estos procedimientos para tender a una uniformidad de criterio en los ajustes posteriores.

Con relación a lo señalado por el Sr. Luis Pedraza, corresponde señalar que el régimen de ajuste se ha establecido para cada empresa de acuerdo a las características y antecedentes de cada una de ellas. A su vez, para todas las empresas se previó una revisión tarifaria integral, a realizarse en el ámbito del ENRE estableciéndose pautas y criterios homogéneos para llevar a cabo la misma.

### **II.3.5 Los incrementos aprobados en las Cartas de Entendimiento serían superiores al porcentaje que realmente se establece.**

La Sra. Adriana Celina Kowalewski, en representación de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA) sostiene que de acuerdo al Punto 4.1 de la Carta de Entendimiento se plantea un incremento del 31% promedio sobre la remuneración total actual del concesionario. Los incrementos aprobados en la Carta de Intención serían superiores al porcentaje que se establece según cálculos que describe y que están incluidos en la presentación escrita. El Punto 14 de la Carta de Entendimiento indica las pautas para la Revisión Tarifaria Integral con un contenido que en muchos aspectos



presenta indicaciones muy generales y en otros, con precisiones que no parecen estar en correspondencia con la regulación vigente y con el Contrato de Concesión.

Continúa, se debería analizar la conveniencia de cláusulas de indexación directa que pueden llevar a situaciones de desequilibrio, y analizar si no es conveniente mantener un procedimiento no automático con características más parecidas a las de las revisiones que en la regulación original se planteaban quinquenalmente, manteniendo las verificaciones entre la evolución de la calidad del servicio, los ingresos, las inversiones y gastos, y todo concepto aplicable a un sector regulado, basándose en un análisis integral del negocio.

Respecto de estas observaciones, debe señalarse que la remuneración actual de Transener S.A. equivale a \$110.107.287, la cual con el aumento previsto en el punto 4.1. de la Carta de Entendimiento alcanzará los \$ 144.261.780, lo que equivale a un 31 % de aumento. Los conceptos remuneratorios de la Transportista respecto de los cuales se aplicará el aumento tarifario previsto en la Carta de Entendimiento son: (i) Cargos de Conexión y (ii) Cargos por Capacidad de Transporte; mientras que el valor de la remuneración que percibe actualmente la Transportista en concepto de energía eléctrica transportada se mantiene constante. Por lo tanto, el incremento aprobado por la Carta de Entendimiento es del 31 % promedio sobre la remuneración total actual del concesionario.

Con relación a las pautas para la Revisión Tarifaria Integral que contempla el punto 14 de la Carta de Entendimiento, la Sra. Adriana Kowalewski únicamente se limita a señalar que el contenido de dicha cláusula presenta en muchos aspectos indicaciones muy generales y en otros precisiones que no parecen corresponderse con la regulación vigente y con el Contrato de Concesión. Sin embargo, la representante de AGEERA no especifica cuáles serían unas y otras, ni realiza una crítica concreta de las mismas, por lo que tal observación no puede ser tenida en cuenta.

Reiteramos lo expuesto en los puntos precedentes en cuanto a que las Cartas de Entendimiento no prevén cláusulas de indexación directa y destacamos que la evolución de la calidad del servicio, los ingresos, las inversiones, los gastos, así como otros conceptos aplicables al sector, deberán ser tenidos en cuenta por el ENRE en la Revisión Tarifaria Integral.

### **II.3.6 Se cuestiona cuál es la remuneración actual del concesionario y desde dónde debe partir su incremento. De ninguna manera puede partir de la remuneración prevista en la Res. ENRE N° 1650/98.**

El Sr. Esteban Javier Conte-Grand, representante de Central Térmica Güemes S.A., sostiene que el punto 4.1 de la Carta de Entendimiento plantea un incremento del 31% promedio sobre la remuneración total actual del concesionario –así lo dice-, el que incluso se presenta como superior en el cuadro tarifario. No es entonces, el 31% sino de un 40%. A su vez sostiene que existe controversia sobre cuál es la remuneración actual del concesionario, y por ende desde dónde debe partir su incremento, toda vez que la Resolución N° 1650/98 -la que al decir del licenciado Zoratti ha sido tomada como base de renegociación por la UNIREN- posee un pronunciamiento judicial en contra.

Al respecto, en primer lugar, y en cuanto al porcentaje de aumento, remitimos a lo indicado en los párrafos que anteceden con relación al 31% de aumento de la tarifa de Transener S.A..

En segundo término, cabe afirmar que si bien en un caso en particular se ha impugnado judicialmente la Resolución N° 1650/98, de conformidad con el principio de legitimidad y la ejecutoriedad de los actos administrativos, en la actualidad y hasta que finalice la instancia judicial, la resolución tarifaria referida es la única válida. En tal sentido, se destaca que no se ha acreditado que se haya exigido al Ente de Control la suspensión de la aplicación de la tarifa cuestionada. Por otro lado, y en el hipotético caso de que la Corte Suprema confirmase la sentencia dictada, cabe tener presente que el sistema de control de constitucionalidad instituido por nuestra carta magna para el ámbito federal, prevé un sistema de control difuso, es decir a cargo de los distintos jueces que componen el poder judicial, y efectos relativos a sus sentencias, alcanzando únicamente al caso en litigio. De este modo, a diferencia de otros sistemas que posibilitan un control abstracto de constitucionalidad con efectos erga homines, en caso de dictarse sentencia favorable al impugnante sólo será de aplicación a Central Térmica Güemes S.A.

