



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA PROPUESTA DE CARTA DE ENTENDIMIENTO REMITIDA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA POR DISTRIBUCION TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANONIMA - TRANSPA S.A.

31 de mayo de 2005

CIUDAD DE TRELEW - PROVINCIA DE CHUBUT

Buenos Aires, 14 de junio 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 31 de mayo de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la PROPUESTA DE CARTA DE ENTENDIMIENTO remitida con fecha 30 de junio de 2004 por la UNIREN a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANÓNIMA – TRANSPA S.A.**, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

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 RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANÓNIMA conforme a la concesión que fuera otorgada Decreto N° 852 del 3 de junio de 1994, publicado en el Boletín Oficial el día 9 de junio de 1994.

Con fecha 30 de junio de 2004 la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS remitió a la empresa TRANSNOA S.A., mediante Nota N° 248/04, un proyecto de "CARTA DE ENTENDIMIENTO", conteniendo las bases y términos para la adecuación del CONTRATO DE CONCESIÓN.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Pese a los esfuerzos realizados en pos de arribar a un entendimiento, TRANSPA S.A. manifestó sus diferencias con la propuesta formulada por la UNIREN, por lo que aún habiendo continuado las tratativas, no resultó factible llegar a un acuerdo.

En cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la propuesta de entendimiento elaborada por la UNIREN referida al contrato de concesión de la empresa TRANSPA S.A. se sometió 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 ECONOMIA Y PRODUCCION y N° 237 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS del 4 de marzo de 2005 convocó a Audiencia Pública.

Para el desarrollo de las mismas 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 "HOTEL RAYENTRAY", sito en la calle San Martín N° 101, de la CIUDAD DE TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT.

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PÚBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó desde el día 12 de mayo de 2005 y hasta el 27 de mayo de 2005, un Registro de Participantes, siendo la inscripción en el mismo libre y gratuita pudiendo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PÚBLICA, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES y presentar por escrito un informe que reflejara el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA y aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como expositores orales en la AUDIENCIA, podían efectuar sus presentaciones escritas y acompañar documentación y propuestas, en los términos antes mencionados.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública: a) La concesionaria EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANÓNIMA - TRANSPA S.A.; b) la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, creada por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561; c) la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN; d) la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN; e) EI DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas Jurisdicciones involucradas; f) EI ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (E.N.R.E) y los distintos entes reguladores del servicio de electricidad pertenecientes a las jurisdicciones involucradas; g) la SECRETARÍA DE ENERGÍA del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS h) La SUBSECRETARIA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; i) Los Gobiernos de las Provincias de RIO NEGRO, CHUBUT, SANTA CRUZ y TIERRA DEL FUEGO; j) La COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA DE ELECTRICIDAD S.A.; k) La ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA; l) ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA; m) La



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

FEDERACIÓN DE LUZ Y FUERZA; n) La ASOCIACIÓN DE GRANDES USUARIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA; o) ASOCIACIÓN DE GENERADORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA; p)) ASOCIACIÓN DE ENTES REGULADORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes se inscribieron 16 participantes que solicitaron hacer uso de la palabra en la Audiencia Pública.

Actuaron como Autoridades de la Audiencia Pública en calidad de Presidente, el Dr. Gustavo Simeonoff, como Presidente Alternativo, el Ing. Hugo Rothamel, y en calidad de Secretario el Dr. Javier Sacramento.

El día 31 de mayo de 2005, se da inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA actuando como Presidente de la misma, el Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF.

Al inicio por Secretaría se procedió a dar lectura al Orden del Día, que se encuentra agregada al expediente EXP-S01:0073480/2005, luego de lo cual se efectuaron consideraciones respecto del desarrollo de la Audiencia Pública, especificando que las alocuciones deberán referirse al tema específico para el cual ha sido convocada la Audiencia Pública.

En primer lugar hace uso de la palabra el **Lic. Alberto Zoratti** en representación de la **UNIREN**.

- 1.1 Presenta la propuesta de entendimiento formulada a la empresa TRANSPA ya que aún no se ha llegado a un acuerdo pleno con la empresa.
- 1.2 Este proceso tiene dos etapas bien marcadas: desde que se inicia el proceso de negociación, en abril del año 2002, hasta que el gobierno decide convocar a esta Audiencia Pública; una segunda etapa, desde la convocatoria a esta Audiencia hasta la realización de la misma.
- 1.3 En la primera etapa TRANSPA tuvo una actitud de cierta reticencia a lograr un acuerdo. En esta segunda etapa, la negociación se desarrolló y avanzó todo lo que no ha avanzado en los tres años anteriores. Pero es necesario también hacer una mención respecto de la actitud de los actores.
- 1.4 TRANSPA tiene entre sus accionistas al Estado Nacional, la Provincia del Chubut, la Federación de Cooperativas de la Provincia del Chubut, ALUAR y el Programa de Propiedad Participada, los cuales no están en contra del acuerdo.
- 1.5 Pero hay un accionista que durante todo este tiempo ha dilatado, entorpecido y bloqueado el acuerdo. Y es importante resaltarlo porque esta situación quizás es producto de esta actitud.
- 1.6 El Estado nacional ha dado muestras de querer llegar a un acuerdo, flexibilizando y adaptando su posición como fruto de la negociación que ha llevado a cabo con otras empresas. La UNIREN tiene confianza en llegar a un acuerdo con TRANSPA.
- 1.7 La UNIREN presentó a TRANSPA una propuesta en junio del año pasado que tenía una columna vertebral, y que debía adaptarse a la realidad y a la situación de la empresa, constituyendo un paso para ir en busca del acuerdo.
- 1.8 Este acuerdo de negociación surge a partir del mandato que dado por la Ley N° 25.561, que insta al Poder Ejecutivo a renegociar los contratos bajo determinados criterios: el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución del ingreso; la calidad de los servicios y los planes de inversión; el interés de los usuarios y el acceso a los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos y la rentabilidad de las empresas.
- 1.9 El Decreto N° 311/03 crea la actual Unidad de Renegociación de los Contratos de Servicios Públicos, que es la continuadora de la ex Comisión de Renegociación, y mantiene el esquema conceptual de resolución de este



