



**INFORME FINAL DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO
SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS
PÚBLICOS Y EL GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN RELATIVA A LA CONCESIÓN DEL
TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL COMAHUE -
SUBSISTEMA NEUQUÉN, A CARGO DEL ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN (EPEN)**

6 DE MAYO DE 2005

CIUDAD DE NEUQUÉN, PROVINCIA DEL NEUQUÉN

Buenos Aires, 27 de mayo de 2005.-

En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el Informe Final con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 6 de mayo de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieran la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN, en el marco del proceso de renegociación de la Concesión del Servicio de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén, a cargo del Ente Provincial de Energía del Neuquén (EPEN).

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, es decir, el ESTADO NACIONAL en este proceso, debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra el ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN, concesionaria del TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL COMAHUE - SUBSISTEMA NEUQUÉN, otorgada mediante el Acta del 26 de marzo de 1993 firmada por la Secretaría de Energía de la Nación y la Provincia del Neuquén.

Luego de análisis y negociaciones, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y el Gobierno de la Provincia del Neuquén arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual.

Por ello, en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la propuesta de entendimiento elaborada por la UNIREN referido al contrato de concesión del **Ente Provincial de Energía del Neuquén**, se somete al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

Que la Resolución Conjunta N° 123 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y N° 237 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 4 de marzo de 2005 convocó a Audiencias Públicas a los efectos de considerar los términos y condiciones de las posibles adecuaciones contractuales que fueran tratadas o, en su caso, los acuerdos preliminares arribados, entre la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos detalladas en el Anexo que forma parte integrante de la mencionada resolución conjunta.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

Dicha Audiencia Pública se celebró en el POLIDEPORTIVO ASOCIACION ESPAÑOLA DEL NEUQUEN, sito en la calle Gatica N° 2125 de la Ciudad de NEUQUEN, Provincia del NEUQUEN.

En la sede de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, sita en la Ciudad de Buenos Aires, se habilitó un Registro de Participantes para la Audiencia Pública desde el día 19 de abril de 2005 hasta el 03 de mayo de 2005.

Durante el mismo período, se pudo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PUBLICA, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PUBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública el ENTE PROVINCIAL DE ENERGIA DEL NEUQUEN, el Gobierno de la PROVINCIA DEL NEUQUEN; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas jurisdicciones involucradas; el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE); la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

Se inscribieron la cantidad de 12 participantes que solicitaron efectuar exposiciones, mientras que los Sres. Edgardo FONOLL y Julio Elías AJRAS se inscribieron en calidad de particulares interesados pero no solicitaron efectuar exposiciones.

Algunas de las inscripciones fueron acompañadas por presentaciones escritas adjuntando documentación y propuestas para la Audiencia Pública. Dicha documentación se encuentra agregada al expediente EXP-S01:0073359/2005. La nómina de los inscriptos en esta condición es la siguiente: Diputada de la Nación Da. María América GONZALEZ; DEFENSA DE USUARIOS Y CONSUMIDORES (DEUCO); Cooperativa Provincial de Servicios Públicos y Comunitarios de Neuquén Ltda. (CALF); Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda Cutral Co Ltda. (COPELCO).

Las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la Audiencia.

Actuaron como Autoridades de la Audiencia el Dr. Jorge Gustavo Simeonoff como Presidente; en carácter de Presidente Alterno, el Ing. Hugo Rothamel y como Secretarios los Dres. Javier del Sacramento y Valeria Zayat.

El día 6 de mayo de 2005 se da inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA. Al inicio por Secretaría, se procedió a dar lectura al Orden del Día, que se encuentra agregado al expediente CUDAP: EXP-S01:0073359/2005, luego de lo cual el Sr. Presidente de la Audiencia, Dr. Simeonoff efectuó ciertas consideraciones respecto del desarrollo de la Audiencia Pública y se procedió a dar lectura a las reglas que regirían la AUDIENCIA, especificando que las alocuciones debían referirse al tema específico para el cual había sido convocada la Audiencia.

