



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

**Informe de Justificación
de la
Carta de Entendimiento
UNIREN – GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DEL NEUQUEN**

EQUIPO TECNICO DE ENERGIA - UNIREN

Abril 2005



INDICE

1. ANTECEDENTES	1
1.1. EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL COMAHUE - SUBSISTEMA NEUQUÉN	2
1.2. MARCO LEGAL	3
1.3. LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS. FUNCIONES	6
1.4. DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE RENEGOCIACIÓN	10
1.5. PAUTAS, AGENDA TENTATIVA DE RENEGOCIACIÓN Y CRONOGRAMA	12
1.6. REUNIONES CON LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS	12
1.7. PEDIDOS DE INFORMACIÓN AL ENRE Y CAMMESA	15
1.8. INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS	16
1.9. RECLAMOS O DEMANDAS JUDICIALES FUNDADAS EN LA EMERGENCIA	17
2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO	17
2.1. CONDICIONES PARA LA RENEGOCIACIÓN	17
2.2. CRITERIOS REFERIDOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN Y EL INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	20
2.3. CRITERIOS DEL ARTÍCULO 9° DE LA LEY N° 25.561	23
4. ASPECTOS SUSTANTIVOS DE LA PROPUESTA DE RENEGOCIACION DE LAS CONCESIONES DE TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE ELECTRICIDAD	28
5. FUNDAMENTOS TECNICO – ECONOMICOS SOBRE LA PROPUESTA A LA PROVINCIA DEL NEUQUEN	32
5.1. PROYECCIONES DE INGRESOS Y COSTOS	32
5.2. VARIACION DE LA REMUNERACIÓN	42
5.3. COMENTARIOS FINALES	46
6. EXPLICACION DEL CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO	48
<u>ANEXOS</u>	
I. Carta de Entendimiento UNIREN – GOBIERNO DEL NEUQUEN	
II. Contrato de Concesión del Ente Provincial de Energía del Neuquén (EPEN)	
III. Notas UNIREN N° 242 y 243 del 21/11/03	
IV. Pautas de Renegociación, Agenda Tentativa y Cronograma de Renegociación	
V. Informe de Cumplimiento de Contratos	
VI. Estudios relativos a la Base de Capital, Tasa de Rentabilidad e Impactos Derivados de Aumentos Tarifarios	
VII. Multas	



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1. ANTECEDENTES

La Carta de Entendimiento es el resultado de la negociación desarrollada con las empresas concesionarias de transporte y distribución de electricidad en el ámbito de la Ley N° 25.561 a fin de establecer los términos y condiciones, que una vez cumplida la Audiencia Pública y los demás procedimientos de consulta, aprobación y control previstos en las normas vigentes, regirán el Acta Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato de Concesión. (Anexo I)

Es importante destacar que su contenido, desde la perspectiva del Estado Nacional, se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) con el apoyo técnico de la Secretaría de Energía y el ENRE.

Los contratos de concesión a ser renegociados en virtud de lo establecido en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561 corresponden a las siguientes empresas, y a los respectivos expedientes:

1- Empresas de Transporte de Electricidad:

- TRANSENER S.A.	CUDAP EXP-S01: 0254919/2002
- TRANSBA S.A.	CUDAP EXP-S01: 0255585/2002
- TRANSPA S.A.	CUDAP EXP-S01: 0256022/2002
- TRANSNEA S.A.	CUDAP EXP-S01: 0256007/2002
- TRANSNOA S.A.	CUDAP EXP-S01: 0255773/2002
- DISTROCUYO S.A.	CUDAP EXP-S01: 0256040/2002
- TRANSCOMAHUE S.A.	CUDAP EXP-S01: 0256002/2002
- EPEN ¹	CUDAP EXP-S01: 0256002/2002

2- Empresas de Distribución de Electricidad:

- EDENOR S.A.	CUDAP EXP-S01: 0253978/2002
- EDESUR S.A.	CUDAP EXP-S01: 0254959/2002
- EDELAP S.A.	CUDAP EXP-S01: 0254003/2002

¹ Se adjunta copia del Contrato de Concesión de EPEN como Anexo II.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.1. El Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén

Inicialmente se detallan las distintas instancias por las que el Estado Nacional ha otorgado la prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén a la Provincia del Neuquén.