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- conflicto por etapas. Una tarea muy importante fue de analizar la evolución del cumplimiento del contrato desde el inicio de la concesión, de TRANSPA y del resto de las empresas del sector eléctrico y energético en general.
- 1.10 Ese Informe de Grado de Cumplimiento de Contrato tenía un objetivo básico que era establecer si el desempeño de las concesionarias en el cumplimiento de sus obligaciones había reunido las condiciones necesarias para avanzar en el proceso de negociación. Si bien no se encontraron incumplimientos que hicieran necesaria la rescisión del contrato, sí el método de control empleado fue acotado.
 - 1.11 El Estado tendría que haber controlado no solamente los resultados de las empresas, en lo que se refiere a calidad de servicio, sino también haber ejercido controles anteriores a su desempeño. Las conclusiones de este informe se han reflejado en las Cartas de Entendimiento al ampliarse o instrumentarse las facultades de control.
 - 1.12 En el caso de TRANSPA, el proceso de renegociación tuvo los siguientes aspectos críticos: a) Había que restablecer en forma no traumática ese equilibrio entre las responsabilidades y las obligaciones del servicio y una remuneración acorde a ello. b) Había que determinar un nivel y un sendero de costos que sea correlato de esas obligaciones. c) Había que mejorar el sistema de control e información que tenía el Estado para el seguimiento de estas concesiones. d) Y por último, adecuar la renuncia a los reclamos y demandas derivados de la aplicación de la ley de emergencia.
 - 1.13 Este proceso de negociación implica que dos voluntades o dos partes estén dispuestas a llegar a ese acuerdo. Hoy el 80 por ciento de TRANSPA está a favor del acuerdo, lo mismo que la UNIREN. Queda todavía un 20 por ciento que es renuente a ese acuerdo y que lo ha sido durante todo este proceso.
 - 1.14 En la propuesta de Carta de Entendimiento se definían contenidos de lo que sería un acuerdo que implicara una solución integral a ese contrato. Ese acuerdo iba a incluir un programa tarifario de transición donde se fijaba un incremento del 25 por ciento, una revisión de las tarifas cuando los precios de la economía superaran o excedieran un límite de ± 3 por ciento; se preveía una revisión tarifaria que tendría vigencia a partir del 1° de febrero de 2007; incluía una proyección financiera hasta el año 2006; un Plan de Inversiones a ser ejecutado por TRANSPA y controlado por el ENRE; un régimen de calidad de servicio, que era el mismo que tenía el contrato; y un diferimiento en el pago de sanciones, ya sea a través de un pago en cuotas o de la aplicación a un Plan de Inversiones de la Revisión Tarifaria Integral.
 - 1.15 Se introduce el concepto de Calidad Media de Referencia como incentivo al mejoramiento de esa calidad. También se incluía el deber de informar, a través del seguimiento de la proyección económico-financiera, un Plan de Inversiones, el establecimiento de una contabilidad regulatoria, el seguimiento de la evolución física del sistema y el Informe de Cumplimiento de Contratos. También se incluía la posibilidad de hacer una auditoría de bienes esenciales del servicio.
 - 1.16 En cuanto a la renuncia de las acciones del concesionario y sus accionistas, preveía que la renuncia era una condición previa para la entrada en vigencia del Acta Acuerdo y que, en caso de incumplimiento, el concedente podría rescindir el contrato.
 - 1.17 Esta Carta fue de alguna forma rechazada por TRANSPA y por el resto de las empresas, pero es a partir de aquí donde se ha avanzado en el proceso, flexibilizando o adaptando algunas cláusulas a la realidad particular en cada caso.
 - 1.18 En mayo del año 2005, fue enviada la última propuesta a TRANSPA, donde se recogen todas las adecuaciones y resultados de discusiones con las empresas. Se acordó también dar una solución integral a este proceso, definiendo un Período de Transición y, luego de finalizado este, se estabiliza el servicio con la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral.
 - 1.19 El Período de Transición, de enero de 2002 hasta noviembre del año 2006, tenía un objetivo, que era sostener la prestación del servicio, brindándolo con niveles de calidad y seguridad compatibles con los estándares del régimen de calidad vigente. Ese equilibrio y estabilización del servicio se asientan en la gradual recuperación de las condiciones sociales y económicas de los usuarios.
 - 1.20 En cuanto al régimen tarifario, no se ha contemplado ningún tipo de resarcimiento por eventuales pérdidas que haya tenido la empresa durante todo este tiempo. Últimamente se analizaron y ajustaron los costos e inversiones a partir de la información disponible en la UNIREN y la información que suministró la empresa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- Tampoco se reconocen como costo en ese régimen tarifario el pago de sanciones por incumplimiento de las obligaciones.
- 1.21 Con el aumento previsto a partir de julio del año 2005 se cubren los costos del servicio -operativos, comerciales y administrativos-, y se financia un Plan de Inversiones que acompaña la reposición de activos, la necesidad de mantener la calidad y mejorar la seguridad del sistema y, a su vez, incluye un excedente de caja para remunerar el costo de capital, que estará disponible en la medida en que se cumpla el Plan de Inversiones.
 - 1.22 Se propone también un mecanismo no automático que en forma periódica permita controlar que no se deterioren los ingresos del servicio por cambios significativos en los costos. Con este criterio se afirma lo que está reconocido en la Ley N° 24.065: las tarifas deben cubrir los costos, asegurando así el cumplimiento de las condiciones del Acuerdo y la cobertura de las necesidades del servicio del sector transporte.
 - 1.23 Se mantiene el Régimen de Calidad vigente en el contrato, y se incorpora un sistema complementario de incentivos para mantener y superar una Calidad Media de Referencia.
 - 1.24 En cuanto al pago de penalidades, es necesario equilibrar las exigencias de la prestación del servicio con los requerimientos financieros de la empresa. Por ello, TRANSPA, si las tuviere deberá cancelar todas las penalidades notificadas antes del 6 de enero del año 2002 y puede diferir el pago de penalidades aplicadas o notificadas con posterioridad a esa fecha, ya sea con un pago en cuotas o aplicadas como adicionales al Plan de Inversión de la Revisión Tarifaria Integral.
 - 1.25 En cuanto a las Inversiones se propone incluir un plan detallado en unidades físicas y monetarias para lo que queda del año 2005 y para el año 2006. El transportista va a ser responsable de su ejecución y el ENRE va a ser el encargado de su control. Si el transportista no cumple ese Plan de Inversiones no podrá disponer de ese excedente de caja.
 - 1.26 Si hubiere cambios normativos durante este Período de Transición, la empresa podrá recurrir al ENRE para demostrar que esos planes normativos han afectado sus costos; el mismo principio que figura en la Ley N° 24.065.
 - 1.27 En cuanto al Régimen de Ampliación del Sistema de Transporte, se incluye la figura del CECA, que seguramente no va a resolver el problema de la ampliación, pero transparenta algunas situaciones donde existe participación indirecta de algunos concesionarios en algunas figuras de transportistas independientes.
 - 1.28 En cuanto a la Revisión Tarifaria Integral, la entrada en vigencia prevista en la Carta de junio era el 1° de febrero del año 2007, se adelanta al 1° de noviembre del año 2006, debiendo estar concluida en setiembre del 2006. Con ella se estabiliza plenamente el servicio. Esa revisión tarifaria se realizará de acuerdo a las pautas básicas que establece la Ley N° 24.065, y a las pautas que se acuerden finalmente en la Carta de Entendimiento.
 - 1.29 Se incluyeron mejoras en el sistema de control permanente de la concesión, con el objeto de dar una visión integral del desempeño del transportista, la evolución del sistema eléctrico, sus costos y la eficiencia y eficacia del sistema de señales. Para ello, se propone realizar una auditoría técnica y económica de los bienes esenciales del servicio, un registro económico financiero de las actividades reguladas y no reguladas, la elaboración por parte del ENRE de un informe anual de cumplimiento del contrato y un monitoreo de las relaciones con los proveedores.
 - 1.30 En la Carta se incluye una proyección económico-financiera para el período 2005-2006, que se fija sobre bases de cálculo e hipótesis acordadas, en pesos y en unidades físicas, para la facturación, la recaudación, los costos operativos, las inversiones, los impuestos y las tasas. De esta forma, estas proyecciones constituyen el correlato del escenario operativo en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones.
 - 1.31 Finalmente explica cómo se han considerado, aplicado o reconocido los criterios establecidos en la ley, y en qué medida se han cumplido.
 - 1.32 En lo que se refiere al impacto de las tarifas en la competitividad de la economía, se ha analizado que el aumento propuesto a TRANSPA no registra un impacto directo en la tarifa final mayor al 1 por ciento; estaría entre el 0,3 y 0,9 por ciento en la tarifa media. Un impacto del 1 por ciento en la tarifa final del usuario tiene un impacto indirecto sobre los precios de la economía de menos del 0,02 por ciento. No sería posible pensar en un rebote inflacionario por la aplicación del aumento a TRANSPA.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.33 En cuanto a la distribución del ingreso, estará afectada según el traslado a cada tarifa que haga la autoridad provincial o municipal correspondiente.
- 1.34 En cuanto a la calidad de los servicios y los planes de inversión, mantenemos el mismo Régimen de Calidad establecido en el contrato, e incluimos un plan de inversión concreto y su posterior monitoreo.
- 1.35 En cuanto al interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, consideramos que estamos aplicando la menor tarifa posible para la mejor calidad en la etapa de transición.
- 1.36 En lo referido a la seguridad de los sistemas, no se plantean desvíos o atenuaciones de las exigencias de seguridad.
- 1.37 En cuanto a la rentabilidad de las empresas, no se garantiza un nivel de rentabilidad, que seguramente no será el pretendido por TRANSPA, pero es el que se puede reconocer en esta etapa; se contempla un excedente mínimo, luego de que se cubran los costos operativos, las inversiones y el pago de los impuestos, y se mantienen los incentivos para comportamientos eficientes de parte de TRANSPA.
- 1.38 En cuanto al proceso de renegociación, en estos últimos dos meses se ha avanzado significativamente con TRANSPA. Seguramente el 80 por ciento de su voluntad social está comprometida con este acuerdo y se trabajará en dos puntos básicos para cerrar definitivamente este acuerdo: en el tema de la suspensión y posterior renuncia a los reclamos, y en la definición final de esta proyección económico-financiera para el período 2005-2006.

Continúa en el orden de expositores el representante de **TRANSPA S.A., señor Mario Jorge Rezzónico.**