Por otro lado, y sin perjuicio de las cuestiones formales señaladas, es preciso resaltar en cuanto al fondo del asunto que si bien en la cláusula 4.1. de la Carta de Entendimiento se define la remuneración propuesta en referencia a la remuneración actual del concesionario que surge de los parámetros establecidos en la Resolución ENRE N° 1650/98, ello es solo al efecto de compararla con la que resulta de las elaboraciones efectuadas por la UNIREN y cuyo cálculo se evidencia en los valores detallados en el Anexo III y el consecuente Anexo I de la mencionada Carta, así como en el capítulo económico del Informe de Justificación de la misma. En este sentido es necesario recalcar que la remuneración propuesta se elaboró y se sustenta en forma independiente de la actual, y se fundamenta en los análisis y estudios propios efectuados por la Unidad Técnica de la UNIREN, teniendo en consideración los principios establecidos en el marco regulatorio de la electricidad, Ley N° 24.065, y en la ley de emergencia N° 25.561, entre ellos el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos, el interés de los usuarios y la



accesibilidad de los servicios, y la rentabilidad de las empresas, todo ello meritado conforme el grado de cumplimiento de Transener S.A. y Transba S.A., de las obligaciones contenidas en el contrato de concesión. En su mérito la nueva remuneración establecida permite la prestación del servicio en forma sustentable. En consecuencia, en el eventual caso de que perdiera vigencia la Resolución N° 1650/98, la magnitud en valores absolutos de la remuneración propuesta permanecería invariable, y solo debería modificarse la remuneración anterior a la proyectada para el Período de Transición Contractual, y solo para el caso del usuario que planteó la demanda.

#### II.4. Inversiones

El Defensor del Pueblo de la Nación señala que, según se desprende de la Carta de Entendimiento, unos de los objetivos buscados es que la empresa desarrolle un Plan de Inversiones y ejecute el mantenimiento necesario para recomponer los niveles de operación de la red, que fueron afectados por las restricciones de caja, y que del análisis de los antecedentes que sirven de base a la Carta de Entendimiento surge como desequilibrio que en el financiamiento de las inversiones no se contemplan aportes de la empresa, ni fondos provenientes de la actividad no regulada. Los aumentos previstos para la actividad regulada son los que soportan el peso de la totalidad de inversiones y mantenimiento.

Al respecto, cabe señalar que el hecho que en la Carta de Entendimiento se prevea que los ingresos previstos en la tarifa soporten la totalidad de las inversiones, costos operativos y tareas de mantenimiento vinculadas con la concesión, no constituye un desequilibrio, ya que precisamente la Ley N° 24.065 en su Artículo N° 40 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, el Concedente debe asegurar los recursos suficientes para que las transportistas puedan realizar las tareas e inversiones requeridas para el adecuado funcionamiento del servicio público.

Debe tenerse en cuenta que desde el inicio de la emergencia, en enero de 2002, las empresas han desarrollado un plan de inversiones y ejecutado el mantenimiento necesario para operar la red de transmisión, mejorando los índices de calidad de servicio, a pesar de las restricciones de caja existentes, dando prioridad a las obligaciones emergentes del Contrato de Concesión. Respecto a Transener S.A., al anunciar la suspensión de los pagos de capital e intereses de sus deudas financieras, la empresa manifestó expresamente que utilizaría sus recursos para continuar la operación y sostener la calidad del servicio del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica. Esta situación se vio reflejada en los niveles de calidad de servicio alcanzados por Transener S.A. desde esa fecha y en los informes sobre el cumplimiento del Contrato de Concesión solicitado y elaborado por la UNIREN.

El Diputado Nacional Héctor Polino señala que con respecto a las inversiones a realizar por las empresas, no sólo se ha incluido en la tarifa el Plan de Inversiones –con lo cual serán abonadas por los usuarios - sino que además se han aprobado inversiones por debajo del nivel propuesto por las propias empresas.

Tal como indicamos precedentemente, 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 del nivel de inversiones autorizado por la UNIREN y precisamente a efectos de minimizar el impacto en los usuarios, se han incluido para el año 2005 únicamente las inversiones consideradas como imprescindibles, 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 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.

La Sra. Adriana Celina Kowalewski, en representación de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA) manifiesta en torno al plan de Inversiones calculado en 32,4 millones de pesos, que según la descripción de los 59 ítems que lo componen, se plantean en general las tareas de mantenimiento. En la proyección económica financiera se presentan adicionalmente 28,3 millones de pesos para esos gastos de operación y mantenimiento. Debería precisarse con mayor detalle la apertura de la proyección económica financiera, tanto en sus ingresos como egresos.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que las inversiones que realizan las empresas se destinan a la renovación de activos y/o prolongación de la vida útil del equipamiento. Los gastos de operación y mantenimiento de las concesionarias se devengan además con las tareas de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo de los electroductos y estaciones transformadoras, a los que deben adicionarse conceptos tales como servicios de comunicaciones, combustibles y lubricantes, seguros, consumos de energía eléctrica, gastos Cammesa, Tasas ENRE, alquileres, viajes, vigilancia y seguridad, gastos bancarios, otros impuestos, tasas y contribuciones, etc. Asimismo, en los expedientes en trámite ante la UNIREN, que pudieron ser constatados por los participantes de la Audiencia Pública, surgen con detalle y apertura suficiente todos los costos de las Transportistas.



El Señor Néstor José Prades, en representación de la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires señala que es imprescindible se ejecute en el menor tiempo el plan de obras de ATEERA y de la Secretaría de Energía. Contar con una adecuada infraestructura es fundamental para posibilitar el crecimiento y el trabajo. Es un imán para inversiones productivas y motor de desarrollo. Las inversiones indicadas en la Carta de Entendimiento, merecen y exigen del organismo de control un seguimiento permanente del grado de cumplimiento.

Al respecto, no deber dejarse de tener en cuenta que las inversiones y el cumplimiento de la proyección económica financiera serán controladas y auditadas por el ENRE.

Por Secretaría se presenta una Manifestación de la Federación Argentina de Cooperativas de Electricidad y Otros Servicios Públicos (FACE) en la que se lee que resulta llamativo que se hayan incluido en el Plan de Inversiones conceptos que es práctica usual incluirlos como gastos de operación y mantenimiento tales como recalce de fundaciones, retensados, renovación de vehículos, repuestos estratégicos, digitalización de archivos, adquisición de implementos y herramientas de seguridad para tareas con tensión, instrumental para mantenimiento, protecciones y control.

Con relación a lo manifestado, cabe señalar que pudo verificarse que Transener S.A. y Transba S.A. adoptaron como criterio contable -avalado por Price Waterhouse- incluir en el plan de inversiones costos que representan una mejora en los activos de las compañías o que alargan la vida útil de los mismos. Todas las inversiones detalladas en el Anexo IV de las Cartas de Entendimiento de Transener S.A. y Transba S.A. cumplen con dicho criterio.