Toma la palabra el **Lic. Alberto ZORATTI** en representación de la **UNIREN**:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.1 La ley autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos bajo criterios que hacen a la competitividad de la economía, a la distribución del ingreso, a la seguridad de los sistemas, a los planes de inversión, a la accesibilidad del servicio a los usuarios y también a la rentabilidad de las empresas.
- 1.2 Su consideración dentro del proceso de renegociación requería una solución que equilibre los intereses de las partes involucradas.
- 1.3 El Parlamento, a través de una ley, decide renegociar. Es mejor que la adopción de medidas unilaterales. El gobierno creyó conveniente, para darle sustentabilidad a los acuerdos, renegociar con cada uno de los concesionarios.
- 1.4 A partir de las conclusiones del Informe de Cumplimiento de Contratos surge que las empresas del sector energético, y el eléctrico en particular, habían cumplido con esas obligaciones y habían reunido las condiciones para avanzar en el proceso de renegociación.
- 1.5 Más allá de eventuales incumplimientos en la calidad de servicio se generaron sanciones que las empresas del sector de transporte de electricidad habían pagado dentro de las estipulaciones previstas.
- 1.6 Pero si bien las empresas habían cumplido, el método de control empleado fue acotado. El Estado no aplicó todas las herramientas que tenía disponibles para analizar el desempeño de esos concesionarios.
- 1.7 Será necesario profundizar algunos aspectos del control, como de las inversiones, el desarrollo de los mantenimientos; trabajar sobre las señales que incentivan el mejor desempeño, y también sobre la homogeneidad de criterios técnicos que utiliza el Estado para evaluar el desempeño de los servicios.
- 1.8 Ello no significa que el Estado deba participar en la gestión de las empresas. El Estado tiene que trabajar sobre el control porque en última instancia es el depositario del servicio. Es él el responsable último del servicio.
- 1.9 Con toda la información recopilada, se presentó una propuesta para poner de una forma concreta cuáles eran los alcances y los términos del acuerdo que el gobierno pretendía.
- 1.10 La negociación tenía aspectos críticos; tarifas congeladas y costos en aumento. Era evidente que la ecuación económico-financiera estaba desequilibrada. Había que establecer el equilibrio entre las obligaciones que tiene la empresa con la remuneración que recibe.
- 1.11 Había que establecer un nivel de costos que fuera el correlato de esas obligaciones. Y nuevas formas de control y nuevos requerimientos de información de las concesiones.
- 1.12 Evidentemente el proceso de negociación implica dos voluntades que tienen que ponerse de acuerdo. Y renegociar implica precisamente reconocer una nueva realidad que está viviendo nuestro país, que no es la misma realidad que se vivía en los tiempos en que se concesionaron o se privatizaron estos servicios.
- 1.13 Renegociar implica establecer nuevas condiciones para el cumplimiento de los contratos, reestablecer la confianza entre las partes y establecer condiciones mínimas de certidumbre. Estos servicios implican grandes inversiones, que hoy precisamente cuestan mucho más en términos de recursos económicos y de accesibilidad.
- 1.14 El gobierno, a través de la UNIREN, trata de dar una solución integral a este contrato. Se define un Período de Transición donde se equilibran las obligaciones de las partes. Finalizado este Período se realiza una Revisión Tarifaria Integral, válida por cinco años dando estabilización plena del contrato.
- 1.15 El gobierno de Neuquén se compromete a realizar las acciones necesarias para regularizar la concesión del servicio de transporte durante el transcurso del año 2007.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.16 El objetivo del Período de Transición es sostener el equilibrio de la prestación del servicio, brindándolo a niveles de calidad y seguridad, de acuerdo con los estándares vigentes. Este Período de Transición se fija entre enero de 2002 y mayo de 2006.
- 1.17 En el Régimen Tarifario no se ha contemplado ningún resarcimiento por las acciones generadas por la aplicación de la ley de emergencia. No se reconocen como costo el pago de sanciones y el servicio de la deuda financiera no fue contemplado para definir ese nivel de remuneración.
- 1.18 El Régimen Tarifario propone una variación de la remuneración del transportista en un 27 % a partir de junio del año 2005. Con ese ajuste se cubren los costos mínimos del servicio, tanto operativos, comerciales como administrativos. Se financia un plan de inversiones. Se incluye un excedente de caja para remunerar el capital invertido.
- 1.19 También, dado que los costos están comprimidos, hemos establecido un mecanismo no automático que en forma periódica permita controlar que no se deterioren esos ingresos por efecto de la variación de los precios de la economía.
- 1.20 En el Régimen de Calidad, se mantienen las exigencias contractuales, y se incorpora un sistema complementario de incentivo para mantener y superar un nivel de calidad de referencia en base al desempeño del sistema en el período 2000 a 2004.
- 1.21 Se reorienta el pago de penalidades, difiriendo aquellas que se hayan notificado desde el 6 de enero del año 2002 hasta la firma del Acuerdo, y si hubiera alguna penalidad previa al 6 de enero del año 2002, ésta se pagará antes de la aplicación de la Revisión Tarifaria Integral.
- 1.22 El Plan de Inversiones se explicita en unidades físicas y monetarias para el año 2005 y 2006 busca satisfacer la reposición de los activos, mantener la calidad, mejorar la seguridad, satisfacer las exigencias ambientales y la eficiencia operativa de la empresa.
- 1.23 Se hace explícito hacia dónde van los recursos que aportan los usuarios del sistema. Es la transportista quien deberá ejecutarlo, y será el ENRE quien deberá controlarlo. La transportista no podrá disponer del excedente de caja si antes no cumple con este Plan de Inversiones.
- 1.24 La Carta contempla que de haber cambios normativos o regulatorios y estos afecten el nivel de costos de las empresas, éstas puedan recurrir al ENRE, demostrando la real incidencia de estas medidas.
- 1.25 Se propone un Régimen de Ampliación del Sistema de Transporte, que durante el Período de Transición puedan transparentar algunas situaciones particulares que se dan en el Régimen de Ampliación del Sistema de Transporte, donde hoy hay conflictos jurisdiccionales.
- 1.26 La Revisión Tarifaria Integral prevista, debe finalizar en marzo del año 2006, para entrar en vigencia el 1° de mayo de ese año. Es la revisión tarifaria establecida en la Ley N° 24.065, realizada de acuerdo a esos criterios y a las pautas acordadas en la Carta.
- 1.27 Las pautas tratan respecto al tema de base de capital y rentabilidad, remuneración asociada a los costos del sistema, mecanismos no automáticos de redeterminación tarifaria, incentivos para la mejora de calidad y el desarrollo de instrumentos de control y supervisión de la gestión de los concesionarios.
- 1.28 Se establecen mejoras en los sistemas de control, cuyo objeto es dar una visión integral del desempeño del transportista, de la evolución del sistema eléctrico, sus costos y la eficacia con que se opera ese sistema.
- 1.29 Se propone una auditoría técnica y económica de los bienes, un registro económico y financiero de las actividades reguladas y no reguladas, la elaboración de un Informe de Cumplimiento de Contratos y un monitoreo de las relaciones de la empresa con sus proveedores.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.30 La Carta contiene una proyección económico y financiera para el año 2005 y 2006, que han sido acordadas con el gobierno y con la transportista.
- 1.31 El impacto del aumento de la tarifa del transportista del 27 % provoca un impacto directo en la tarifa final de los usuarios de menos del 1 %. Este impacto indirecto induciría un incremento en los precios de la economía del 0,02 % y la distribución del ingreso quedará determinada según lo establezca la autoridad competente sobre su traslado a los diversos usuarios finales del sistema.
- 1.32 En cuanto a la seguridad de los sistemas, no se prevén desvíos o atenuaciones a los requerimientos y las exigencias de seguridad.
- 1.33 En cuanto a la rentabilidad de las empresas no se asegura un nivel de rentabilidad. Se contempla un excedente mínimo, dejando a la empresa el manejo de su gestión, y dándole los incentivos necesarios para comportamientos eficientes.

Toma la palabra a continuación el representante de la **Provincia del Neuquén, Doctor Nicolás Salvatori**.

- 2.1 La Carta de Entendimiento tiene como antecedente y base, el Informe de Cumplimiento del Contrato, el cual determina que la empresa transportista ha cumplido con las obligaciones establecidas en la concesión.
- 2.2 Este informe, concluye en la necesidad de introducir mejoras en el sistema de monitoreo y control de las concesiones de servicios eléctricos, y en producir una readecuación de las tarifas a los usuarios del sistema para que éstas se correspondan con los costos de su prestación.
- 2.3 La UNIREN y la Provincia del Neuquén coincidieron en la necesidad de adoptar medidas transitorias que contemplen el impacto de los incrementos de costos así como la realización de inversiones.
- 2.4 También coinciden en la necesidad de regularizar la concesión del servicio público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén.
- 2.5 No se ha iniciado ninguna acción judicial ni extrajudicial, a nivel nacional o internacional, ni se ha gestionado recurso administrativo alguno por los desfases producidos.
- 2.6 Los precios crecieron en forma generalizada mientras que las tarifas quedaron congeladas. Las tarifas de los servicios públicos pasaron a formar parte de uno de los precios más atrasados de la economía. Este desfase se traduce en subsidios indirectos, falta de mantenimiento e inversiones, que es lo que se está procurando remediar.
- 2.7 Las tarifas son el centro del problema.
- 2.8 El Régimen Tarifario de Transición aplicable por el lapso de un año establece criterios para la revisión integral de la tarifa y de las condiciones de prestación del servicio, con mejoras en el sistema de monitoreo y control de la prestación por parte de la concesionaria.
- 2.9 Se establece un aumento promedio del 27 % sobre la remuneración de la empresa a partir del 1° de junio de 2005.
- 2.10 Este incremento se traduce en un aumento para los grandes usuarios de entre el 0,6 y 0,8 % y para los usuarios residenciales de entre el 0,4 y 0,6 %.
- 2.11 La nueva escala tarifaria permitirá prestar adecuadamente el servicio, cubrir costos totales y realizar inversiones por la suma de un millón quinientos mil pesos aproximadamente para mejorar la confiabilidad y seguridad de las instalaciones.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.12 Se ha tenido en cuenta la situación de las cooperativas distribuidoras. Resulta imperioso que en el mismo marco que la Nación ha creado para que se puedan renegociar estos contratos, los municipios lo hagan con sus prestadoras para reconocer estos incrementos y el del costo de la energía en el cuadro tarifario.
- 2.13 El régimen de calidad de prestación del servicio, el desarrollo de tecnologías e investigación alentando el comercio nacional y la auditoría técnica y económica, están contemplados en la Carta de Entendimiento.
- 2.14 Se ha acordado regularizar la concesión definitiva en un plazo que se extiende hasta el 2007. Esto implica que el Servicio de Transporte por Distribución Troncal - Subsistema Neuquén no se privatizará, que la concesión y que la Transportadora Eléctrica del Comahue Sociedad Anónima (TECSA) se va a disolver.
- 2.15 El EPEN es una empresa organizada, lo reflejan sus balances, auditados por el Tribunal de Cuentas de la provincia, incorporó a los trabajadores a la gestión empresarial. Es una empresa con rentabilidad, costos acotados, que no presenta endeudamiento.
- 2.16 A través de acuerdos suscriptos con TRANSCOMAHUE S.A. se articula con eficiencia la prestación conjunta del COTDT, concesionaria de la subregión Río Negro - TRANSCOMAHUE.
- 2.17 El EPEN, obtuvo la certificación ISO 14.001 por implementar y aplicar el sistema de gestión medioambiental.
- 2.18 Bajo supervisión de la autoridad de aplicación, tratamos y eliminamos el PCB.