- 2.1 TRANSPA S.A. cumple la función de brindar el Servicio de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal en toda la Región Patagónica, consistente obviamente en unir la oferta y la demanda de energía eléctrica, permitiendo los intercambios energéticos entre todos los agentes del Mercado Eléctrico Mayorista de la Patagonia.
- 2.2 La función del transporte básicamente tiene que garantizar la continuidad en el tiempo del servicio de transporte; optimizar la calidad del mismo, asegurando una máxima disponibilidad de las instalaciones; y minimizar la energía no suministrada a todos los usuarios que la demanden o que la ofertan en el área de concesión.
- 2.3 También se debe recordar que el transportista no puede ni comprar ni vender energía. Como principio del servicio público, todos los clientes reciben la misma calidad de servicio a través de nuestras instalaciones. Del transportista no dependen las ampliaciones de la red de transporte.
- 2.4 La composición accionaria de la empresa está conformada por las COOPERATIVAS DE CHUBUT, que tienen un 10,2 por ciento del total accionario; CAMUZZI ARGENTINA S.A., con un 20,4 por ciento; ALUAR ALUMINIO ARGENTINO, otro 20,4 por ciento; la Provincia del Chubut, con un 33 por ciento; la Propiedad Participada, un 10 por ciento; y el Estado nacional completa con el 6 por ciento restante.
- 2.5 El sistema que opera la TRANSPA en su área de concesión, incluye líneas de alta tensión en 330 kV con 1100 kilómetros, básicamente uniendo nuestra subestación en Futaleufú hasta nuestra estación transformadora E.T. Puerto Madryn, a orillas de la ruta 3, y las estaciones transformadoras de planta de aluminio; conforman los 1100 kilómetros que se explicitan.
- 2.6 Tiene 16 estaciones transformadoras o playas de maniobras; hay tres en 330 kV, con una capacidad de transformación de 760 MVA; y en 132 tiene trece estaciones transformadoras o playas de maniobras, donde tenemos instalado y remunerado 459 MVA de transformación. En los totales se observan dieciséis estaciones, 1219 MVA.
- 2.7 Contrato de Concesión: el objetivo y la misión de la empresa es brindar el servicio público de transporte por distribución troncal en toda el área patagónica, que consiste básicamente en operar y mantener la red eléctrica en el nivel requerido por los procedimientos establecidos y de acuerdo al marco dado por el Contrato de Concesión.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.8 Para ello, los objetivos que se fijan, desde el punto de vista de los gastos realizados y las inversiones realizadas y comprometidas, permiten asegurar, en primer lugar, el cumplimiento del nivel de calidad del servicio exigido en el propio contrato. En segundo lugar, aumentar la inserción de la empresa en el mercado eléctrico patagónico, y por último, modernizar la empresa mediante la reinversión en nuevos equipamientos y tecnologías.
- 2.9 Ahora el punto esencial buscado es la confiabilidad y la calidad de servicio que se debe prestar y que está establecida en el contrato, que por supuesto ha sido excedido en las exigencias. Si no se considera a las transportistas independientes, la tasa propia de las líneas operadas por TRANSPA se reduce a la mitad, alcanzando valores de 0,25-0,30 fallas por año.
- 2.10 Durante el período de once años de concesión, desde 1994 a la fecha, TRANSPA ha cumplido las obligaciones contractuales; ha operado con una calidad de servicio superior a la requerida; se han abonado todas las multas y las obligaciones impositivas que se han presentado; se ha desarrollado y capacitado el personal en el aspecto tecnológico y en las operaciones se ha respetado el medio ambiente y la seguridad pública, certificando la norma ISO 14001 en el sistema de gestión ambiental, y también el sistema de seguridad pública está adecuado a la Resolución N° 57 del ENRE. También ha presentado a las autoridades regulatorias toda la información requerida, en forma transparente.
- 2.11 Durante el período 1994-2001 la empresa ha sido capitalizada íntegramente por sus accionistas, es decir, nunca ha estado financiada con endeudamiento. Ha desarrollado una consistente gestión económico-financiera que le permitió incrementar resultados sobre activos, desde el 5 por ciento en los primeros años hasta un 8 por ciento en los años 2000 y 2001.
- 2.12 Con la crisis a principio de 2002, la devaluación monetaria y la pesificación de las tarifas, la situación de la empresa se altera notoriamente respecto del panorama que había venido desarrollando hasta el año 2001. Los insumos importados sufren una importante suba en sus precios, productos que son dolarizados, lo que dificulta el financiamiento del plan de inversiones que veníamos desarrollando; y se generan atrasos en la acreditación mensual de remuneración regulada por el contrato, por parte de CAMMESA.
- 2.13 Se establece un escenario de incertidumbre, donde la principal prioridad ha sido tratar de manejar en forma muy cuidadosa los recursos para mantener la calidad de servicio alcanzada y cumplir con los compromisos emergentes del Contrato de Concesión.
- 2.14 Renegociación Tarifaria: Desde febrero de 2002 la empresa presentó la información técnico-económica requerida en las sucesivas etapas. En junio de 2004, la UNIREN presenta una Carta de Entendimiento, cuya versión no pudo ser aceptada por TRANSPA ni por las demás transportistas. Una nueva versión de la Carta de Entendimiento es presentada donde ofrece un aumento en su remuneración del 25 por ciento en forma provisoria, a partir del segundo semestre del año 2005 y todo el 2006, mientras se renegocia integralmente el Contrato de Concesión.
- 2.15 TRANSPA desea aclarar que el actual congelamiento tarifario y los cambios en la normativa vigente hasta el año 2001 han modificado en forma altamente desfavorable la ecuación económico-financiera de la compañía. Un rápido análisis del aumento propuesto del 25 por ciento en las remuneraciones reguladas permite estimar que el resultado sobre activos, en las actuales circunstancias, sería de apenas el 1 por ciento de los ejercicios 2005 y 2006.
- 2.16 Respecto a la incidencia que la tarifa de transporte tiene en el usuario final, el costo del transporte pagado por los distribuidores en Patagonia ha sido de 0,0028 pesos por kWh más IVA (valor promedio de abril-mayo de 2003), y para un usuario final con un consumo mensual de 200 kWh, un hipotético ciento por ciento de aumento en las tarifas del transporte, significaría un incremento de sólo 0,56 pesos más IVA por mes.

Continúa en el orden de expositores el señor **Alberto Horacio Calsiano**, representante de la **Unión Industrial Argentina**.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 3.1 La UIA manifiesta su preocupación por las dificultades que se presentan para sostener un normal abastecimiento energético.
- 3.2 Apoyo a la tarea de negociación: la UIA considera positivo que la UNIREN haya logrado que todos los actores involucrados debatan el modo en que se le dará sustentabilidad a servicios públicos esenciales, como son el gas por redes y la electricidad. Claro que tal vez la contribución de la UIA hubiese sido mucho mayor si la UNIREN la hubiera invitado a participar en los debates previos con los concesionarios del servicio.
- 3.3 Surgieron dos grupos de empresas: aquellas que lograron consensuar, para finalizar rápidamente la etapa de transición y pasar a la etapa de Renegociación Tarifaria Integral. En tanto otro grupo de empresas han recibido propuestas, las que han sido desestimadas, sin embargo manifiestan su intención de seguir negociando. En estos casos espera que rápidamente se puedan superar las diferencias para arribar a un acuerdo y poder debatirlo en las correspondientes Audiencias Públicas.
- 3.4 La corrección tarifaria en la etapa de transición es sólo una parte del problema quedando temas más profundos por resolver.
- 3.5 El Servicio Público del Transporte en Alta Tensión es un estratégico eslabón de la cadena eléctrica, que presenta características particulares: a) El costo del transporte tiene una baja incidencia en la tarifa final, sin embargo es esencial para conectar a la oferta eléctrica con el usuario. b) Las centrales de generación eléctrica se hallan muy distantes de los grandes centros de consumo. c) Nuestro país se caracteriza por tener una red de transporte radial. d) Como consecuencia de la insuficiente inversión en las ampliaciones y el crecimiento de la demanda, los sistemas de transporte trabajan cada vez más cerca del límite de saturación, o ya lo alcanzaron y/o lo excedieron en algunos casos, ya se trate de líneas de alta tensión o sistemas de transformación. e) La ampliación del sistema de transporte no es responsabilidad del concesionario. f) Una vez tomada la decisión de realizar la inversión, es necesario un período de tiempo prolongado para su puesta en operación.
- 3.6 Distorsión Tarifaria: la consecuencia de la salida de la convertibilidad y la demora en la renegociación de los contratos, ordenada por la ley de emergencia pública, fue la distorsión de la tarifa del servicio eléctrico, frente a otras variables de la economía, lo que complicó aun más la sustentabilidad del sistema de transporte.
- 3.7 La UIA considera que cuanto más se demore en realizar los ajustes tarifarios, la situación se irá haciendo cada vez más compleja de resolver. Dichos ajustes deberán corresponder a los reales costos incurridos y contener una retribución al capital que sea justa y razonable.
- 3.8 No fue acertado encasillar la renegociación de los contratos del sector eléctrico con el resto de los servicios, induciendo de este modo a la mayoría de los usuarios a formarse una opinión simplista y uniforme sobre los más de 60 contratos de Concesión de Servicios. El resultado fue que la opinión pública tomó como referencia aquellos que estuvieron peor conformados y su ejecución mereció las mayores críticas.
- 3.9 Dada la implicancia que tiene la energía en la sociedad actual, se la debe considerar como un recurso estratégico. La energía es uno de los pilares en el que se sustenta la economía, debido a que sin energía no hay posibilidad de desarrollo y sin desarrollo es imposible salir de la pobreza.
- 3.10 La energía más cara es la que no se tiene. Dado que el sector energético requiere de permanentes inversiones, es fundamental disponer de una política energética y recrear un marco jurídico apropiado al efecto de tener reglas claras de juego, eliminar la imprevisibilidad y recrear la confianza entre los inversores, tanto por el lado de la oferta como de la demanda de energía. Sino el resultado será una creciente disminución de la cantidad, calidad y seguridad del servicio eléctrico, hasta niveles que hagan insostenible el funcionamiento competitivo de los actuales procesos industriales, todos ellos hoy energía-dependientes.
- 3.11 Los entes de control, dado que juegan un rol protagónico, se los debe normalizar y adaptar a esta nueva situación, a la brevedad posible.
- 3.12 Con respecto a los acuerdos o propuestas de acuerdo realizadas por la UNIREN, coincide en el concepto de incorporar un Régimen Tarifario de Transición mediante el cual se recomponga la ecuación económica de los concesionarios, de modo tal que puedan cubrir sus costos de Operación y Mantenimiento y hacer frente a aquellas inversiones que les permitan mantener la calidad y seguridad del abastecimiento eléctrico.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 3.13 Existe un Marco Regulatorio del Sector, aun vigente, transitoriamente suspendido y alterado con ciertas potestades delegadas en el Poder Ejecutivo durante esta etapa de transición que debe ser coyuntural, acotada en el tiempo y como tal se la debe tratar.
- 3.14 Coincide en incorporar una Tarifa Social, la que debe llegar a aquellos ciudadanos de bajos recursos que no pueden pagar regularmente el suministro de electricidad. Corresponde al gobierno nacional, a los provinciales y a las municipalidades, la realización de un registro conteniendo los datos de aquellos ciudadanos que deberían recibir este tipo de asistencia. Esta solución debe ser coyuntural, hasta que se logre superar la situación de emergencia y, debe tomar la forma de un subsidio explícito. Sin embargo insiste: aplicar subsidios e impuestos de modo simultáneo, es un contrasentido total.
- 3.15 No coincide en que hayan alterado principios establecidos en el Marco Regulatorio Eléctrico, aún vigente, tales como:
- Discriminación tarifaria a la demanda industrial. De este modo se pretende que la recuperación del sector energético recaiga mayormente sobre la industria, habiendo otros sectores de la demanda en condiciones de compartir el esfuerzo.
 - Régimen de calidad del servicio y penalidades. La incorporación de una Calidad Media de Referencia en lugar de la calidad individual, significará una disminución en la calidad del servicio. Un sistema de penalizaciones, correctamente diseñado y bien auditado, resulta eficaz para mantener o mejorar la calidad del servicio, induciendo al concesionario a mantenerse alejado del valor que duplica la penalización y más aun, de aquel que lo pone en riesgo de perder su licencia.
- 3.16 Por otro lado destinar los montos que corresponden a aquellas penalizaciones que estén por encima de la Calidad Media de Referencia para la ejecución de inversiones, es apropiarse de la compensación que le corresponde al usuario por la deficiente calidad recibida. La normativa vigente es muy clara en este aspecto, ya que establece que el producido de las multas y sanciones, se debe acreditar a los usuarios perjudicados, en la forma de descuentos en sus cargos por el uso de la red de transporte.
- 3.17 No se coincide en la metodología para inducir las inversiones destinadas a la ampliación del sistema de transporte. Esta es una asignatura pendiente que no quedará resuelta de implementarse la alternativa denominada Contrato Exclusivo de Construcción de Ampliación (CECA). No se encontró mención que permitiese formar una opinión acerca de los supuestos beneficios que acarrearía la incorporación de esta nueva figura, a la expansión del sistema de transporte eléctrico.
- 3.18 La Unión Industrial Argentina ha sostenido que la segunda etapa de los acuerdos-propuestas se debería desarrollar bajo un marco de mayor previsibilidad, para lo cual será necesario introducir las eventuales modificaciones al Marco Regulatorio, aún vigente, y sus normas derivadas, adecuadas a la nueva realidad económica Argentina. Su implementación debería respaldarse con un debate previo y contar con el debido consenso de todos los actores involucrados.
- 3.19 La UIA solicita para el caso de TRANSPA S.A., que:
- 1) No se discrimine a la demanda industrial en la corrección tarifaria que resulte de la negociación, cargándole de este modo a la industria, 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 el concesionario, ni se le transfieran a los usuarios del Transporte, costos que son propios del prestador del servicio.
 - 3) Se defina de modo urgente, un Plan de Inversiones al que se comprometa el concesionario y, se implemente un seguimiento exhaustivo de dicho plan por parte del organismo de control, convenientemente normalizado, al efecto de que la calidad y seguridad del suministro no se transformen en las variables de ajuste de la recomposición tarifaria.