Por otro lado cabe tener presente que las obligaciones de inversión que se establecen en la Carta de Entendimiento, corresponden al período de transición contractual, es decir hasta la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral, instancia que se normalizará definitivamente el contrato, estableciéndose las pautas de inversión para los próximos cinco (5) años de concesión. Esta tarea conforme lo dispuesto por el marco regulatorio y lo establecido por la Carta de Entendimiento deberá ser ejercida por el ENRE.

El Señor Luis Germán Pedraza, como representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA), señala que en relación al Plan de Inversiones, el Artículo N° 28 de la ley marco regulatorio del sector eléctrico establece que los contratos de concesión podrán obligar a los transportistas y distribuidores a extender las instalaciones cuando ello resulte conveniente a las necesidades del servicio público. Asimismo, indica que entre las pautas de la RTI se establece que se deberán fijar inversiones obligatorias y estima que éstas deben responder al objetivo de la ley y propender hacia una mayor calidad de suministro.

Al respecto, cabe señalarse que los cargos tarifarios de Transener S.A. y Transba S.A. -conexión, capacidad de transporte y energía eléctrica transportada- remuneran exclusivamente la operación y mantenimiento. Por lo tanto, para que las Transportistas realicen ampliaciones debería incluirse el costo de las mismas en la tarifa. Por otro lado, no debe olvidarse que si bien el Transporte de Energía Eléctrica es una actividad de naturaleza monopólica, las ampliaciones al Sistema de Transporte se llevan a cabo bajo un régimen de competencia, conforme lo dispuesto en el Artículo 1° del Decreto N° 1398/2002. En cuanto al Artículo N° 28 de la Ley N° 24.065, el mismo establece que "los contratos de concesión podrán obligar a los transportistas y distribuidores a extender o ampliar las instalaciones, cuando ello resulte conveniente a las necesidades del servicio público". No obstante, el mencionado artículo establece que en tal caso, "los concesionarios podrán recuperar el monto de sus inversiones conforme lo dispuesto en el Artículo N° 41 de la Ley N° 24065", esto es a través de la tarifa, que en definitiva es abonada por todos los mismos usuarios del sistema de transporte. Es por ello, que de aplicarse el criterio manifestado por el Sr. Pedraza las ampliaciones serían solventadas por todos los usuarios del sistema de transporte, y no por quienes resulten beneficiarios de cada ampliación en particular conforme se establece en la normativa vigente. Criterio que no se estimó conveniente por la Unidad Técnica de la UNIREN.

Con relación a esta observación, una vez más reiteramos que las proyecciones económico financieras prevén un plan de inversiones para mantener la accesibilidad, seguridad y calidad de los Sistemas de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión y por Distribución Troncal en la Provincia de Buenos Aires, durante el período de transición.

## II.5. Ampliaciones

La Unión Industrial Argentina afirma que las inversiones que se proponen son las esenciales para la operación y mantenimiento del servicio durante el periodo de transición, El ENRE debe controlar su cumplimiento. Se reitera la necesidad de su inmediata normalización y adaptación del Ente.



La ampliación de la capacidad existente del sistema de transporte no quedará resuelta de implementarse la alternativa propuesta en el Acuerdo, denominado Contrato Exclusivo de Construcción de Ampliación. Se requiere darle una solución integral. En virtud de ello, la UIA solicita que se deje sin efecto la alternativa de ampliación, CECA.

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 Transener S.A., o que requiera de Transener S.A. 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/Bs As, 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 argentino.

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 500 kV ni que los mismos deban hacerse cargo –por un lapso aproximado de 83 años- de una instalación afectada al servicio público de transporte.

La figura del CECA queda a opción del solicitante o iniciador de una nueva ampliación. En tal caso, 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.

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, a elección del Solicitante, 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.

## II.6. Tarifa Social

La Unión Industrial Argentina reitera el apoyo a este instituto. Sin embargo entiende que debe ser un subsidio explícito y válido para una situación de emergencia, pudiendo tomarse en cuenta la posibilidad de reducir los elevados impuestos que gravan el consumo eléctrico.

Por su parte el Señor Luis Germán Pedraza, como representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA) señala que la institución que representa no se opone a una tarifa social, en tanto ésta sea asignada con criterios transparentes y transitorios. Para lo cual, si el Estado lo considera conveniente, deberá realizar los aportes y/o una disminución de carga tributaria en los usuarios que corresponda.

En primer lugar conviene 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 otro lado cabe aclarar que 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 mediante un régimen de tarifa social, que él mismo se aplique en el nivel de 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. 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.7. Calidad de Servicio



Para la Diputada Nacional María América González el régimen de calidad acordado en la Carta de Entendimiento beneficia a los concesionarios.

Adriana Celina Kowalewski, en representación de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA) observa una tendencia a reducir las exigencias de calidad del Sistema Argentino de Alta Tensión STAT que no es conveniente, pues significaría perjuicios para los generadores, distribuidores y para el usuario.

La Unión Industrial Argentina solicita que se revea el régimen de calidad de prestación del servicio, establecido en la Carta de Entendimiento, de modo que no se disminuya la calidad y seguridad del servicio suministrado por las transportistas.

El Señor Néstor José Prades, de la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires afirma que si la mención de la calidad media de referencia en la CARTA DE ENTENDIMIENTO significa un retroceso, se la rechaza. Los índices de calidad de servicio fijados en los contratos de concesión distan de ser los requeridos por la industria, y por ello no se puede admitir una reducción de esos niveles, porque ello afectaría las fuentes de trabajo.

Por tanto, la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires, para el período de transición pide que se revea el régimen de calidad y penalizaciones establecidas en la Carta de Entendimiento, de modo que no se disminuya la calidad y seguridad del servicio.

Asimismo, el ENTE PROVINCIAL REGULADOR ELECTRICICO DE MENDOZA, (EPRE) señala que las modificaciones introducidas en el Régimen de Calidad pueden afectar la calidad de servicio final de los usuarios de la provincia de Mendoza, por lo que se solicita que durante el período de discusión de la Revisión Tarifaria Integral se mantengan los niveles de calidad y la mecánica de acreditación de sanciones vigentes.