Toma la palabra el **Ing. AGUIAR** en representación del **EPEN**.

- 3.1 EPEN es responsable de la operación y el mantenimiento del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia del Neuquén. Operando el conjunto de instalaciones de transmisión en tensión igual o superior a 132 kilovoltios y menor a 400 kilovoltios.
- 3.2 Se opera y mantienen una red de 480 kilómetros de línea de alta tensión, 270 MVA de capacidad de transformación y 10 estaciones transformadoras o de maniobra.
- 3.3 Los transportistas no compran ni venden energía. Esta actividad les está vedada y sólo transportan energía de terceros.
- 3.4 Por este servicio se cobra un cargo regulado en función de las instalaciones y de la disponibilidad al servicio. Se las penaliza por no tener las instalaciones disponibles al servicio.
- 3.5 De los transportistas no depende la expansión del sistema de transporte. Su principal responsabilidad en este aspecto es anticipar y advertir acerca de la necesidad de las mismas, a través de las guías de referencia del transporte que se publican anualmente.
- 3.6 Sólo se los remunera por operar y mantener las instalaciones existentes, contemplando ciertas inversiones para reemplazo de equipamiento obsoleto, mejoras tecnológicas, gestión ambiental y seguridad, etcétera.
- 3.7 La demanda ha experimentado un crecimiento, desde el inicio de la concesión a la fecha, de un 63 % aproximadamente, mientras que las instalaciones de transporte no han sido beneficiadas con ampliaciones en el mismo período lo que se traduce en un aumento permanente de la solicitud de las instalaciones, con el consiguiente aumento en los costos de mantenimiento.
- 3.8 Los ingresos de la Transportista entre los años 1993 y hasta la fecha, son prácticamente constantes; y desde 2002, las tarifas están congeladas, salvo alguna pequeña variación por el ingreso de un tramo de línea entre Chihuido y Trapial y la estación de Trapial.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 3.9 Se ha mejorado la calidad del servicio sensiblemente, medido mediante el índice definido en nuestro Contrato de Concesión, el LAMBDA, pasando de un valor estimado de 8 en 1997 a menos de 3, 2 y pico en la actualidad.
- 3.10 Nuestra empresa, se vió en la necesidad de afrontar costos crecientes, tanto en insumos como en impuestos y salarios, con sus ingresos congelados. De allí la urgente necesidad, reconocida por el Estado Nacional, de renegociar nuestro Contrato de Concesión.
- 3.11 Se adapta el ingreso tarifario para cubrir los costos operativos y obtener una rentabilidad razonable durante el Período de Transición hasta la Revisión Tarifaria Integral.
- 3.12 Se implementa un mecanismo de actualización que permita reflejar la incidencia real de las variables económicas para el caso de que éstas se disparen.
- 3.13 Se mantiene la prestación del servicio en condiciones similares de calidad y confiabilidad, sin afectación negativa sobre el empleo directo ni sobre el impacto ambiental.
- 3.14 Se deben ejecutar las inversiones mínimas necesarias para el mantenimiento de la calidad de servicio prevista en el Contrato de Concesión.
- 3.15 El impacto del incremento tarifario acordado en el promedio del 27 % en la remuneración global del transportista por distribución troncal, representa para el usuario final de las distribuidoras un incremento promedio del 0,6 %.
- 3.16 Se mantiene la tasa anual de fallas dentro del valor promedio del período 2000-2004. La tasa de fallas cada 100 kilómetros es sensiblemente menor a 4, lo que indica que superada la misma se duplican las penalizaciones.
- 3.17 Solicitan la aprobación de la Carta de Entendimiento suscrita y puesta a consideración de la Audiencia.

A continuación hace uso de la palabra el señor **Alberto Horacio Calsiano**, en nombre de la **Unión Industrial Argentina**.