Hace uso de la palabra como representante de la **Procuración del Tesoro de la Nación**, el señor **Adolfo Gustavo Scrinzi**.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.1 La Procuración del Tesoro de la Nación acompaña activamente este proceso de renegociación llevado adelante con la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Patagonia Sociedad Anónima (TRANSPA S.A.), destacando su importancia como único camino posible dirigido a obtener la readecuación de los contratos de servicios públicos a la nueva situación generada a partir de la crisis que hiciera eclosión en diciembre de 2001.
- 4.2 La República Argentina, a raíz de las medidas de emergencia que se vio obligada a tomar desde principios de 2002 como consecuencia de aquella crisis, está siendo demandada en jurisdicciones arbitrales internacionales. La Procuración del Tesoro de la Nación, entre otras de sus funciones, tiene la de asumir la defensa del Estado Nacional en juicio, tanto en el ámbito local como en estos procesos iniciados en sede CIADI y UNCITRAL.
- 4.3 El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, CIADI, es un órgano dependiente del Banco Mundial. El reglamento UNCITRAL, por su parte, es un procedimiento estándar para procesos arbitrales *ad-hoc*.
- 4.4 Los inversores extranjeros sostienen la aplicación de dichos procedimientos arbitrales alegando, básicamente, que como consecuencia del dictado de aquellas normas de emergencia el Estado Argentino habría violado disposiciones de Tratados Bilaterales de Protección Recíproca de Inversiones en las cuales ellos se amparan.
- 4.5 Ratifica una vez más que la República Argentina no ha violado ningún compromiso internacional.
- 4.6 *CAMUZZI INTERNATIONAL* es una sociedad controlante de *CAMUZZI ARGENTINA*. Esta última posee el 40 por ciento de las acciones de la empresa *TRELPA* que, a su vez, tiene el 51 por ciento de las acciones de *TRANSPA*. De este modo, *CAMUZZI INTERNATIONAL* adquirió una participación accionaria indirecta en *TRANSPA* equivalente al 20 por ciento de su capital accionario, 20 por ciento de su capital accionario que impide el logro de este acuerdo de renegociación contractual.
- 4.7 *CAMUZZI INTERNATIONAL* ha iniciado un proceso arbitral contra la Argentina ante el CIADI, donde reclama un resarcimiento patrimonial afirmando que aquellas medidas de emergencia –en cuanto implicaron la pesificación de las tarifas originariamente fijadas en dólares estadounidenses y la suspensión del ajuste de dichas tarifas de acuerdo con índices de precios estadounidenses- traducen violaciones al Tratado de Protección Recíproca de Inversiones que la Argentina suscribiera en su momento con la Unión Belgo - Luxemburguesa.
- 4.8 En el marco de dicho proceso la República Argentina ha deducido la correspondiente excepción de jurisdicción, mediante la que se opuso a que tal controversia sea dirimida fuera de la órbita de los tribunales nacionales.
- 4.9 El proceso de renegociación de los contratos resulta ser el único medio idóneo para resolver las diferencias que se han planteado entre el Estado nacional, los concesionarios de servicios públicos y los usuarios, como consecuencia de la emergencia referida al principio de esta exposición.
- 4.10 Las medidas de emergencia que se vio obligada a tomar desde principios de 2002, por su carácter universal, en tanto están dirigidas absolutamente a todos, no pueden ser juzgadas por Tribunales CIADI. De lo contrario se estaría juzgando una política pública, una política de Estado y no un conflicto legal.
- 4.11 Coincide con la interpretación dada por la Procuración del Tesoro un trabajo reciente de la CEPAL, titulado "Acuerdos Bilaterales de Inversión y demandas ante Tribunales Internacionales, la experiencia argentina reciente", de Leonardo Stanley.
- 4.12 En dicho trabajo, en relación a la importancia de estos procesos, se recuerda que "...Una vez abandonada la paridad cambiaria en enero de 2002 se tornó insostenible la regla de ajuste tarifario original. Las opciones que enfrentaba el gobierno implicaban o la no renegociación, manteniendo el esquema original (dolarizado) o rompiendo la regla sin más (pesificación sin ajuste); o bien, aceptar la modificación de reglas, a partir de un rediseño de un nuevo esquema contractual. La primera alternativa puede considerarse como inviable, dado que ni el gobierno podría aceptarla si la misma significase el mantenimiento del esquema original, ni las empresas la aceptarían en caso de contratos pesificados sin renegociación. De esta forma, la renegociación contractual es la única alternativa que puede considerarse como razonable."
- 4.13 Entre las conclusiones del trabajo, se señala que "...no son pocos quienes plantean que los acuerdos de promoción y protección de inversiones surgidos en los años noventa, si bien necesarios como señal ante los



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- inversores extranjeros, han ido muy lejos. En otras palabras, a partir de los TBI los inversores extranjeros comienzan a limitar seriamente las decisiones 'soberanas' de los Estados receptores. Dichos acuerdos, dejaron de ser una instancia de 'último resorte' ante el surgimiento de problemas por parte de los inversionistas para convertirse en una vía rápida de resolver la disputa con los estados receptores...".
- 4.14 El avance de este proceso de renegociación iniciado con la empresa TRANSPA, pone en evidencia la buena fe de la República Argentina en el cumplimiento de sus compromisos contractuales. A su vez, la participación del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, garantiza a los usuarios involucrados una prestación eficiente del servicio, al menor costo posible.
- 4.15 La Procuración del Tesoro entiende que resultaría sumamente auspicioso para todas las partes involucradas en el presente proceso de renegociación, que se agoten todos los esfuerzos para acercar posiciones y superar los escollos que se nos puedan presentar en esta tarea, con el único horizonte de arribar de modo exitoso al tan esperado como necesario Acuerdo de Renegociación Contractual.

A continuación fueron llamados la **Asociación Civil Cruzada Cívica para la Defensa de Consumidores, representada por Mariano Gendra Gigena**, el **Centro de Educación al Consumidor**, cuyos representantes son la **señora Susana Andrada y el señor Claudio Daniel Boada**, y el señor **Héctor Polino**, en su carácter de diputado de la Nación, quienes no se encuentran presentes.

Entonces toma la palabra la **Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA)**, representada por el señor **Guillermo Del Giorgio**.