Las Cartas de Entendimiento mantienen los principios y las obligaciones impuestos a los concesionarios respecto al régimen de calidad establecido en los contratos de concesión. Se impuso un 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.

El Defensor del Pueblo sostiene que la disminución de los niveles de calidad permitidos afecta únicamente al sector regulado. Los montos en concepto de multas, al no retornar a los usuarios, se constituyen en un aporte promedio de 6.600.000 pesos anuales. Tomando en cuenta los dos últimos años, ese promedio es de \$ 9.500.000. En el año 2000 el monto de las multas fue de 4,5 millones; en el 2001, de 4,3 millones; 5 millones en 2002, 9 millones en 2003 y 9,7 millones para el 2004. Continúa el representante del Defensor del Pueblo de la Nación, señalando que se debe exigir mantener los niveles de calidad existentes en el contrato original, incrementar las inversiones con fondos propios de la empresa y de la actividad no regulada.

Con motivo de la observación realizada, respecto de Transener S.A. 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 sobrecostos que sus restricciones producen en el sistema eléctrico.

En efecto, conforme dicho régimen de calidad, para las indisponibilidades forzadas de líneas de transmisión los coeficientes aplicables van desde 200 veces la remuneración horaria para las líneas Categoría A, 60 veces la remuneración horaria para las líneas Categoría B, a 20 veces la remuneración horaria para las líneas Categoría C; mientras que los coeficientes para el cálculo de las sanciones aplicables en casos de indisponibilidad de equipamientos de conexión son de 200, 100, y 40 veces la remuneración horaria en concepto de Conexión en 500 KV, 220 KV y 132 KV, respectivamente; y para los transformadores de rebaje dedicados es de 200 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 DOS CON CINCUENTA (2,50) salidas por año por cada CIEN KILÓMETROS (100 Km)."



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

El índice de salidas de servicio forzadas no ha excedido tal exigencia contractual, sino que ha ido reduciéndose, aún durante el periodo de transición contractual. En efecto, actualmente el índice está en el orden de 0,5 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.

Con relación a las sanciones que se aplican a la Transportista, cabe señalar que únicamente las derivadas de indisponibilidades forzadas en el Sistema de Transporte en Alta Tensión –y dentro de estas las originadas por fallas en instalaciones de la Transportista- se relacionan directamente con una causa imputable a ésta última.

Por lo tanto, es preciso diferenciar aquellas multas aplicadas a la Transportista que no se relacionan directamente con una causa imputable a ésta, tales como: a) multas que corresponden a Transportistas Independientes bajo la supervisión de la Transportista; b) multas originadas en fallas e indisponibilidades de instalaciones terceros vinculados a la red de transporte; c) multas originadas en mantenimientos programados que requieren sacar de servicio equipamiento; d) multas derivadas de salidas de servicio para la construcción de ampliaciones de la red de transporte.

Con relación a las multas que corresponden a Transportistas Independientes, en el siguiente cuadro se pueden diferenciar los montos de sanciones que corresponden a Transener S.A. de los correspondientes a indisponibilidades en instalaciones de Transportistas Independientes, aplicadas y estimadas desde el año 1998 al 2004:

| Año   | Transener | Transportistas Independientes | Total     |
|-------|-----------|-------------------------------|-----------|
| 2000  | 4.372.117 | 180.766                       | 4.552.883 |
| 2001  | 4.167.117 | 138.492                       | 4.305.609 |
| 2002  | 4.707.142 | 303.447                       | 5.010.590 |
| 2003* | 4.919.979 | 4.351.232                     | 9.271.211 |
| 2004* | 5.980.146 | 2.405.313                     | 8.385.458 |

(\*) Sanciones Estimadas desde Agosto de 2003 falta aplicación del ENRE, habiendo sido las anteriores confirmadas por resoluciones del ENRE.

En función de lo expuesto, puede verificarse que excluidas las sanciones derivadas en solicitudes de terceros usuarios del sistema de transporte y de indisponibilidades en instalaciones de los transportistas independientes, el monto estimado promedio a pagar por sanciones está en el orden de los \$ 4.8 millones anuales y no los 9,5 MM\$ anuales manifestados por el representante del Defensor del Pueblo de la Nación. A ello deben descontarse las sanciones que son aplicadas a las Transportistas que corresponden a indisponibilidades o fallas solicitadas o causadas por terceros usuarios del sistema de transporte, a las originadas para realizar tareas de mantenimiento, y las derivadas en la construcción de ampliaciones de la red de transporte.

Dicho monto deberá ser confirmado por el ENRE a través de las correspondientes resoluciones que determinen los incumplimientos mensuales al régimen de calidad de servicio a partir de agosto de 2003.

En virtud de las observaciones realizadas y a efectos de otorgar mayor claridad al entendimiento, se ha propiciado modificar en el Acta Acuerdo a redactarse, la planilla sobre sanciones dejando expresamente consignado que los montos por los que se permite la financiación son los relativos a las sanciones aplicadas a las concesionarias TRANSENER S.A. y TRANSBA y no las aplicadas a líneas de propiedad de terceros o de Transportistas Independientes.

Continúa diciendo el representante del Defensor del Pueblo que en las Cartas de Entendimiento hay un conjunto de normas que son ambiguas e imprecisas. Así, el Punto 6.1.1 establece como Calidad Media de Referencia a los promedios de índices registrados durante el período 2000-2004. Se debería haber incluido un nuevo régimen de calidad, nuevos parámetros. No existe en la realidad ningún instrumento matemático que permita promediar la mala calidad. Conforme el Artículo N° 42 de la Constitución Nacional, la información tiene que ser adecuada y veraz. Las indefiniciones van a generar addendas y asimetrías e incumplen con la norma constitucional.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que el ENRE es el organismo facultado para aplicar las sanciones mensualmente a las transportistas por incumplimientos al régimen de calidad de servicio. Asimismo, dicho Ente tiene a su cargo el cálculo oficial del



índice de fallas mensual - en oportunidad de la aplicación de las sanciones- que sirve de base para determinar el Índice de Calidad Media de Referencia (ICMR) conforme los términos de la Carta de Entendimiento.