- 4.1 El resultado del estudio encargado en el año 2004 por la Unión industrial Argentina, ha sido ratificado por el Informe de Riesgo 2005-2007, realizado por CAMMESA, en el que se alerta sobre el peligro de la continuidad del abastecimiento eléctrico, si no se incorporan en los próximos años 1.200 megavatios de nueva potencia eléctrica, el equipamiento necesario para transformar y transportar dicha energía, así como 18 millones de m³/día de gas natural.
- 4.2 Una noticia que publica un diario prestigioso de la zona, en donde el título dice claramente: "La UIA se opone a los incrementos tarifarios". Esto es errado porque desde el comienzo de toda la situación en ningún caso la Unión Industrial, y específicamente el Departamento de Energía, tenía ese concepto.
- 4.3 Jamás la Unión Industrial Argentina dijo: "No a los incrementos tarifarios". Sí estamos diciendo: "No a la discriminación del sector industrial", porque de esta manera el sector industrial va a ser el responsable de sostener al sector energético.
- 4.4 El sistema de transporte eléctrico hoy se encuentra trabajando al borde de su saturación, lo que se transforma en un riesgo potencial muy importante.
- 4.5 Situación que es la consecuencia del crecimiento de la demanda y de la insuficiente inversión en el sistema, o en la expansión del sistema de transporte.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.6 Al efecto de darle sustentabilidad al transporte eléctrico, la UIA entiende que las tarifas se deberán corresponder a los reales costos y contener una retribución al capital que sea justa y razonable, ya sea que el operador sea el Estado o el sector Privado.
- 4.7 Es responsabilidad del transportista operar y mantener las instalaciones que le han sido concesionadas; sin embargo la expansión del transporte recae en los usuarios del mismo.
- 4.8 Coincide en encarar la renegociación en dos etapas: una que contemple la transición y otra que vaya al fondo de la cuestión, adecuando el Marco Regulatorio y sus normas derivadas a la actual situación socio económico Argentina.
- 4.9 Es urgente la normalización y adaptación de los entes de control a esta nueva situación.
- 4.10 El Acuerdo establece un incremento promedio del 27 %, concentrado en los cargos fijos por Conexión y Capacidad. La incidencia del costo de la tarifa del transporte es 0,6 % para un usuario residencial, llega ser un 6 % para las grandes demandas.
- 4.11 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.
- 4.12 La demanda industrial viene soportando incrementos significativos en el costo eléctrico. Y lo que impacta directamente en los grandes usuarios que operan en el mercado mayorista, así como en aquellos usuarios cautivos de la distribuidora afectados por la discriminación tarifaria que se le aplica a la demanda industrial.
- 4.13 La demanda industrial ha tenido incrementos a través de las correcciones en la tarifa (T 2 y T 3), que vienen desde febrero del año pasado. Primero fue un 70 %, después un 30 % y ahora, si se llega a firmar el acuerdo de EDELAP, es decir, si todo esto se normaliza, es muy posible que la demanda industrial tenga incrementos superiores al 70 %. Se está pagando una tarifa realmente bastante superior a la de diciembre de 2001.
- 4.14 La industria, también, debe pagar a aquellos usuarios que supuestamente han realizado ahorros de electricidad, como consecuencia del Plan de Uso Racional de Energía, PUREE, puesto en vigencia de modo ininterrumpido desde el año 2004.
- 4.15 De continuar con estos ajustes discriminatorios la industria irá perdiendo competitividad, se retardará el crecimiento del sector, se elevará el riesgo y la incertidumbre empresaria, se desalentará la inversión para expandir negocios y, finalmente, se podrá afectar la creación de empleos formales, donde la industria viene jugando un rol protagónico desde el año 2003.
- 4.16 Tarifa Social. Se debe contemplar la situación de los sectores de bajos recursos. El gobierno nacional, junto con los estados provinciales y municipales, deberán realizar un registro de aquellos ciudadanos que deben ser asistidos. Esta solución debe ser coyuntural hasta que se logre superar la situación de emergencia y debe ser un subsidio explícito. Aplicar subsidios e impuestos de modo simultáneo es un contrasentido total.
- 4.17 Se establece para la transición una Calidad Media de Referencia, tomando el promedio de los valores correspondientes a los índices registrados durante el período 2000-2004. Dichos valores no están incorporados en el expediente.
- 4.18 Respecto a las penalidades, si la transportista se mantiene por encima de la Calidad Media de Referencia los montos que el Ente Regulador le aplique por las sanciones que le correspondan podrán ser destinados a inversiones adicionales a las que se establezcan en la Revisión Tarifaria Integral.
- 4.19 La penalización es una fuerte señal al concesionario para inducirlo a mejorar la calidad del servicio. Al considerar durante la transición valores promedio y no individuales de calidad, se está disminuyendo la calidad



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

del servicio, lo que no se condice con las necesidades de una economía que pretenda ser competitiva a nivel internacional.

- 4.20 Los usuarios también deberán contribuir, difiriendo la fecha de percepción de las multas comprendidas entre enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acta Acuerdo; para ello se proponen seis cuotas pagaderas semestralmente, cancelándose la primera de ellas a los 180 días de la entrada en vigencia de la RTI. Serán los usuarios, a través de las bonificaciones que deberían recibir, los que se harán cargo de las inversiones que le corresponden a la transportista.
- 4.21 El acuerdo modifica sustancialmente lo establecido en el Marco Regulatorio aún vigente, entendemos que las inversiones que se proponen son las esenciales para la operación y mantenimiento del servicio durante el Período de Transición, por lo que es mandatario asegurarse que se realicen y controlar el cumplimiento. Siendo el ENRE el organismo natural de control, se reitera la necesidad de su inmediata normalización.
- 4.22 Régimen de Ampliación de la Capacidad Existente, CECA. La ampliación del sistema de transporte, es una asignatura pendiente, la que entendemos no quedará resuelta de implementarse la alternativa propuesta denominada Contrato Exclusivo de Construcción de la Ampliación, CECA.
- 4.23 La UIA solicita que:
- 1°. No se discrimine a la demanda industrial, cargándole de este modo la mayor parte del costo de la recuperación del sector energético.
 - 2°. Se revea el régimen de calidad y penalización establecido en la Carta de Entendimiento, de modo que no se disminuya la calidad y seguridad del servicio suministrado por la concesionaria, ni se transfieran a los usuarios del transporte costos que son propios del prestador del servicio.
 - 3°. Se implemente un seguimiento exhaustivo por parte del organismo de control, convenientemente normalizado, al efecto de que la calidad y seguridad del suministro no se transformen en la variable de ajuste de la recomposición tarifaria.
 - 4°. Se deje sin efecto el nuevo método de ampliación, denominado "Contrato Exclusivo de Construcción de Ampliaciones, CECA", hasta tanto se debatan las modificaciones a introducir en el Marco Regulatorio Eléctrico para incentivar las ampliaciones en el sistema de transporte.
 - 5°. Se regularice a la brevedad posible la concesión del servicio público de Distribución Troncal en la zona del Comahue.

El Sr. Presidente da la palabra a la Diputada de la Nación **María América González**, quien no está presente. Invita entonces al Señor **Pedro Bussetti, de Defensa de Usuarios y Consumidores DEUCO** quien tampoco está presente.

Sigue en el uso de la palabra la Sra. **Adriana Celina Kowalewski, de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica, AGEERA**.