- 5.1 ATEERA representa el interés de todas las empresas concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, sea éste en alta tensión o por distribución troncal, todas ellas afectadas por las disposiciones de la ley de emergencia pública antes mencionada, e inmersas en el proceso de renegociación de sus Contratos de Concesión.
- 5.2 ATEERA reúne a las compañías que en conjunto tienen bajo su responsabilidad la operación y mantenimiento de los más de 23.000 kilómetros de líneas de alta tensión y por distribución troncal, con sus equipamientos asociados, que integran el Sistema Argentino de Interconexión, denominado SADI.
- 5.3 Asimismo, las transportistas forman parte del Mercado Eléctrico Mayorista, MEM, conformado por aquellos agentes que, siendo de carácter estatal, provincial o privado, poseen la responsabilidad de la generación, el transporte y la distribución de la energía eléctrica.
- 5.4 En el modelo regulatorio eléctrico argentino, sustentado por la Ley N° 24.065, la red del sistema en alta tensión permite, mediante el despacho centralizado, la disminución de los costos de generación y de esta manera llegar a los usuarios con energía más barata.
- 5.5 En el caso de la Argentina, y obviamente del área de la Patagonia, todos estos beneficios derivados de la adecuada gestión de los sistemas de transporte se han alcanzado eficientemente, y a muy bajos costos; sólo es necesario mencionar que la participación del sector del transporte dentro de la cadena de abastecimiento eléctrico gravita en el orden del 1 al 4,5 por ciento.
- 5.6 Con respecto a la calidad en la prestación del servicio, TRANSPA S.A. posee indicadores de calidad superiores a los establecidos en sus Contratos de Concesión, hecho este que demuestra la eficiencia en la gestión del servicio de transporte a su cargo.
- 5.7 Esta notable mejora en la calidad de servicio de la prestación se ha dado en un escenario donde la demanda regional se ha incrementado muy por encima del crecimiento de la capacidad de transporte, obligando a las empresas a redoblar sus esfuerzos, teniendo que operar una red que ya denota importantes signos de saturación. La misma ha llegado a un límite superior, "estructural", que resulta propio del tipo y conjunto de instalaciones operadas. De esta forma, la calidad de servicio difícilmente pueda sobrepasar este límite, hasta tanto no se produzca la expansión del sistema.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 5.8 ATEERA encuentra positivo el mecanismo por el cual, en la propuesta bajo análisis en la Audiencia, se fija una Calidad Media de Referencia, toda vez que la misma es muy superior a la exigida para su cumplimiento en los Contratos de Concesión de las empresas de transporte.
- 5.9 Los beneficios alcanzados no pueden ser sustentados en el tiempo sin los ingresos adecuados necesarios para la prestación del servicio. Merced al congelamiento y pesificación de su remuneración, producido a partir de 2002 y hasta la fecha, se introdujo un importante desfase entre sus ingresos congelados y los costos de la actividad.
- 5.10 La Propuesta de Adecuación del Contrato de Concesión, en líneas generales, es un valioso documento cuyo contenido incluye medidas tendientes a dotar de sustentabilidad al sector de transporte de energía eléctrica y, por ende, a asegurar el abastecimiento a la demanda a través del sistema de transmisión, manteniendo al mismo tiempo los estándares de calidad alcanzados hasta el momento.
- 5.11 La Propuesta de Adecuación corrige parcialmente, y para un Período de Transición, el desequilibrio entre ingresos y egresos, al cual se vieron sometidas las empresas concesionarias de servicios públicos desde el dictado de la ley de emergencia pública N° 25.561, agravado luego con un constante incremento de todos los insumos asociados a la prestación del servicio, incluyendo la masa salarial de las compañías.
- 5.12 Se ha debido diferir la definición de cuestiones de capital importancia para la sustentabilidad del servicio y el flujo de inversiones que la actividad requiere en el mediano y largo plazo. Como la remuneración al capital propio y de terceros invertido en la actividad y, específicamente, a los criterios para la determinación de la base de capital y la tasa de rentabilidad a aplicar para la Revisión Tarifaria Integral, conforme las disposiciones de la Ley N° 24.065.
- 5.13 Insta a las partes a seguir trabajando en pos de alcanzar un entendimiento que asegure la prestación del servicio público, mediante la sustentabilidad de todos los sectores que integran la cadena de abastecimiento, de acuerdo con los principios establecidos en el Marco Regulatorio Eléctrico y, asimismo, resguardando a los sectores más desprotegidos de la sociedad.
- 5.14 ATEERA entiende que resulta prioritario avanzar en las negociaciones en pos del acuerdo, a los efectos de proveer a TRANSPA S.A. de los recursos necesarios para sostener durante el Período de Transición, la continuidad, calidad y seguridad del servicio público a su cargo y, de esta manera, permitirle afrontar el desafío de abastecer la creciente demanda de su área de concesión, contribuyendo así al desarrollo económico de las mismas.

Es el turno de la **Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA)**, representada por el **señor Esteban Conte-Grand**.

- 6.1 Las empresas que la conforman AGEERA son generadoras de energía eléctrica y, en tal carácter, parte de quienes afrontan el pago al concesionario del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Patagonia S.A., TRANSPA S.A.
- 6.2 Preocupa que se esté tratando en este ámbito una propuesta unilateral que no es el resultado de dicho consenso previo. Será positivo para todos los usuarios y todos los integrantes de la cadena de valor de la industria energética que se retorne al camino de la negociación hasta alcanzar rápidamente un acuerdo definitivo.
- 6.3 Los ajustes en los precios de la energía hasta la normalización del mercado deberán concretarse por etapas y no podrán ser simultáneos y proporcionales para todos los tramos de valor agregado, en el marco de un plan que asegure que puedan readecuar paulatinamente sus precios y tarifas, de forma tal que incluyan la totalidad de sus costos.
- 6.4 Debe resaltarse la necesidad de que, según prevé la ley 25.561, este proceso de recomposición se base sobre un esquema de consenso, en el cual participen conjuntamente con el Estado todos los agentes del mercado, asegurando la convergencia hacia un modelo final en el cual se armonicen los intereses de todas las partes.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 6.5 Adicionalmente, este modelo final deberá estar construido sobre pilares como la racionalidad económica, la previsibilidad y la estabilidad, elementos esenciales para asegurar que los clientes podrán continuar percibiendo en Argentina en el futuro una combinación de calidad y precio de la energía eléctrica equiparable a la de los mejores países del mundo.
- 6.6 AGEERA solicita que se contemple el impacto que el incremento en los costos de transporte eléctrico producirá, con la implementación de la Carta de Entendimiento con TRANSPA, sobre los egresos de las empresas generadoras, que debe ser compensado con medidas que eviten el perjuicio económico que representa.
- 6.7 La transformación del sector eléctrico fue altamente exitosa. La Ley 24.065 permitió el incremento de potencia instalada desde 13.000 MW hasta 22.000 MW, que ha permitido acompañar la mayor actividad económica del país con un adecuado abastecimiento de electricidad.
- 6.8 Hoy esa expansión de la potencia instalada pareciera estar demorada, no obstante los esfuerzos de la Secretaría de Energía, a través de la creación del FONINVEMEM, en donde el sector generación ha invertido gran parte de los más de 900 millones de pesos de acreencias que tiene acumulados entre los años 2003 y 2004, resultado de no permitir el libre funcionamiento en el mercado con mecanismos de precios del Mercado Mayorista Eléctrico.
- 6.9 Podemos afirmar que hasta diciembre de 2001, en dólares, los precios de generación mayorista, y con ello los precios de la energía eléctrica que utilizan todos los industriales de Argentina, eran los más bajos de la región y del mundo. Esos precios hoy siguen por debajo de los niveles de los países vecinos.
- 6.10 En lo que respecta a la tarifa de TRANSPA, la justicia y razonabilidad mencionadas en la Carta de Entendimiento deben estar medidas desde la óptica de quien las paga y no analizadas exclusivamente desde la óptica de quien las recibe, ya que de no ser así podría llegar a incumplirse uno de los objetivos establecidos en el artículo 2° de la ley 24.065 en lo que respecta a "promover la competitividad de los mercados de producción y demanda de electricidad y alentar inversiones para asegurar el suministro a largo plazo".
- 6.11 El hecho de que no se publicara el Plan de Inversiones ni la Proyección Económico-Financiera de esta Carta de Intención hace imposible evaluar si el aumento tarifario previsto para TRANSPA es justo y razonable. AGEERA solicita por lo tanto que se publiquen, se llame a nueva Audiencia Pública y luego se apruebe el cuadro tarifario que corresponda.
- 6.12 Se verifica en la propuesta que se aprueban revisiones tarifarias en forma automática, si determinados índices superan ciertos valores de referencia, lo cual no estaría de acuerdo con la Ley N° 23.696 ni con la Ley N° 25.561, donde taxativamente se prohíbe expresamente cualquier tipo de ajuste o cláusula de indexación por índice de precios. La Ley N° 24.065 habilita al prestador de un servicio público a solicitar la redeterminación de su tarifa, si se produjeran circunstancias que la tornaren injusta o irrazonable, o bien puede hacerlo el Ente Regulador de oficio o a pedido de un tercero.
- 6.13 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 y con los cambios normativos que deban aprobarse en los segmentos no regulados, para tratar de readaptar los mercados.
- 6.14 En la carta de intención se observa una tendencia a reducir las exigencias de calidad del Sistema de Transporte, lo que es altamente inconveniente para los generadores, los distribuidores y los consumidores. Es necesario que ante una falla la transportista reciba señales económicas -sanciones- que la impulsen a reparar el equipo indisponible lo antes posible.
- 6.15 El objetivo de calidad no es adecuado, ya que si bien la prestación con calidad tiene impacto sobre los costos de la TRANSPA, también lo tiene sobre los costos de agentes y consumidores. Si TRANSPA no puede alcanzar hoy mismo ese nivel de calidad, debiera comprometerse a hacerlo en un plazo a acordar, no superior a los 2 años. De lo contrario, el servicio público de transporte se prestará comprometiendo el negocio de los restantes agentes: los generadores, los distribuidores, y afectando con ello naturalmente a los consumidores finales.
- 6.16 Respecto de las multas, dado el déficit del Fondo de Estabilización y el hecho de que los generadores tienen gran cantidad de acreencias sin fecha de vencimiento definida, no resulta razonable ni justificable que se financie el diferimiento de las multas entre el 6 de enero de 2002 y la entrada en vigencia del Acuerdo, hasta



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 180 días posteriores a la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral, y en 10 cuotas semestrales iguales.
- 6.17 Debido a que las multas son un resarcimiento al que tienen derecho los generadores frente a las pérdidas producto del incumplimiento del régimen de calidad de servicios es que los montos de las sanciones por calidad de servicio no deben ser destinados por el concesionario a la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el Plan de Inversiones cuando el concesionario haya logrado mantener una calidad de servicio determinada sino que deben ser devueltos a los usuarios del transporte como resarcimiento o indemnización.
- 6.18 Debe tenerse presente que para el sector generación, la tarifa de los transportistas representa un costo, y tal como se encuentra la regulación dictada por la Secretaría de Energía, las mismas no son reconocidas en su totalidad, con lo que más que un costo representan una tasa. Sería razonable que al momento de establecerse la Revisión Tarifaria Integral, el aumento del costo del transporte para los generadores sea coherente con la remuneración que ellos reciben.
- 6.19 Las cuatro etapas de incremento de la tarifa, la primera por el Régimen Tarifario de Transición y las últimas tres por la Revisión Tarifaria Integral, 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 la Secretaría de Energía N° 240/03.
- 6.20 AGEERA reitera que si el aumento de tarifas no estuviera acompañado de la recomposición de los ingresos de los generadores, dicho aumento no debería ser pagado, en ningún caso, por los generadores.
- 6.21 Si bien la tarifa en los servicios públicos concesionados tiene efectos económicos que afectan la realidad social, es importante que la misma permita al prestador del servicio una ganancia justa y razonable, y a los clientes, contar con la certeza de que continuarán siendo abastecidos con la calidad requerida.
- 6.22 Solicita a la UNIREN que oportunamente se determine un cuadro tarifario para los usuarios del Servicio de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal brindado por TRANSPA S.A., siguiendo los principios establecidos en la Ley N° 24.065, y teniendo en cuenta las observaciones efectuadas.