Atento a que se encuentran pendientes de resolución por parte del ENRE incumplimientos relativos al régimen de calidad de servicio, y que por ende, también se encuentran pendientes los cálculos de los índices de fallas respectivos, es que se ha determinado en la carta de entendimiento la metodología para el cálculo del índice de calidad media de referencia durante el periodo 2000/2004 (ICMR), frente a la imposibilidad del ENRE de informar el índice promedio del periodo citado.

Por lo tanto, se han fijado las pautas y criterios que debe tomar el ENRE para determinar el ICMR, el cual está definido como el promedio de los valores correspondientes a los índices de calidad registrados durante los años 2000 a 2004, estando el ENRE facultado técnica y legalmente para su cálculo y aplicación. Cabe señalar, que en virtud de las estimaciones realizadas el nivel de calidad reflejado en el ICMR resulta ser más exigente si se lo compara con la media histórica.

Por su parte el Señor Juan Capiello representante de la COMISIÓN DE USUARIOS DEL ENRE afirma que, con respecto a los índices de Calidad Media de Referencia se deberían tomar, en lugar de los años contemplados el promedio de los cuatro mejores años de la concesión.

Al respecto, corresponde precisar que la UNIREN adoptó un parámetro uniforme para todas las transportistas a fin de evaluar el comportamiento de las mismas y determinar su performance. Con tal motivo, tomó un periodo de cinco años de los cuales dos años son anteriores a la emergencia y los otros tres años son posteriores a la emergencia.

La Unión Industrial Argentina, manifiesta que en la CARTA DE ENTENDIMIENTO se establece para el régimen de transición una Calidad Media de Referencia, la que se define tomando el promedio de los valores pero dichos valores no están incorporados en el expediente.

En igual sentido, el señor Luis Germán Pedraza, representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA) destaca que la base de datos de contingencias e indisponibilidades no está incluida en el expediente, circunstancia que agrega incertidumbre.

Al respecto, tal como manifestamos con anterioridad en este punto con relación a la observación del representante del Defensor del Pueblo, tales datos 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.

La Unión Industrial Argentina, manifiesta que de lograr el concesionario una calidad superior a la Calidad Media de Referencia, las sanciones que le cupieren podrían ser destinadas por éste a la ejecución de inversiones adicionales. La normativa establece que el producido de las multas y sanciones se debe acreditar a los usuarios perjudicados. El sistema de penalizaciones ha sido eficaz. Aceptar el cambio que se propone en la Carta de Entendimiento significa que serían los usuarios los que deberían hacerse cargo de las inversiones que le correspondería realizar al concesionario.

Al respecto destacamos que, de acuerdo a lo previsto en las Cartas de Entendimiento, si se registran índices de calidad superiores al de referencia, el monto de las penalidades puede ser destinado por las concesionarias para la realización de inversiones adicionales, lo cual redundaría en beneficio de los usuarios. Cabe destacar, que dichas inversiones serán determinadas, autorizadas y auditadas por el ENRE. Esto no se contradice ni torna ineficaz el anterior sistema. De hecho, el mismo se mantiene vigente en caso que el concesionario registre índices inferiores a la Calidad Media de Referencia.

Por Secretaría se presenta una Manifestación de la Federación Argentina de Cooperativas de Electricidad y Otros Servicios Públicos (FACE) que señala que las nuevas pautas de calidad media de referencia deben ser calculadas en términos globales del sistema y no por áreas o regiones, ya que de ese modo resultarían distintos favorecidos.

Al respecto y de conformidad con lo indicado más arriba, en las Cartas de Entendimiento se han fijado las pautas y criterios que debe tomar el ENRE para determinar el ICMR, el cual está definido como el promedio de los valores correspondientes a los índices de calidad de todo el sistema registrados durante los años 2000 a 2004. Por lo tanto, el índice es uno sólo para todo el sistema, independientemente de las regiones.

## II.8. Penalidades



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

El Defensor del Pueblo afirma que las multas por falta de inversión o deficiencias en la calidad del servicio, deben ser abonadas con anterioridad a la vigencia de cualquier renegociación contractual o incremento tarifario, toda vez que, de lo contrario, las sanciones son abonadas por los usuarios, en lugar de por la empresa que cometió la irregularidad.

Por su parte, el Diputado Nacional Héctor Polino señala que lo dispuesto en la Carta de Entendimiento, en relación con el financiamiento de sanciones y multas repiten una fórmula de flexibilización injustificada en el pago de las deudas. A pesar de que el Estado tiene potestad para percibir estas sumas en forma inmediata, prefiere otorgarle a las empresas un trato de deudores privilegiados, del cual ningún usuario goza.

La Diputada Nacional María América González sostiene que se otorga un privilegio inexplicable, durante el período de transición en relación al plazo para cancelar multas. En este sentido, la primera cuota se abonaría en diciembre de 2006 y la última en junio de 2009. Un verdadero privilegio sobre todo cuando se autoriza a los accionistas al cobro de dividendos.

La Unión Industrial Argentina, sostiene que la propuesta de cancelar el pago de las multas previas al 6 de enero de 2002, y el excesivo diferimiento de aquellas multas firmes es una señal inversa a aquella destinada a mantener o mejorar la calidad del servicio y eficientizar la inversión.

El Señor Juan Capiello, representante de la Comisión de Usuarios del ENRE, entiende desmedido, injusto e inequitativo frente a casos análogos el tratamiento dispensado a las multas aplicadas por el Ente Nacional Regulador de la Electricidad. La aplicación de las sanciones por calidad a la ejecución de inversiones adicionales no podrá trasladarse a una ampliación en la remuneración del concesionario por entender que es el Estado el que en realidad hace dicha inversión.

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 más 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 9.2.2 de la Carta de Entendimiento se prevé que las multas que se encontraran 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 fijan 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.

El señor Luis Germán Pedraza, representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA) señala que los usuarios a través de las bonificaciones que debían recibir en el costo del transporte por falla de éste, se harán cargo de las inversiones que le correspondería realizar a la transportista. Esta medida -la reinversión de la suma de sanciones - no hace más que anular las señales económicas cuyo objetivo es lograr una inversión eficiente y calidad de suministro adecuada por parte de las concesionarias.