- 5.1 La Asociación de Generadores de Energía Eléctrica expresa su beneplácito al hecho de que se ha iniciado el proceso de recomposición de las relaciones económicas entre los agentes del sector eléctrico las que sufrieran un fuerte desequilibrio en la relación entre los precios y los costos.
- 5.2 Los ajustes en los precios de la energía deberán concretarse por etapas y no podrán ser simultáneos y proporcionales para todos. Los aumentos dados en cada etapa de negociación a alguno de los agentes, deberán ser recuperados íntegramente por los generadores en la formación de sus propios precios.
- 5.3 Es positivo que la sociedad en su conjunto tenga la posibilidad de acceso a la información y debate público transformando en una realidad palpable el Artículo N° 42 de la Constitución Nacional.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 5.4 Dentro del proceso de regularización del sector, es necesario que las decisiones que se tomen en cada uno de los sectores se correspondan con adecuadas acciones que garanticen que ellas no perjudiquen económicamente a los restantes agentes de la cadena de valor.
- 5.5 En este caso en particular, AGEERA solicita se contemple el impacto que el incremento en los costos de transporte eléctrico producirá, sobre los egresos de las empresas generadoras, que debe ser compensado.
- 5.6 La transformación del sector eléctrico fue altamente exitosa. Lo que permitió el incremento de la potencia instalada desde 13.000 MW hasta 22.000 MW.
- 5.7 Hoy esa expansión de la potencia instalada pareciera estar demorada, el sector generación ha invertido gran parte de los más de 900 millones de pesos de acreencias acumulados entre los años 2003 y 2004.
- 5.8 Hasta diciembre de 2001, en dólares, los precios de la energía eléctrica mayorista, eran los más bajos de la región y del mundo.
- 5.9 La cuestión relativa a las tarifas de servicios públicos, reviste trascendental importancia por cuanto las mismas tienen significativa incidencia en los generadores nucleados en AGEERA.
- 5.10 AGEERA es partidaria de una tarifa justa y razonable para todos los sectores y en cada etapa de su cadena de valor.
- 5.11 En cuanto a los ajustes automáticos, de la información que se ha podido obtener, se ha verificado que se aprueban revisiones tarifarias en forma automática, si determinados índices superan ciertos valores de referencia.
- 5.12 Esto pareciera no estar de acuerdo ni con la Ley N° 23.696 ni con la Ley N° 25.561, en donde se prohíbe expresamente cualquier tipo de ajuste o cláusula de indexación por índice de precios.
- 5.13 Para el sector Generación la tarifa de los Transportistas representa un costo, los mismos no son reconocidos en su totalidad. Sería razonable que al momento de establecerse la Revisión Tarifaria Integral, el aumento del costo de transporte para los Generadores sea coherente con la remuneración que reciben estos.
- 5.14 Las etapas de incremento de la tarifa deberían vincularse a: 1°) el reconocimiento de los verdaderos costos variables de producción y valor del agua, 2°) el pago total de la facturación de los generadores, 3°) la eliminación de los topes en el precio mayorista de la energía eléctrica y 4°) la eliminación de la Resolución de Secretaría de Energía N° 240 del año 2003.
- 5.15 Las fechas para determinar el Período de Transición contractual, la Revisión Tarifaria Integral y los aumentos tarifarios deberían ser coherentes con el resto de las renegociaciones contractuales de los mercados de gas y electricidad.
- 5.16 Se observa una tendencia a reducir las exigencias de calidad del sistema de transporte, que consideramos inconveniente, no sólo para los generadores sino también para los distribuidores, que pagarán más multas por fallas en la red de alta tensión y para los consumidores, que recibirán un suministro de menor calidad.
- 5.17 Las fallas ocasionadas por caso fortuito o fuerza mayor no resultan en señales económicas para el EPEN. El Contrato de Concesión contemplaba que ante una falla, el transportista recibía señales económicas que lo impulsaban a reparar el equipo indisponible lo antes posible.
- 5.18 Con este cambio, los tiempos de reparación de los equipos dañados por vientos, incendios, etcétera, no se penalizan, con lo cual no existirá señal económica adecuada de incentivo a la pronta normalización del servicio.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 5.19 El objetivo de calidad no es adecuado, ya que si bien la prestación con calidad tiene impacto sobre los costos del EPEN, también lo tiene sobre los costos de los agentes y consumidores.
- 5.20 Se estima que si estos asuntos no se reconsideran y la exigencia de calidad no se mantiene en niveles razonables, el servicio público de transporte se prestará comprometiendo el negocio de los restantes agentes.
- 5.21 Los generadores tienen gran cantidad de acreencias, no resulta razonable ni justificable que también financien el diferimiento de las multas entre el 6 de enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acuerdo.
- 5.22 Las multas son un resarcimiento al que tienen derecho los generadores frente a las pérdidas, producto del incumplimiento del régimen de calidad de servicios, esos montos no deben ser destinados a la ejecución de inversiones sino que deben ser devueltos a los usuarios del transporte como resarcimiento o indemnización.
- 5.23 Se establece una figura alternativa a la conocida del “Transportista Independiente”, para una ampliación del sistema de transporte. Estamos de acuerdo con que haya más alternativas para alentar inversiones en transporte pero quienes pagan, deben decidir cuál es la mejor alternativa para cada caso.
- 5.24 La tarifa en los servicios públicos concesionados tiene efectos económicos que afectan la realidad social, pero debe ser justa y razonable para los prestadores, para asegurar en el largo plazo el servicio y permitir una ganancia justa y razonable.
- 5.25 Solicita se tengan presentes las manifestaciones y pretensiones formuladas en la Audiencia Pública y oportunamente se determine un cuadro tarifario para los usuarios del Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, siguiendo los principios establecidos en la Ley N° 24.065.

Toma la palabra el señor **Guillermo Fabián Del Giorgio**, como representante de la **Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA)**.

- 6.1 ATEERA, representa a todas las empresas concesionarias del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión o por Distribución Troncal. Las que operan y mantienen más de 23 mil kilómetros de líneas de alta y media tensión. Sistema denominado SADI.
- 6.2 La misión del SADI, es llevar la energía eléctrica, desde los centros de generación, a los centros de demanda. Realiza la tarea de operación y mantenimiento de la red de transmisión, haciéndola confiable.
- 6.3 En el modelo de la Ley N° 24.065, la red del sistema en alta tensión, bajo responsabilidad de las empresas transportistas, permite, mediante el despacho centralizado, la disminución de los costos de generación y llegar a los usuarios con energía más barata.
- 6.4 Si las regiones se encuentran interconectadas es posible recurrir a la energía proveniente de otros lugares por lo que la necesidad de reserva requerida se reduce sensiblemente y con esto los costos.
- 6.5 Existiendo interconexiones, pueden instalarse unidades de generación de mayor tamaño, lo que implica economías de escala considerables, representando las mismas una importante reducción del costo, y localizar la generación en el lugar del recurso.
- 6.6 No obstante la importancia fundamental de esta actividad, la participación del sector dentro de la cadena de abastecimiento gravita en el orden del 1 al 4,5 % del producto final.
- 6.7 La evolución de la tasa de fallas arroja notables mejoras desde el inicio de las concesiones hasta la fecha, alcanzando en algunas de ellas reducciones de 13 fallas al inicio a valores menores a 3 cada 100 kilómetros de líneas por año.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 6.8 EPEN posee indicadores de calidad superiores a los establecidos en sus Contratos de Concesión, hecho éste que demuestra la eficiencia en la gestión del servicio de transporte a su cargo.
- 6.9 La mejora en la calidad de servicio se ha dado en un escenario donde la demanda regional se ha incrementado por arriba del crecimiento de la capacidad de transporte, lo que ha obligado a las empresas a redoblar su esfuerzo al tener que operar una red que ya denota importantes signos de saturación y, al mismo tiempo, mejorar la calidad asociada en forma continua.
- 6.10 Es necesario rediseñar los mecanismos de expansión de la capacidad de transporte y transformación de la red, ya que dentro del actual esquema regulatorio los costos de expansión no se incluyen en la remuneración de la transportista.
- 6.11 ATEERA pone a disposición las curvas de LAMBDA que implican que las tasas de fallas de las compañías han ido continuamente a la baja, aun en la crisis. El Régimen de Calidad no se modifica y la Calidad Media de Referencia resulta un incentivo positivo para que la calidad aumente. El Régimen de Calidad no se modifica y la Calidad Media de Referencia resulta un incentivo positivo para que la calidad aumente.
- 6.12 En el Acta Acuerdo se fija una Calidad Media de Referencia, muy superior a la exigida en otros contratos de concesión en los que se exigen 7 fallas cada 100 kilómetros de líneas por año y la Calidad Media de Referencia es menor a 3 o igual a 3.
- 6.13 El sector de transporte fue seriamente afectado por la ley de emergencia, el congelamiento y pesificación de su remuneración, producido a partir de 2002 y hasta la fecha, introdujo un importante desfase entre sus ingresos congelados y los costos de la actividad.
- 6.14 ATEERA cree que la propuesta de entendimiento es un valioso documento, cuyo contenido incluye medidas tendientes a dotar de sustentabilidad al sector de transporte de energía eléctrica asegurando el abastecimiento de la demanda.
- 6.15 La Carta de entendimiento corrige parcialmente, el desequilibrio entre ingresos y egresos, agravado con un constante incremento de todos los insumos asociados a la prestación del servicio, incluyendo, desde ya, la masa salarial de las compañías.
- 6.16 ATEERA apoya la celebración de este tipo de acuerdos en la inteligencia de que los mismos propenden a iniciar el camino que, finalmente, deberá asegurar la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica, en forma sustentable.
- 6.17 Tal como surge del Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento elaborado por la propia UNIREN, se ha debido diferir la definición de cuestiones de capital importancia para la sustentabilidad del servicio a largo plazo e incentivar el flujo de inversiones.
- 6.18 Los criterios para la determinación de la base de capital y la tasa de rentabilidad a aplicar, quedan para la Revisión Tarifaria Integral y que, necesariamente, deberán encontrar una resolución adecuada.
- 6.19 Resulta importante resaltar la legitimidad y transparencia del proceso de renegociación contractual en el cual se buscó siempre la sustentabilidad de la prestación del servicio público.
- 6.20 ATEERA –y las empresas por ella representadas- entiende que resulta prioritario avanzar con este tipo de acuerdos a los efectos de proveer a las transportistas, de los recursos necesarios para sostener la continuidad, calidad y seguridad del servicio público a su cargo.