Ocupa la Presidencia el señor Presidente, doctor Jorge Gustavo Simeonoff y, seguidamente expone el señor **Carlos Omar Moreno**, como **particular interesado**.

- 7.1 Atendiendo a la participación mayoritaria de un gran usuario en la sociedad controlada de TRANSPA, expondrá sobre cuestiones relacionadas con los Capítulos V, VI y VII de la Ley N° 24.065 y su incidencia no contemplada en la propuesta, en cuanto a: limitaciones al régimen societario, inversiones, desarrollo de tecnología e inversión, y determinación de tarifas transitorias.
- 7.2 La Ley N° 24.065 prevé que un gran usuario, en su condición de accionista dominante o controlante de una empresa de transporte, no lo puede ser. Está vedado para ello. Sin embargo, hoy se está discutiendo una renegociación de un contrato que precisamente se hizo a espaldas de la legislación vigente.
- 7.3 Se dijo que de alguna forma ALUAR tiene el 20 por ciento de las acciones, lo cual no es cierto: tiene más del 40 por ciento de las acciones del grupo dominante. Todo el mundo sabe que TRANSPA es ALUAR, y por ley no puede ser una empresa transportista.
- 7.4 Discutir un contrato que se ha hecho de esta forma no tiene sentido. TRANSPA no está brindando un servicio igual que el resto de las transportadoras. Está brindando un servicio a un gran usuario, por sobre todas las cosas, y no a un distribuidor.
- 7.5 Es más, no hay distribuidores en la Patagonia; sólo hay grandes usuarios, porque las cooperativas de distribución están consideradas a efectos de la ley como grandes usuarios y hay un super usuario, que es el que controla. De modo que la economía de TRANSPA no puede ser juzgada en función del servicio que se le presta a un consumidor domiciliario. La economía de TRANSPA está dada en función del servicio que se le presta a ALUAR.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 7.6 ¿Por qué se sigue permitiendo esta circunstancia? Esta circunstancia que, por ejemplo, lleva a determinar un aumento en los servicios en este Período de Transición de un 25 por ciento, como propuesta de UNIREN, y un cuadro tarifario donde evidentemente se ve una incidencia que no es tal.
- 7.7 Realmente causa asombro ver, por ejemplo, que un aumento del 25 por ciento en los costos del transporte significaría para las cooperativas, para los usuarios domiciliarios de la Patagonia, tan sólo un aumento de su tarifa de un 0,6 ó 0,4 por ciento.
- 7.8 En el caso de las cooperativas de Madryn, esto llevaría a un aumento del 1,85 por ciento por MWh. Este aumento presentado de milésimas o centésimas de peso argentino, por kWh, para tener un valor de referencia debiera llevarse a un valor internacional, es decir, dólar por Mw. Estos centavos que presentan en realidad significan alrededor de dos dólares por MWh.
- 7.9 El costo hoy está rondando cerca de los 6MWh; en realidad tendría que estar a valores internacionales en 20 o 25. Sobre un costo de 6 hay dos dólares que se estarían dando a la transportista. Esto no lo paga el gran usuario sino los pequeños usuarios.
- 7.10 La economía de TRANSPA está hecha en función de ALUAR, la cual no quiere que se aumenten los valores ni de transporte ni de generación. Por supuesto, no estaba en los papeles mostrados una nueva línea de interconexión, a la que se debe sumar otra segunda línea de interconexión y otra línea más, la línea Guinle, que ya está de alguna forma decidida.
- 7.11 Estas son las inversiones que no constan para algunos, que no constaron en estos antecedentes dados a conocer por la UNIREN. Pero sí conoce el Plan de Inversión, sabe que ese Plan de Inversión del que se está hablando lo afrontarán todos los usuarios residenciales, porque que ALUAR no paga ninguno de los impuestos que evidentemente van a tener que financiar estas obras que ahora sí aparecen como que son inversiones a futuro.
- 7.12 Quedan grandes dudas, porque apareció por ejemplo una transformación en 330 de 760 MVA, incluyendo la nueva línea de interconexión, pero no se sabe a quién pertenece, bajo qué licencia está cayendo. Según algunas noticias, cuando se hizo la respectiva Audiencia Pública, se decidió que esa línea iba a quedar bajo licencia de TRANSENER.
- 7.13 Hay una nueva transportadora que se llama TRANSUR, o algo similar. De la cual no se sabe su origen ni quién se va a hacer cargo de la línea Guinle, que es una inversión similar a las últimas que se dieron. Tampoco cuenta la última inversión que hizo TRANSPA, que no se dio a conocer y que es muy superior a estos 2 millones de pesos anuales que se prevén para los próximos años. En tal sentido, estima que el valor es superior.
- 7.14 Existe una inversión de cambio de trazo y una nueva línea para la planta de ALUAR, que es decenas de veces superior a esta inversión presentada. Se pretende hacerla ver de otra forma para continuidad de un sistema que evidentemente trae beneficios a TRANSPA.
- 7.15 Se dice que CAMUZZI está haciendo una cuestión litigiosa en función de las pérdidas que le ha ocasionado esta ley de emergencia. Pero en realidad, CAMUZZI tiene de alguna forma sus intereses en otros sectores y no precisamente en este de transporte. Al no tener ésta una posición dominante se puede aprovechar la propuesta de la UNIREN para forzar de alguna forma una situación de borrón y cuenta nueva.
- 7.16 No puede TRANSPA figurar como una adjudicataria de un transporte de electricidad en alta tensión en el marco de la Ley 24.065 y mucho menos puede ser evaluada de alguna forma la reconsideración de tarifas de la forma que se está haciendo.
- 7.17 Coinciden con las expresiones de la UIA y cree que las tarifas que se fijen deben estar muy relacionadas con los valores internacionales; esto es lo único que nos va a poder sacar de esta situación y no hay ninguna dificultad en hacerlo.

Es el turno de la empresa **ALUAR Aluminio Argentino Sociedad Anónima, Industrial y Comercial**, representada por el señor **Alberto Eduardo Martínez Costa**.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 8.1 ALUAR Aluminio Argentino S.A.I.C., es una sociedad que participa en un 20 por ciento del capital social de TRANSPA S.A.
- 8.2 En relación con la Carta de Entendimiento propuesta a TRANSPA por la UNIREN, concretamente la que se recibiera el 4 de mayo último, el espíritu que predomina dentro de dicha sociedad es el de continuar las conversaciones en trámite ante UNIREN a efectos de lograr, a la mayor brevedad, compromisos razonables basados en incrementos de las inversiones comprometidas, y de ese modo poder arribar a una solución que en materia tarifaria sea viable, tanto para la empresa como para el Estado concedente.
- 8.3 Este es el espíritu predominante dentro de TRANSPA, pues lo sostiene una participación no menor al 80 por ciento de su capital social, entre la que corresponde incluir la participación de ALUAR.
- 8.4 Sin embargo, lo que constituye un verdadero escollo imposible de superar es la indemnidad que solicita a TRANSPA el Estado nacional en los puntos 19.2.4 b) y 19.3.1 del mencionado proyecto de Carta de Entendimiento.
- 8.5 En primer lugar, es imposible para TRANSPA otorgar esa indemnidad, pues con ella se vulneraría la cláusula del artículo 4° de su estatuto social, donde expresamente se señala que le estará absolutamente prohibido a TRANSPA dar garantías o comprometer su patrimonio a favor de terceros. Esta cláusula estatutaria forma parte de los pliegos del concurso público internacional por el cual el propio Estado nacional adjudicó el 51 por ciento de las acciones de TRANSPA.
- 8.6 En segundo término, la situación económica de TRANSPA no admite asumir un eventual pasivo que se origine en exceso del giro normal de sus negocios. El mismo le provocaría un estado de falencia que la conduciría a la quiebra.
- 8.7 En síntesis, existe una cierta predisposición por parte de ALUAR para encontrar a la brevedad un punto de encuentro a las conversaciones que en materia tarifaria se siguen con UNIREN. Asimismo espera que esa buena predisposición no se vea frustrada por los condicionamientos inaceptables referidos.