El Señor Néstor José Prades, sostiene que la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires, para el período de transición pide que se revea el régimen de calidad y penalizaciones establecidas en la Carta de Entendimiento, de modo que no se disminuya la calidad y seguridad del servicio.

Respecto de ambas observaciones, señalamos que en base a la remuneración fijada para el período de transición se establecieron las inversiones que le corresponden realizar a las Transportistas durante dicho período. Esa remuneración fue fijada con la finalidad de minimizar el incremento tarifario necesario. Por otro lado, no existen las "bonificaciones adicionales" (a la que hace referencia el representante de AGUEERA), ya que sólo en caso de registrarse índices de calidad superiores a la Calidad Media de Referencia, podrá destinarse - previa aprobación del ENRE - el monto de la penalidad a la realización de inversiones, sin que dicho monto pertenezca o pueda ser apropiado por las Transportistas. Cabe destacar, que las Transportistas no eluden las inversiones que se encuentran a su cargo, sino que con los referidos montos podrán realizar inversiones adicionales a las previstas en la proyección económica financiera.



Finalmente, la inversión eficiente y la calidad de suministro adecuada por parte de las concesionarias es proporcional al índice de inversiones que se efectúan en la red para la renovación de activos y extensión de la vida útil de equipamientos. En las Cartas de Entendimiento, se prevén nuevos mecanismos de control y de auditoría a las concesionarias para lograr una inversión eficiente y calidad de suministro adecuada.

## II.9. Controles

El Diputado Nacional Héctor Polino afirma que debería estimularse y activarse la recuperación institucional del órgano de control, pues el proceso de renegociación es una oportunidad para revisar las funciones a cargo de los entes y desechar para siempre la actitud pasiva y tardía ante los incumplimientos de la empresa.

La Diputada Nacional María América González, por su parte, señala que se presentan serias dudas acerca de la posibilidad del ENRE para ejercer las facultades de control.

La Unión Industrial Argentina, señala que un tema no menor es la urgente necesidad de normalizar y adaptar los entes de control a esta nueva situación. En virtud de ello solicita que se implemente un seguimiento exhaustivo por parte de los organismos de control, convenientemente normalizado.

El Señor Néstor José Prades, de la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires señala que es necesario que se defina el futuro accionar del ENRE, es necesario sancionar una nueva ley. La demanda también tendría que disponer de mayor información. Por ello, la Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires, para el período de transición pide implementar el seguimiento exhaustivo por parte de los organismos de control, convenientemente normalizados, a efectos de que la calidad y seguridad de suministro no se transforme en la variable de ajuste de la recomposición tarifaria y hagan el seguimiento de las inversiones.

La Ley N° 24.065 y las Cartas de Entendimiento imponen claras atribuciones al ENRE para el control de los concesionarios.

En las Cartas de Entendimiento se previeron expresamente mecanismos de control y auditoría de las concesionarias adicionales a los que pudiera implementar el ENRE.

## II.10. Información

La Diputada nacional María América González, afirma que la realización de las auditorías por empresas y consultoras designadas por las propias concesionarias han merecido la reprobación de los expertos en regulación quienes propician la participación de las universidades nacionales para ejercer ese rol.

En el Punto 17.1 de las Cartas de Entendimiento se establece que el ENRE es el encargado de fijar las pautas y supervisa la contratación de auditorías. Para ello, el ENRE establecerá las bases, el objeto, los alcances y la lista de los consultores para el llamado a concurso para la contratación del servicio de auditoría. Por lo tanto, los auditores no serán designados por las concesionarias.

Por el contrario, el Señor Juan Capiello, en representación de la COMISIÓN DE USUARIOS DEL ENRE, manifiesta que es positiva la mejora establecida en los sistemas de información porque permitirá un mejor control, debiéndose establecer un claro y estricto proceso sancionatorio de cumplimiento efectivo.

## II.11. Subsidios Cruzados



La Unión Industrial Argentina manifiesta que los aumentos acordados serán aun mayores si se persiste en cargar el incremento del transporte solamente sobre la demanda industrial, subsidiando de este modo al resto de los usuarios del sistema. Por ello, solicita que no se discrimine a la demanda industrial, cargándole todo el costo de la recuperación del sector.

El Señor Luis Germán Pedraza, representante de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica (AGUEERA) afirma, respecto a los subsidios cruzados, la Ley que establece el marco jurídico del sector eléctrico, en su Artículo N° 42 expresa taxativamente que en ningún caso los costos atribuibles al servicio prestados a una categoría de usuarios podrán ser recuperados mediante tarifas cobradas a otros usuarios u a otra categoría. Prácticamente todas las leyes provinciales reproducen estos términos. Cada categoría tarifaria debe afrontar los costos para abastecerla, por lo que se exige a los reguladores, nacionales y provinciales, que se cumpla la reglamentación vigente, trasladando los aumentos emergentes de las Cartas de Entendimiento a todas las categorías tarifarias sin diferencia alguna.

Por ello solicita que se respeten los principios de la Ley N° 24.065, ley a la que las provincias adhirieron, que prohíbe claramente el establecimiento de subsidios cruzados entre estamentos de demanda.

Con relación a las observaciones planteadas en este punto, tal como se ha referido, debe tenerse en cuenta que la renegociación llevada a cabo se ajustó a los parámetros y criterios establecidos en la Ley N° 25.561, cuya finalidad fue establecer las compensaciones en función de la emergencia y de las modificaciones contractuales dispuestas en dicha norma. Toda otra modificación del régimen tarifario del servicio público de transporte de energía eléctrica que exceda el marco normativo bajo el cual se realizó la renegociación, tal como es la cuestión de los subsidios cruzados bajo análisis, excede el ámbito y alcance previsto normativamente para la renegociación.

## II.12. Trato Equitativo

El Defensor del Pueblo señala que en el Punto 10 de la Carta de Entendimiento se hace referencia al trato razonable similar y equitativo al que se otorgue a otras empresas del servicio público de transporte y distribución eléctrica. Tomando en consideración la Carta de Entendimiento firmada con EDELAP S.A. en cuanto a la cantidad de cuotas semestrales para abonar las multas, el número es distinto. Ello, lleva a la conclusión que existen asimetrías con TRANSENER S.A. Y TRANSBA S.A.