Toma la palabra el señor **Jorge Guillermo Villar**, como particular interesado.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 7.1 Los ingresos regulados del EPEN para el 2005 alcanzan la suma de \$ 4.960.000, los que confrontados con los \$ 109.071.574 que están consignados en el presupuesto general de la provincia del Neuquén, representan el 4,54 % del total de las actividades del EPEN.
- 7.2 El Estado provincial aporta 1,58 %; las jurisdicciones federales, 7,31 % y los usuarios o clientes del EPEN el 91,11 %.
- 7.3 La Ley N° 1985, adhiere a los objetivos de la Ley N° 24.065, Marco Regulatorio Nacional.
- 7.4 En su Artículo 3° la ley provincial establece que los ingresos provenientes del Fondo Compensador de Tarifas para Usuarios Finales, administrados por el Consejo Federal de Energía Eléctrica, ingresarán a las cuentas del EPEN.
- 7.5 La Ley N° 2.075, establece que el monto a pagar por los usuarios de la red de transporte será el que resulte de aplicar los mismos criterios y pautas correspondientes a los usuarios del Sistema de Transporte por Distribución Troncal del Comahue.
- 7.6 La Ley N° 2.386, de enero de 2002, reorganiza al EPEN como organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Provincial.
- 7.7 Hoy los destinos del Fondo Compensador para Usuarios Finales no se indican en el presupuesto sino globalmente.
- 7.8 El ente regulador, creado por ley de agosto del '94, no ha sido constituido, y la Subsecretaría de Energía no cuenta con dependencias actuantes ni ejerce las funciones regulatorias que le fueran oportunamente asignadas.
- 7.9 Las revisiones tarifarias las realiza sólo el EPEN por expresa delegación del Ejecutivo provincial. El Estado provincial abandonó la vocación regulatoria del servicio.
- 7.10 La Provincia del Neuquén carece de la figura del Defensor del Pueblo y sus organizaciones de usuarios son irrelevantes.
- 7.11 El EPEN cumple funciones de transportista y además compra y vende electricidad, en clara oposición al Artículo N° 30 de la Ley N° 24.065.
- 7.12 En el presupuesto, están consignados algo así como \$ 43 millones por compra de energía, en el cuadro de egresos, y en los ingresos, algo así como \$ 81 millones. De manera que está claro que el EPEN compra y vende energía.
- 7.13 El Estado provincial adhirió a la Ley N° 24.065 la que es violada. Desde el punto de vista de los usuarios, el más notorio es el indicado en el Artículo N° 42 c) 2., que establece claramente el resarcimiento de los usuarios en circunstancias que no le sea prestado el servicio.
- 7.14 Existe un avance de algunas actividades comerciales de la empresa provincial en ámbitos de exclusiva jurisdicción municipal.
- 7.15 Estas circunstancias se dan en las cooperativas concesionarias de distribución del servicio eléctrico de las ciudades de Plootier, Senillosa, Plaza Huincul, Cutral Co, y Zapala. Estas son apreciaciones de funcionamiento, y de ninguna manera ponen en tela de juicio el desempeño absolutamente legítimo y legal del EPEN, quien cumple todo su cometido por mandato de leyes, decretos y resoluciones.
- 7.16 Es posible observar que respecto a todas las distribuidoras del país, el EPEN tiene algunas de las tarifas más altas del país e inclusive, especialmente en la categoría Residencial-120 Kwh.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 7.17 Es importante en la estructura de funcionamiento del EPEN la compra de energía. Los valores de adquisición en el Mercado Eléctrico Mayorista a través de CAMMESA estaban parcialmente subsidiados. Estos subsidios y financiamiento provienen de fondos del Estado Nacional.
- 7.18 Se rescata la voluntad establecida en el Artículo N° 10 de la Ley N° 2.075 en cuanto a avanzar en una integración única del sistema de transporte eléctrico en la Provincia del Neuquén.
- 7.19 En este proceso deben ser incorporadas tres cuestiones: La primera, extender el régimen de transición tarifario obrante en la Carta de Entendimiento a todas las instalaciones que opera el Ente en la Provincia. Segundo, extender lo establecido en los puntos 12 -Revisión Integral-; 13 -Mejoras en la Información-; 14 -Desarrollo de Políticas de Compras y Tecnologías- y 15 -Auditoría de los Bienes-, a la totalidad de la prestación del servicio público de transporte de electricidad troncal no regulada, que desarrolla el Ente en la provincia; y en tercer lugar, ajustar el plazo indicado en el punto 20, año 2007, a una previa constatación de los reales y necesarios avances en la regulación de las concesiones de distribución eléctrica en aquellas ciudades donde hoy actúan sendas cooperativas eléctricas.