A continuación es el turno del **señor José Eduardo Epele, Director de TRANSPA en representación de Cooperativas de Servicios Públicos.**

- 9.1 Es necesario y procedente realizar una adecuación del Contrato de Concesión en vista de los hechos producidos en el país, -en particular en el año 2002- que han modificado sustancialmente la situación general de la economía y que, en consecuencia, han afectado en forma importante el marco contractual de la concesión otorgada a TRANSPA S.A.
- 9.2 Esta sociedad está compuesta por socios de diferente calidad y origen, privados y estatales; privados extranjeros y nacionales. Entre estos últimos se encuentran las empresas de capital social, las cooperativas, que siendo naturalmente distribuidoras del servicio eléctrico, tomaron en su oportunidad la decisión estratégica de participar en el proceso de concesión del sector eléctrico, realizando importantes inversiones, tanto en el sector de generación como en el de transporte, tal como acontece con TRANSPA S.A.
- 9.3 Existe una imperiosa necesidad de revisar aquellas cláusulas de la Propuesta de Adecuación del Contrato de Concesión que pudieran resultar en una grave afectación del desarrollo de la empresa concesionaria, como así también de sus accionistas.
- 9.4 En función de lo expuesto y atento a las gravosas condiciones que se imponen en el punto 19 de la Carta de Entendimiento denominado "Compromisos de suspensión y desistimiento por parte del concesionario y sus accionistas. Supuestos de incumplimiento contractual", en particular, los referidos en los puntos 19.2.4 b) y 19.3.1, solicita que se eliminen o modifiquen los párrafos mencionados y todos aquellos que afecten o pudieran afectar a los socios de capital nacional en su responsabilidad frente al Poder Concedente, ya que si bien entendemos la intención de preservar el interés del concedente y de los usuarios del servicio, esto no debe realizarse a costa de los accionistas que no han presentado, ni presentarán ningún recurso ante ningún tribunal arbitral, ya que siendo empresas de capital nacional deberían ser preservadas adecuadamente en el marco de esta renegociación contractual.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Tiene la palabra a continuación la **Federación Chubutense de Cooperativas de Servicios Públicos Limitada**, representada por el señor **Oswaldo Schanz**.

- 10.1 La Federación Chubutense de Cooperativas de Servicios Públicos es una cooperativa de segundo grado que agrupa a 31 cooperativas en la Provincia del Chubut, que suministran energía y servicios públicos básicos a 111.592 usuarios, el 98 por ciento de todos los usuarios de la provincia.
- 10.2 Las cooperativas son usuarios del sistema de transporte y poseen acciones en empresas de transporte y energía eléctrica dentro del mercado mayorista patagónico. Las mismas son empresas autogestionadas por los propios usuarios siendo preexistentes al propio Estado provincial.
- 10.3 La decisión de tener un posicionamiento en las distintas empresas del sector fue una decisión estratégica tomada durante el proceso de privatización y realizada en convergencia con el Estado provincial. Lo cual permite hoy tener una visión integral del sector eléctrico en la provincia, especialmente desde una óptica del abastecimiento del servicio público.
- 10.4 En cuanto a la cláusula 19.2.4. sobre el Desistimiento por parte del Concesionario y sus Accionistas, el inciso b) del punto 19.2.4. podría comprometer la estabilidad empresarial de la transportista provocar un injusto perjuicio a los accionistas, tales como la cooperativa, el propio Estado provincial o nacional, que no pretenden iniciar ninguna acción legal ante ningún tribunal arbitral.
- 10.5 Se entiende claramente la visión que tiene el Estado y la comparte para establecer esta cláusula. No obstante, propone que se dé una redacción alternativa a este punto, de manera tal que no aliente la prosecución de acciones por parte de algún accionista en perjuicio de otros dentro de la propia sociedad.
- 10.6 Respecto a la cláusula 10 de esta Carta de Entendimiento, Régimen de Ampliación de la Capacidad Existente de Ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica, se otorga opción al concesionario a poder aplicar un nuevo régimen de ampliaciones, consistente en el Contrato Exclusivo de Construcción de Ampliaciones, CECA. Esta cláusula vulnera un principio básico de transporte, que es el de la competencia en las ampliaciones. La forma de acceder a la operación de nuevas instalaciones es a través de la competencia entre las transportistas y sus virtuales competidoras, los transportistas independientes; de allí nacerán las mejores condiciones de precio, de calidad y de trato a los usuarios.
- 10.7 El anexo 16 del Reglamento del Sistema de Transporte de los Procedimientos establece uno o más agentes del Mercado Eléctrico Mayorista para establecer o mejorar su vinculación con el mercado eléctrico y que cuando requieran una ampliación de la capacidad del sistema de transporte podrán obtenerla, celebrando con una transportista, o con una transportista independiente, un contrato de construcción, operación o mantenimiento. Defiende este principio porque en la Región Patagónica ya que las posibilidades abiertas en las ampliaciones y la aparición de competencia han generado resultados positivos para los usuarios.
- 10.8 Tarifas. El acuerdo tarifario en tratamiento parece razonable en términos de valores para esta etapa de transición. Es de mencionar la razonabilidad de los costos que están expuestos, conjuntamente con la necesidad de mantener viable la ecuación económica de cada uno de los segmentos que componen la cadena del abastecimiento eléctrico y el servicio público.

El próximo turno es de la **Cooperativa Eléctrica de Consumo y Vivienda Limitada de Trelew**, representada por el señor **Oscar Alfredo Montes**.

- 11.1 La Cooperativa Eléctrica de Consumo y Vivienda de la Ciudad de Trelew es distribuidor y usuario del Sistema Transporte de Distribución Troncal y socio accionista de la empresa TRELPA, controlante de las acciones Clase "A" de la empresa TRANSPA.
- 11.2 Manifiesta el acuerdo de la Cooperativa con la propuesta de readecuación de las remuneraciones que percibe la transportista para solventar los costos de operación y mantenimiento, expresados en el proyecto de Carta de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- Entendimiento y sus anexos, entendiendo que se encuentra debidamente documentada y argumentada la necesidad de adecuación de los cargos que constituyen el ingreso de la empresa.
- 11.3 Sin embargo, expone su preocupación y oposición a la cláusula 19.2.4 b) y la cláusula 19.3.1, por entender que las mismas plantean un grave riesgo potencial en lo económico para la concesionaria. Esta posición es sustentada, no sólo como usuario del sistema de transporte, previendo un daño en la empresa concesionaria que podría afectar la calidad del servicio en la medida que, generada una condición de insolvencia, la misma imposibilite el normal funcionamiento operativo, sino como representante de los asociados, cuyos intereses se verían afectados ante la posibilidad cierta de producirse la pérdida del capital invertido en la transportista.
- 11.4 Expresa la vocación de diálogo con los actores del sistema y en particular con el Estado Nacional, provincial y municipal, a la hora de resolver conflictos que tiene como causa situaciones macroeconómicas por todos conocidas.
- 11.5 Durante los años 2002, 2003 y 2004 la Cooperativa ha resuelto sus relaciones contractuales en el marco de acuerdos y consensos, tratando de agotar este tipo de mecanismos, y es vocación de la institución continuar con esa metodología.
- 11.6 Por tal motivo reitera su oposición a un acuerdo que afecte sus intereses por acciones de terceros que no comparte filosóficamente y que pueden hacer peligrar la prestación del servicio y los intereses económicos de sus asociados.

Luego tiene la palabra la **Sociedad Cooperativa Popular Limitada de Comodoro Rivadavia**, representada por el **señor Claudio Adolfo Jurdana**.

- 12.1 La Sociedad Cooperativa Popular Limitada de Comodoro Rivadavia, es distribuidora y usuaria del sistema de transporte, accionista también de la sociedad controlante, de las acciones Clase "A" de TRANSPA S.A. y accionista mayoritaria de TRANSACUE S.A.
- 12.2 Respecto al Régimen Tarifario de Transición especificado en la cláusula 4, entiende que en el acuerdo la UNIREN defiende adecuadamente los intereses de los usuarios del sistema de transporte, ya que se observa que el análisis está basado en consideración de los costos para una adecuada prestación de los servicios.
- 12.3 Es necesario aplicar tarifas a los usuarios del sistema que se correspondan a los costos de eficiencia de su prestación, evitando asimismo comportamientos monopólicos o de abuso de posición dominante por los concesionarios.
- 12.4 No objeta los importes de incremento determinados, en virtud de interpretar y conocer que es fundamental garantizar el servicio público; y que para ello es menester sostener la viabilidad económica de todos los segmentos del servicio eléctrico, en el marco de la inalterable función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios.
- 12.5 Referido a la cláusula de resguardo o indemnidad, entiende con total claridad la visión del Estado nacional al establecer la cláusula 19; y en lo específico el apartado 19.2.4, que en su punto b) cita el compromiso del concesionario de mantener indemne al concedente y a los usuarios del servicio, de todo reclamo o demanda que pudiera presentar al accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista a del concesionario.
- 12.6 No obstante propone una revisión de este acápite en particular, ya que compromete la estabilidad empresarial de la transportista, provocando un injusto perjuicio a los accionistas, quienes no conforman la mayoría que forma la voluntad social, como la Sociedad Cooperativa representada, quien a su vez no pretende iniciar reclamos o recursos o demandas -tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior- fundados o vinculados a hechos o medidas dispuestas a partir de la situación de emergencia en los ámbitos social, económico, administrativo, financiero y cambiario que estableciera la Ley N° 25.561, y respecto al Contrato de Concesión.
- 12.7 Es necesaria de la reformulación del artículo descrito, de manera tal de no alentar la prosecución de acciones por parte de algunos accionistas en desmedro de otros que componen la sociedad.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 12.8 La modificación en el régimen de ampliación de la capacidad existente y ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica, expresado en la cláusula décima de la Carta de Entendimiento, vulnera la libre competencia en las ampliaciones tanto del sistema como de la capacidad.
- 12.9 La forma de acceder a la operación de nuevas instalaciones es en el marco de esa competencia entre la transportista y sus virtuales competidores, quienes son los transportistas independientes. De allí es de donde surgirán las mejores condiciones de precio, calidad y trato con los usuarios.
- 12.10 La oferta de mejores precios y condiciones en la negociación con los usuarios del sistema, es la forma legítima con la cual se debe acceder a la operación de las instalaciones. Este principio se fundamenta en la inequívoca realidad de la Región Patagónica, donde la libre competencia y la apertura que la legislación vigente establece para acceder a las ampliaciones del sistema, ha generado resultados tangibles y positivos para los usuarios.
- 12.11 Lo expuesto conduce a la sinrazón de discutir con la transportista las condiciones de calidad y precio que en el marco de libre competencia conduce a las ofertas, en la rediscusión de un contrato que debiera circunscribirse a los aspectos tarifarios y de calidad de servicio correspondiente a su prestación.
- 12.12 De ningún modo acepta que la propia transportista negocie las condiciones en que competirá con los transportistas independientes, porque no guarda razonabilidad que la transportista en la discusión de su Contrato de Concesión, negocie las tarifas máximas que deberán retribuirse a sus virtuales competidores.
- 12.13 Ratifica la objeción al artículo 10° de la Carta de Entendimiento, considerando una inobjetable vulneración a los principios básicos de competencia que establece la Ley N° 24.065 y normativa vigente complementaria y concordante.
- 12.14 El tratamiento del artículo recurrido no hace al objeto de la renegociación que en el marco de los procedimientos que estipula la Ley N° 25.561 constituye la base del acuerdo de renegociación integral del Contrato de Concesión del Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Patagonia.
- 12.15 Si dicho plexo normativo es incorporado a la Carta de Entendimiento, la Sociedad Cooperativa se verá en la obligación de objetar el mismo por ante la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