Juan Capiello de la COMISIÓN DE USUARIOS DEL ENRE afirma que resulta improcedente especificar la necesidad de establecer un eventual trato similar respecto a otras empresas prestatarias, toda vez que el trato dispensado hacia las compañías deberá provenir únicamente del grado de cumplimiento de sus particulares contratos, de acuerdo a lo establecido en la letra y espíritu de la ley de emergencia de enero de 2002, sin perjuicio de las garantías establecidas en la misma Constitución Nacional.

En el proceso de renegociación se tuvieron en cuenta las disposiciones de la Ley N° 25.561 sobre las pautas a seguir para llevar a cabo la misma y se verificó el cumplimiento de las obligaciones de cada concesionario para la renegociación y acuerdo con cada concesionario. Debe destacarse que el Punto 10 de la Carta de Entendimiento dispone que el Concedente se compromete a otorgar al Concesionario un trato razonablemente similar y equitativo al que se otorgue a otras empresas del servicio público de transporte y de distribución de electricidad "en tanto ello sea pertinente a juicio del Concedente, en el marco del proceso de renegociación" comprendidos en la Ley N° 25.561 y sus normas complementarias.

Por último cabe recordar que las condiciones de la Carta de Entendimiento se establecieron en el contexto de un proceso de renegociación donde participan 11 empresas concesionarias del servicio público de electricidad y 11 empresas licenciatarias del servicio público de gas, amén de los contratos de otros servicios públicos. En un contexto de estas características las empresas no solo se preocupan de las condiciones que negocian con el Estado para sí, sino también de las condiciones que negocian las otras empresas, a fin de no quedar en inferioridad de condiciones. Esta situación es particularmente sensible en aquellas empresas que tienen mayor disposición para negociar, pues temen que las que negocian después obtengan mejores condiciones. De confirmarse esta hipótesis, todas las empresas se inclinarán por ser la última en negociar, con lo cual el proceso de negociación, de no mediar algún factor que lo modifique, se prolongaría indefinidamente en el tiempo.



## II.13. Valor de los Bienes

El Defensor del Pueblo observa por imprecisa la expresión referida al valor actual de los bienes, resultante de aplicar criterios técnicos fundados que expresen en forma justa y razonable dicha estimación. ¿Qué se entiende por justo y razonable? ¿Quién determinará qué es justo y razonable?

Respecto al concepto "valor actual de los bienes", el mismo se refiere a la valuación de las instalaciones de transporte de energía eléctrica afectadas a la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica, al momento en que se realice su valuación. Respecto del concepto "justo y razonable" el mismo es ampliamente tratado por la doctrina especializada en la materia y la jurisprudencia de nuestros tribunales y es un principio recepcionado expresamente en la Ley N° 24.065 para la fijación de las tarifas.

## II.14. Potestad Tarifaria Provincial

El señor Néstor Oscar Martino, Director Provincial de Energía de la Provincia de Buenos Aires afirma que la provincia conserva y ejerce regularmente la potestad tarifaria relativa a la distribución de energía eléctrica de jurisdicción provincial, correspondiéndole determinar los componentes que integran la estructura tarifaria del servicio de distribución provincial. Entre tales componentes se incluye el costo del transporte de energía eléctrica que los distribuidores, sujetos a jurisdicción provincial pueden trasladar a sus tarifas. La provincia de Buenos Aires se reserva la potestad exclusiva de determinar los conceptos y valores correspondientes al costo del transporte que admite trasladar a las tarifas de los concesionarios provinciales del servicio de distribución.

Mediante las Cartas de Entendimiento se dispuso un incremento tarifario que permitiese a las concesionarias sujetas a jurisdicción federal cumplir durante un período de transición con una proyección económica financiera para mantener la continuidad, accesibilidad y seguridad de la prestación del servicio. Respecto de la potestad exclusiva invocada por la Provincia de Buenos Aires para determinar los conceptos y valores correspondientes al costo del transporte que admitirá trasladar a la tarifa de los concesionarios provinciales del servicio de distribución, debe tenerse en cuenta que el transporte de energía eléctrica se encuentra sujeto a jurisdicción federal, siendo potestad exclusiva del Gobierno Nacional fijar las tarifas correspondientes a dicho servicio. Por lo tanto, la Provincia únicamente podrá disponer la forma en que las distintas categorías de los usuarios de las distribuidoras pagarán las nuevas remuneraciones establecidas en la Carta de Entendimiento.

## II. 15. CIADI

El Diputado Nacional Héctor Teodoro Polino, señala que es desacertado el tratamiento que se ha dado a las renunciaciones de las acciones judiciales, arbitrales o administrativas en sede nacional o extranjera debiendo las empresas y sus accionistas renunciar recién después de percibir los aumentos tarifarios. No se resuelve qué sucede cuando ese reclamo ha sido iniciado por ex accionistas, y este tema no es menor, por cuanto la ex accionista *National Grid Transco PLC* de la sociedad inversionista CITELEC S.A., controlante de TRANSENER ha realizado una presentación.

La Diputada Nacional María América González, señala en relación a la cláusula de suspensión y renuncia a los reclamos, que no queda claro la situación de la ex accionista *National Grid Transco PLC*, de la sociedad inversora CITELEC S.A. controlante de la empresa TRANSENER S.A. que ha planteado una demanda al gobierno argentino ante la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, argumentando la violación del Tratado del Reino Unido.

Por su parte, el Señor Juan Capiello, en representación de la COMISIÓN DE USUARIOS DEL ENRE, manifiesta que en torno a la eventual suspensión y sólo posterior desistimiento en relación a las acciones entabladas por ante organismos extranjeros, en términos generales, se entiende que por principio no procede la mera suspensión de los mismos, debiéndose sostener la necesidad de que se desista definitivamente de tales demandas.8.12

Al respecto, corresponde señalar que las renunciaciones exigidas en la Carta de Entendimiento fueron analizadas por el Señor Procurador del Tesoro de la Nación mediante Nota PTN N° 009/05.



Tanto Transener S.A. como Transba S.A. no efectuaron reclamos ante tribunales arbitrales o judiciales, nacionales o extranjeros con motivo de la Ley de Emergencia N° 25.561 y sus normas complementarias.