Toma la palabra el señor **Francisco Zambón, Director del EPEN.**

- 8.1 Representa a los empleados del EPEN en el Directorio de EPEN.
- 8.2 El EPEN es una empresa del Estado provincial. El EPEN es una empresa ordenada, no tiene deudas, no ha presentado ningún reclamo a organismos internacionales o nacionales y es una de las pocas empresas estatales que hoy está participando de este proceso de renegociación con el Estado Nacional.
- 8.3 La ley de Marco Regulatorio Eléctrico Nacional no excluye la participación de organismos estatales en la prestación de los servicios.
- 8.4 La segmentación vertical de las actividades no es un fin en sí mismo ni un objetivo de la regulación, sino solamente una herramienta que utiliza el regulador en resguardo del bien común para evitar que un actor privado tome una posición dominante en el mercado y obtenga así una renta diferencial.
- 8.5 El EPEN brinda los servicios de transporte como de distribución, su dedicación está puesta en mejorar la seguridad en el trabajo y la seguridad pública, la superación permanente de su personal mediante un plan de capacitación continua y la incorporación de nuevas tecnologías y sistemas en forma permanente.
- 8.6 Los empleados de las empresas públicas saben lo difícil que es prestar un servicio en condiciones de inestabilidad económica, con tarifas congeladas y costos crecientes, proveedores que no cotizan, contratos que se caen, materiales que no se entregan en fechas pautadas.
- 8.7 En los últimos tiempos se han ido recomponiendo de alguna manera los ingresos de un segmento de la cadena eléctrica: los generadores, mientras que los otros dos segmentos regulados, el transporte y la distribución, no han tenido un tratamiento equitativo. Este proceso de renegociación intenta remendar, aunque sea en parte, esta situación.
- 8.8 Deja sentado el apoyo a la Carta de Entendimiento firmada, con la convicción y entendimiento que la única forma de hacer sustentable un servicio público es gestionarlo en forma eficiente y haciendo converger los ingresos con los razonables costos del servicio.

Continúa en el uso de la palabra el señor **Alejandro Sruoga**, como representante de la **Cooperativa Provincial de Servicios Públicos y Comunitarios del Neuquén (CALF).**



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 9.1 La Cooperativa Provincial de Servicios Públicos y Comunitarios del Neuquén es la responsable del abastecimiento del servicio eléctrico a la comunidad, y tanto su accionar como los intereses de sus usuarios son dependientes del servicio de transporte que presta el EPEN.
- 9.2 La Audiencia Pública constituye un hito en el proceso de renegociación del Contrato de Concesión de TRANSCOMAHUE- Subsistema Neuquén que es el acuerdo básico y fundamental que ha celebrado el Estado Nacional y la empresa de Transporte por Distribución Troncal de Electricidad que sirve directamente a las prestadoras del servicio público de distribución del Neuquén CALF, EPEN y demás cooperativas.
- 9.3 La Emergencia Económica alteró profundamente el equilibrio entre los costos de las obligaciones y las tarifas habiéndose realizado los máximos esfuerzos para mantener la prestación de los servicios con un nivel mínimo y aceptable de calidad y seguridad.
- 9.4 Las demandas de energía eléctrica han crecido sensiblemente, acompañando el crecimiento de la actividad económica, y hacen necesaria en lo inmediato y sin más dilación una recomposición tarifaria y reglas bajo las cuales opere la concesionaria.
- 9.5 CALF hoy lleva adelante negociaciones del mismo tenor y con los mismos objetivos con el Municipio de la Ciudad de Neuquén. Hay expectativas de encontrar una solución definitiva a la cuestión del servicio público de electricidad en el ámbito local.
- 9.6 CALF apoya la marcha del proceso de renegociación objeto de la presente Audiencia Pública por entender que la obtención de un equilibrio entre las tarifas y el costo de las obligaciones es el hito fundamental y básico que permite dar sustentabilidad a todo el proceso eléctrico.
- 9.7 La Carta de Entendimiento establece las bases y criterios que deben observarse para la renegociación del Contrato de Concesión. Disponiendo que se otorgue un aumento, determinado de inmediato, a cuenta del resultado final de la Revisión Tarifaria Integral; la renegociación continúa y concluye en el Ente Nacional Regulador de la Electricidad.
- 9.8 El aumento a cuenta del 27 %, tiene la razonabilidad de ser sensiblemente inferior a los aumentos de precios de la economía local y del tipo de cambio, ocurridos desde la emergencia económica.
- 9.9 La disposición de que el proceso termine con una Revisión Tarifaria Integral tiene la virtud de llevar a la regulación al cumplimiento de los principios de la ley de Marco Regulatorio de la Industria Eléctrica, Ley N° 24.065.
- 9.10 Al amparo de esa ley se ha desarrollado una industria eléctrica altamente competitiva para los usuarios finales del servicio, medida por los resultados de calidad y abundancia de la oferta y por la aplicación de tarifas justas y razonables que, sin subsidios, dieron la sustentabilidad a la industria y permitieron la ejecución de importantes inversiones.
- 9.11 La Carta de Entendimiento reconduce la regulación del sector, a los ámbitos institucionales naturales -o sea, al ENRE-; para consolidar el rol de los mismos es necesario fortalecer su independencia, concluyendo para ello, entre otras cosas, con los concursos para el nombramiento de sus directores.
- 9.12 Se debe establecer, por medio de un instrumento adecuado, ley del Congreso Nacional, un mecanismo eficiente, justo y razonable de subsidios para que todos los integrantes de la comunidad puedan acceder al servicio, y que no se constituya sólo en el privilegio de los que puedan pagar por él su costo económico.

Continúa exponiendo el Sr. **Claudio Oscar Bulacio**, como representante de la **Asociación de Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina. (ADEERA)**



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 10.1 ADEERA nuclea a empresas de los Estados provinciales, privadas y cooperativas reconocidas como distribuidores por la Secretaría de Energía. Las 38 distribuidoras integrantes de ADEERA atienden a más de 10 millones de clientes, representando una población servida de 35 millones de personas. Operan en su conjunto 300.000 Km de redes con sus instalaciones. Distribuyen más de 73.000 Gwh/año lo cual representa aproximadamente el 85 % de la energía distribuida en el país. Y en su conjunto, emplean a más de 21.000 personas.
- 10.2 Está presente apoyando un proceso que tiene por finalidad la recuperación de un segmento importante del sector como es el del transporte. Así, de esta manera, apoyan la sustentabilidad del servicio eléctrico, esencial para la vida y para el desarrollo del país.
- 10.3 Con la sanción de la Ley N° 24.065, el sector eléctrico se transformó. Se segmentó verticalmente la industria. Un sector de Generación, que es un mercado de competencia; un sector de Transporte, que es un mercado monopólico, regulado, pero de acceso abierto; el sector de Distribución, que también es monopólico geográficamente, totalmente regulado; y el Gran Usuario, que puede contratar libremente su abastecimiento.
- 10.4 El Transporte resulta imprescindible para unir la producción de energía eléctrica, ubicada generalmente en lugares alejados junto a las fuentes energéticas, con los centros de consumos.
- 10.5 Los segmentos regulados del sector –Transporte y Distribución- han sido seriamente afectados por las disposiciones de la Ley de Emergencia Pública, que dispuso el congelamiento de las tarifas que se mantiene desde inicios del año 2002.
- 10.6 Las empresas de Transporte, tienen la obligación de operar y mantener las redes e instalaciones destinadas al transporte de energía eléctrica –en este caso, por Distribución Troncal-, con niveles de calidad definidos y asegurando el libre acceso a las mismas. Debiendo contar con ingresos que les permitan cubrir los costos de operación y mantenimiento, y una rentabilidad adecuada sobre el capital invertido.
- 10.7 Se debe recomponer la regulación, con reglas de juego claras y predecibles en el tiempo. Además, deben tener garantías en el cumplimiento de los plazos de dicha recomposición.
- 10.8 La generación, transporte y distribución deben lograr también las mismas condiciones de funcionamiento, para alcanzar el desarrollo y la sustentabilidad del servicio eléctrico en su conjunto.
- 10.9 Las tarifas de los sectores regulados deben ser calculadas teniendo en cuenta los siguientes principios, establecidos en la Ley N° 24.065: a) los transportistas y distribuidores deben contar con tarifas justas y razonables que les permitan cubrir costos operativos, impuestos, amortizaciones y costos de capital. b) Las variaciones de costos no controlables por las concesionarias deberán trasladarse a tarifas. c) Las tarifas deben incentivar la eficiencia y la realización de inversiones.
- 10.10 La tarifa media sin impuestos se redujo de 79 \$MWh a 67 \$MWh en el año 2001. La capacidad de generación, que era insuficiente en 1992 pasó a ser alta en el 2001; la indisponibilidad de las centrales se redujo del 52 al 25 %. La Calidad de servicio pasó de 22 horas falla por año por cliente en 1992 a 6 horas en 2001.
- 10.11 La tarifa del usuario final se redujo en un 18 %; la calidad del servicio mejoró en un 70 %; el parque de generación se incrementó en un 60 %; se incorporaron 2,5 millones de nuevos clientes; de ellos, 900.000 corresponden a la normalización de usuarios irregulares, aportan 2.800 millones de pesos por año en carácter de impuestos al fisco. Las pérdidas eléctricas se redujeron en un 65 %.
- 10.12 La composición de la tarifa del usuario final está compuesta por el precio del transporte, que está regulado y congelado desde diciembre de 2001. El precio de la energía es el valor correspondiente a la generación que resulta de un mercado de competencia y es actualizado o revisado cada tres meses. Estos dos valores