A continuación tiene la palabra el señor **Cristian Pedro Bork**, Director de TRANSPA S.A. en representación de la **Provincia del Chubut**.

- 13.1 La Provincia del Chubut es propietaria del 33 por ciento de las acciones de TRANSPA S.A., y en función de dicha representatividad expresa su posición referente a la Propuesta de Adecuación del Contrato de Concesión de TRANSPA S.A. formulado por la UNIREN mediante la Carta de Entendimiento.
- 13.2 En el acápite 19.2.4 y 19.3.1, con la pretensión de otorgar indemnidad al concedente y a los usuarios del servicio, se establecen condiciones que en realidad están constituyendo una garantía adicional que sólo beneficia a uno de los inversionistas que participa en la sociedad concesionaria mediante su participación en la sociedad controlante.
- 13.3 El Estado provincial comparte la propuesta de evitar que determinados grupos de inversores extranjeros pretendan un régimen diferencial que establezca privilegios en el tratamiento de sus inversiones, respecto al resto de los inversores locales. En tal sentido, comparte el objetivo de que se llegue a un acuerdo por la renegociación del contrato pero se propone reanalizar un tramo del camino para ese objeto, que es la renegociación.
- 13.4 La redacción propuesta del inciso b), del punto 19.3.4 y 19.3.1 de la Carta de Entendimiento, no sólo no obtendrá el objetivo buscado de preservar el interés del concedente sino que, paradójicamente, en los términos que está redactado actualmente, alentará a proseguir con sus presentaciones a los accionistas, quienes en forma inconsulta presentaron reclamos ante tribunales arbitrales internacionales.
- 13.5 Es necesario e imprescindible que se reformulen los términos de los puntos 19.2.4 y 19.3.1, eliminando el inciso b) del 19.2.4, y elaborar en conjunto entre las partes, una nueva redacción para estos puntos, de tal manera que se preserve el interés del concedente y de los usuarios del servicio y no se perjudique a los accionistas que no han presentado ni pretenden presentar ningún recurso ante ningún tribunal arbitral.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 13.6 Respecto a la Cláusula de Indemnidad parece procedente recordar que entre los accionistas de TRANSPA S.A. se encuentra el gobierno nacional, que es propietario de 2.447.780 acciones Clase B, que constituyen el 6 por ciento del capital social de sociedad concesionaria, por lo cual de mantenerse la redacción propuesta de los puntos cuestionados el Estado Nacional terminaría garantizando el pago al único inversor que reclamó en su contra, lo cual pone en evidencia la necesidad de reformular estos puntos en cuestión.

Luego es el turno de la empresa **Transportista Independiente del Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Patagonia (TRANSACUE S.A.)**, representada por el señor **Miguel Montoya**.

- 14.1 TRANSSACUE S.A. desea referirse en particular al artículo 10 del acuerdo en cuestión, "Régimen de ampliación de la capacidad existente y ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica".
- 14.2 El Anexo 16 de Los Procedimientos, "Reglamentaciones del Sistema de Transporte", establece que: "Uno o más agentes del Mercado Eléctrico Mayorista, que para establecer o mejorar su vinculación con el Mercado Eléctrico requieran de una ampliación de la capacidad del sistema de transporte, podrán obtenerla celebrando con una transportista o con un transportista independiente un Contrato de Construcción, Operación y Mantenimiento (Contrato COM)."
- 14.3 Dicha mención buscar significar, en forma sencilla, cómo está instrumentado un régimen de competencia entre la transportista y los potenciales transportistas independientes en "Las Ampliaciones Posibles del Sistema de Transporte".
- 14.4 El Régimen propuesto en el punto 10 del Acuerdo, vulnera un principio rector del Régimen de Ampliación de la Capacidad Existente y Ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica, que es el de la competencia en las ampliaciones.
- 14.5 En ningún modo es aceptable que la propia transportista negocie las condiciones en que competirá con los transportistas independientes. Tampoco es razonable que la transportista en la discusión de su contrato negocie las tarifas máximas que deberán retribuirse a sus virtuales competidores.
- 14.6 Por tal causa, objeta el artículo 10 del presente convenio, considerando que vulnera principios básicos de competencia en los principios establecidos en ley 24.065 y la normativa vigente; su tratamiento no hace al objeto del tema en discusión, Readequación Tarifaria, y será objetado por la empresa ante la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia en caso de que el mismo sea incluido en su redacción definitiva.

A continuación vuelve a llamarse a los oradores inscritos que no estaban presentes en el momento en que fueron convocados, por la **Asociación Civil Cruzada Cívica para la Defensa de Consumidores**, el señor **Mariano Gendra Gigena**, y por el **Centro de Educación al Consumidor**, la señora **Susana Andrada** o el señor **Claudio Daniel Boada**; ninguno de los cuales se encontraba en la sala.

Tampoco se encontraba el **Diputado de la Nación Héctor Teodoro Polino**, miembro de "**Consumidores Libres**", quien presentó un informe que obra a fs. 450-458 del expediente ya referenciado. Los principales aspectos de su posición son los siguientes:

- 15.1 Rechaza el incremento en la remuneración de la concesionaria durante el Período de Transición Contractual, el cual se estima en un 25% a partir del 1° de febrero de 2005. Se calcula que esta actualización arrojará ingresos del orden de los \$18.35 millones en promedio para los años 2005-2006, solo en lo que se refiere a la Actividad Regulada, intentando recomponer la situación a niveles cercanos a los de 1999-2000, en términos nominales.
- 15.2 Se desconoce en cuánto consistirá el aumento que surja de la Revisión Tarifaria Integral que entrará en vigencia a partir del 1° de febrero de 2007. En lugar de establecer "Pautas" se deben puntualizar los límites y



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- las condiciones que el Estado Nacional debe imponer a las privatizadas para readecuar los contratos de concesión.
- 15.3 Ante esta doble instancia de revisión contractual, a) la metodología aplicada permite encubrir un infundado aumento “escalonado” de las tarifas; b) estas medias se adoptan por fuera del marco de la renegociación y de los criterios dispuestos por la ley 25.561; y c) Toda propuesta de redefinición del cuadro tarifario tiene en cuenta mantener los beneficios de la empresa, ya que además de los aumentos porcentuales, se implementa un variado menú de alternativas para aumentar las tarifas por diversas vías.
 - 15.4 Aún más cuestionable resulta el artículo 10 del proyecto que otorga la posibilidad de diferir el pago de las sanciones por incumplimientos premiando los mismos. Tratándose de empresas que han obtenido ganancias a lo largo de la concesión, no resulta claro cuál es el motivo por el cual no se exige el pago al contado y cancelación inmediata de sus deudas.
 - 15.5 Del Informe de la AGN se desprende que no sólo es insuficiente el control ejercido por el ENRE sino que además, se permite que los importes adeudados por sanciones aplicadas no se cancelen en tiempo y forma.
 - 15.6 Resulta improcedente que ante el supuesto de producirse durante el período de transición, modificaciones de carácter normativo o regulatorio de distintas naturaleza o materia que afectaren a este servicio público y que tuvieran impacto sobre el costo de dicho servicio, se faculte al ENRE a determinar una readecuación tarifaria.
 - 15.7 Con relación a los reclamos frente a tribunales internacionales y/o nacionales por las medidas de la emergencia y otras complementarias, es imprescindible adoptar las medidas pertinentes para exigir la inmediata renuncia de Camuzzi International S.A. de la acción iniciada contra la Argentina ante el CIADI por un monto indeterminado.
 - 15.8 Por último, exige que la respectiva acta de renegociación integral sea remitida a la Procuración del Tesoro de la Nación y a la SIGEN a fin de que afectúen las observaciones que estimen pertinentes.

Habiendo concluido con el llamado a oradores inscritos y no habiendo oradores anotados en el registro especial habilitado, siendo las **11 y 47 horas**, el **Presidente de la Audiencia da por concluida esta Audiencia Pública** invitando a los presentes a suscribir el Acta.