Por el Punto 21.1.4. de las Cartas de Entendimiento Transener/Transba se obligaron -como condición previa a la ratificación del Acuerdo de Renegociación- *"a no presentar reclamos, recursos o demandas tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, fundados o vinculados a los hechos o medidas dispuestas a partir de la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 respecto del Contrato de Concesión"*.

Respecto a las renunciaciones de los accionistas, en el punto 21.2.3. de la Carta de Entendimiento se impuso a Transener S.A. y Transba S.A. la obligación de presentar -a más tardar el 10 de febrero de 2005- el desistimiento del derecho y de las acciones por parte de sus accionistas que representen como mínimo las dos terceras partes del capital social. Transener S.A. presentó las renunciaciones de sus accionistas que representaban el 75% del Capital Social. Transba S.A. presentó la renunciación de los accionistas que representaban el 89,9% del Capital Social. De no haberse cumplido con dicha obligación, se hubiese tenido por no firmada la Carta de Entendimiento. Por lo tanto, los accionistas de Transener S.A. y Transba S.A. renunciaron con anterioridad a la entrada en vigencia del aumento dispuesto durante el período de transición. Incluso, renunciaron con anterioridad a la celebración de la audiencia pública.

Respecto a la renunciación exigida a ex-accionistas de Transener S.A., debe tenerse en cuenta que al dejar de ser accionistas, éstos ya no tienen relación con las empresas ni interés en el proceso de renegociación y por tanto difícilmente hubiesen presentado las renunciaciones que se pudieron haber exigido a las empresas. No obstante, en el punto 21.3.3. de la Carta de Entendimiento expresamente se estableció que *"A todo evento, incluidas las acciones o procesos administrativos, judiciales o arbitrales, nacionales o internacionales, que pudieran iniciar o haber iniciado ex-accionistas de la sociedad, las partes reconocen y dejan establecido que la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO es el resultado del proceso de renegociación previsto en la Ley N° 25.561 y sus normas complementarias y reglamentarias y que dicha renegociación tuvo por finalidad lograr el restablecimiento de las condiciones para la prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión, para lo cual tendrá lugar la Revisión Tarifaria Integral conforme se indica en los puntos 13 y 14 de la presente. En tal sentido, el CONCESIONARIO y su accionista mayoritario prestarán las declaraciones que pudieran corresponder"*.

## II.16. Operador Técnico

El Diputado Nacional Héctor T. Polino afirma que el ENRE no ha considerado como gasto reconocido los montos previstos para el pago del Operador Técnico. Ello no obsta a que la empresa pueda seguir haciéndolo a costa de su propia utilidad y que este ítem continúe influyendo y tergiversando las ganancias reales de la empresa.

Al respecto, corresponde indicar que en los costos operativos establecidos en las Cartas de Entendimiento, detallados en el Anexo III, no figura reconocimiento alguno en concepto de remuneración al operador técnico. Por otro lado, respecto al excedente de caja se prevé la posibilidad de que la empresa remunere el capital propio o de terceros, sin que pueda tergiversar las utilidades. Asimismo, la proyección económica financiera y el plan de inversiones serán auditados por el ENRE por lo que de esta forma se asegura el control de las ganancias reales de las compañías.

## II.17. La Carta De Entendimiento no Resuelve las Cuestiones de Fondo

En opinión de la Diputada Nacional María América González, el esquema de acuerdos transitorios implementado por el gobierno nacional en tanto sólo considerar el aumento de tarifas o remuneración de los concesionarios, el ajuste o indexación de tarifas por incremento de costos a partir de la variación de precios de un determinado índice y la prórroga o condonación de las deudas emergentes de las multas impuestas por el organismo regulador en función de los incumplimientos contractuales de las empresas, sólo atiende a la cuestión económica de las empresas quedando pendiente los temas de fondo, aunque no puntualiza cuáles son esas cuestiones de fondo a las cuales alude.

Como se ha sostenido en diversos documentos de la UNIREN sobre los contratos de concesión del servicio público de electricidad, se considera en general que los mismos tienen un diseño apropiado para cumplir con los objetivos propuestos. Una prueba de ello es que tales contratos no requirieron una renegociación previa a la que motiva las presentes actuaciones. Los análisis efectuados por la UNIREN concluyen que las fallas ocurridas hasta el fin del año 2001 en la prestación de los servicios de electricidad están fundamentalmente asociadas al desempeño de las funciones de regulación y de control por parte del Estado Nacional, que se



redujeron a los resultados ex post, descuidándose los aspectos preventivos como los estudios, los análisis, las auditorías y la elaboración y mantenimiento de bases de datos con información actualizada y detallada de la operación del servicio y de las empresas, y sobre sus perspectivas futuras.

### III. 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 15 de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO de TRANSENER de TRANSBA: 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 del Concesionario 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 TRANSENER: la determinación de un aumento promedio del TREINTA Y UNO POR CIENTO (31 %) sobre la remuneración actual del CONCESIONARIO entrará en vigencia el 1° de junio de 2005.
- 3) Modificación del Punto 4 de la CARTA DE ENTENDIMIENTO de TRANSBA: la determinación de un aumento promedio del VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) sobre la remuneración actual del CONCESIONARIO entrará en vigencia el 1° de junio de 2005.
- 4) Modificación del Punto 7 de las CARTAS DE ENTENDIMIENTO de TRANSENER y de TRANSBA: como consecuencia de lo establecido en el punto 2) y en el punto 3) anteriores y a los fines de preservar el equilibrio económico de la prestación del servicio en que se sustenta el acuerdo alcanzado con el Concesionario establecer, desde el 1° de junio 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.
- 5) Modificación al Anexo X correspondiente al Detalle de Multas, discriminándose específicamente aquellas que corresponden a las empresas TRANSENER S.A. y TRANSBA S.A., de aquellas que se han aplicado a los Transportistas Independientes, sin perjuicio del control que ejercen sobre ellas las CONCESIONARIAS. Se dejará expresa constancia a su vez que la financiación en el pago de las multas se realizará únicamente respecto de las sanciones aplicadas a TRANSENER S.A. y TRANSBA S.A.