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

mencionados se trasladan directamente a la tarifa del usuario final, mediante un mecanismo conocido como *pass through*.

- 10.13 El Valor Agregado de Distribución (VAD) es la remuneración que perciben los distribuidores para hacer frente a los costos de operación, mantenimiento, inversiones y costo del capital. Está regulado por el Estado y también está congelado desde el año 2001.
- 10.14 Los impuestos, que involucran a los impuestos nacionales, provinciales y municipales, y fondos específicos se incluyen en la tarifa del usuario final y se aplican sobre los tres ítems anteriormente mencionados.
- 10.15 El servicio eléctrico necesita ser sustentable en el tiempo. La remuneración del transportista y el distribuidor permanecen congelados. Los egresos en que deben incurrir los prestadores sufrieron un significativo incremento, superiores al 70 %.
- 10.16 Las tarifas de electricidad, aún antes de la crisis, eran altamente competitivas a nivel internacional.
- 10.17 Es evidente la urgente necesidad de recomponer los ingresos de los sectores regulados de la energía eléctrica, ajustándolos a la realidad de los costos, sin dejar de considerar la situación de los sectores carenciados. Ello permitirá la sustentabilidad del servicio, entendiéndose como tal el suministro de los clientes actuales y futuros en las condiciones de calidad fijadas en cada concesión.

Debía tomar la palabra el señor **Máximo Cisneros**, representante de **COPELCO, Cooperativa de Provisión de Servicios Públicos, Crédito y Vivienda de Cutral Co Ltda**, el que manifiesta que no hará uso de la palabra, no obstante lo cual ha presentado un documento por Secretaría, que se encuentra incorporado al expediente de la Audiencia Pública.

- 11.1 La Cooperativa se opone al aumento tarifario porque, atento el sistema jurídico vigente al que debe ajustarse la Cooperativa, no puede participar en la fijación de las tarifas, ni trasladar los aumentos a los usuarios finales a quienes presta el servicio, debiendo solicitar la autorización correspondiente a los Concejos Deliberantes de las Ciudades de Cutral Co y Plaza Huinul.
- 11.2 Esta situación, pone en desventaja a la Cooperativa, haciendo peligrar la ecuación económica - financiera de la Cooperativa, debiendo afrontar quebrantos, y efectuando subsidios cruzados internos con otras actividades que desarrolla la entidad.
- 11.3 La Cooperativa ha sido considerada por el Ente Provincial, y de acuerdo a la facturación que se aplica, como una subdistribuidora, mediante la tarifa 4 (T4 prestadoras del servicio público de energía eléctrica), que a su vez comprende también a los Grandes Usuarios localizados en la provincia.
- 11.4 No cuentan con documentación respaldatoria que sustente la tarifa que se les aplica, ya que desconocen su composición y formación, no teniendo en consecuencia elementos válidos para el estudio y análisis del aumento que se intenta aplicar.
- 11.5 Al incluirse en la Carta de Entendimiento, la posibilidad de revisión semestral de los costos de la Transportista, se pone en funcionamiento un mecanismo de adecuación de tarifas, con lo cual la Cooperativa no puede prever cuales serán los costos a futuro en concepto de transporte.
- 11.6 Tampoco se puede realizar y planificar las previsiones presupuestarias, pues la Carta de Entendimiento establece un mecanismo de readecuación tarifaria, si existieran modificaciones normativas o regulatorias.
- 11.7 La situación se vería morigerada, si las Cooperativas en la provincia, participaran del Fondo de Compensación tarifaria, que distribuye el Consejo Federal anualmente, y que recibe la provincia, el cual es incluido en el presupuesto del EPEN, y no es coparticipado para el resto de los usuarios. Similar hecho ocurre con el FEDEI,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que la Provincia recibe y es cedido para su uso al EPEN, en desmedro del resto de las cooperativas y sus usuarios, es decir, se producen subsidios encubiertos a favor de los usuarios del Transportista – Distribuidor.

- 11.8 Cuestionan los cargos en concepto de amortización que el transportista, supuestamente incluye en su facturación a la Cooperativa, ya que los mismos no han podido ser analizados en atención a que se desconoce cual es el período tomado para la amortización de las instalaciones, y también porque el sistema se halla sobredimensionado en algunas zonas de la provincia, y por otra parte, ha quedado de manifiesto que el EPEN ha realizado inversiones en diferentes sectores de su área de distribución, pero en el caso la Estación Transformadora de Cutral-Co, el servicio se encuentra a expensas de que falle un transformador, quedando así en situación N-1 para que toda la localidad quede sin el servicio eléctrico.
- 11.9 Se estaría en presencia de una doble percepción por igual concepto, ya que el Ente Provincial realizó obras con fondos de la Nación (fondos extra provinciales) y en la actualidad, supuestamente, percibe además del cargo implícito en la factura de la Cooperativa, los fondos nacionales, sin realizar aplicación específica a favor o provecho de los usuarios de la cooperativa.
- 11.10 Expresan su posición contraria al incremento tarifario que se intenta aplicar, por lo que solicitan se establezca un plazo razonable, a los fines de proceder a un estudio profundo de la situación de la Transportista y de la Cooperativa, atento el exiguo plazo con que ha contado la entidad para analizar el Acta Acuerdo.

El Presidente de la Audiencia Pública, tomando la palabra informa que no hay preguntas registradas en la Secretaría de la Audiencia y que por lo tanto, no habiendo más oradores inscriptos ni preguntas formuladas que deban responderse, **se da por concluida la Audiencia, siendo las 11.44 hs.**