Mediante el Acta del 26 de marzo de 1993, firmada por la Secretaria de Energía de la Nación y la Provincia del Neuquén se acuerda que el Estado Nacional otorgará al ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUEN la concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén.

Mediante el Acta del 29 de julio de 1993, suscripta por la Secretaría de Energía de la Nación y el Gobierno de la Provincia del Neuquén se acuerda transferir a esta última, a título precario, el uso de las instalaciones afectadas a la prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén, hasta tanto el Poder Ejecutivo Nacional otorgue la concesión de tal servicio.

Mediante el Acta Compromiso para la Normalización del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén del 15 de abril de 1999, suscripta por la Secretaria de Energía de la Nación y el Gobierno de la Provincia del Neuquén, se acuerda que el Estado Nacional otorgará la Concesión del Servicio Público de Transporte por Distribución Troncal de Jurisdicción Nacional a la Empresa Transportadora Eléctrica del Comahue S.A. Hasta tanto ello ocurra dicho Servicio Público será prestado por la Provincia del Neuquén con la modalidad acordada en las Actas del 26 de marzo de 1993 y 29 de julio de 1993.

Actualmente el ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUEN (EPEN) tiene a su cargo la operación y prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén.

Si bien no se ha perfeccionado aún el contrato de concesión de la prestación del referido servicio público tal como surge de los acuerdos entre la Provincia del Neuquén y el Estado Nacional, a través de la Secretaría de Energía de la Nación, en el presente informe se hace mención indistinta del operador y prestador actual del servicio público como “empresa concesionaria o transportista” de energía eléctrica por distribución troncal.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.2. Marco Legal

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL hasta el 10 de diciembre de 2003, las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar dicha situación.

El Artículo 8° de la ley dejó sin efecto, en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier mecanismo indexatorio, disponiendo también que los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas quedaran establecidas a la relación de cambio UN peso (\$ 1.-) = UN dólar estadounidense (u\$s 1.-).

El Artículo 9° de dicha ley autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos comprendidos en las disposiciones del Artículo 8° de la citada norma, entre ellos los de obras y servicios públicos.

Dicha norma ordena que en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, deberán tomarse en consideración criterios que meritúen el impacto de las tarifas en la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión cuando ellos estuvieren previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, la seguridad de los sistemas comprendidos y la rentabilidad de las empresas.

Asimismo, en el Artículo 10 de la norma referenciada se establece que en ningún caso las disposiciones contenidas en la ley que declara la emergencia autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la prestación del servicio que el Estado Argentino les ha concesionado o licenciado.

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

En tal sentido, por el Decreto N° 293/02 se encomendó al ex MINISTERIO DE ECONOMIA el desarrollo del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, creando la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con la misión de asesorar y asistir a esa Cartera Ministerial en dicha tarea.

Con tal objeto la referida norma estableció el conjunto de los distintos sectores de servicios públicos involucrados en el proceso de renegociación a cargo del entonces MINISTERIO DE ECONOMIA.

Asimismo, por el Decreto N° 370/02 se estableció la conformación e integración de la COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS en el ámbito del citado Ministerio.

Por el Decreto N° 1.090/02 fueron dispuestas las condiciones a ser observadas durante el transcurso del proceso de renegociación.

En virtud del cumplimiento de las condiciones, el MINISTERIO DE ECONOMIA dictó las Resoluciones N° 20/02, 38/02, 53/02, 308/02, 487/02, 576/02, 62/03 y 180/03 con el objeto de reglamentar los procedimientos e instancias para el desarrollo del proceso de renegociación.

Durante el transcurso de dicho proceso de renegociación, de innegable complejidad, en especial por las particulares y graves condiciones que vivió el país, incidieron distintos factores y circunstancias que imposibilitaron concluir la renegociación en los tiempos inicialmente fijados por el Decreto N° 293/02. De modo que por el Decreto N° 1.839/02 y por la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 62/03 se estableció su ampliación.

Posteriormente, con motivo de la asunción de la actual gestión de gobierno, por el Decreto N° 1.283/03 se dispuso sustituir la denominación del MINISTERIO DE ECONOMIA por la de MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y, asimismo, sustituir la denominación del MINISTERIO DE LA PRODUCCION por la de MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Conforme a las disposiciones contenidas en la precitada norma, las cuestiones atinentes a la situación de los diversos servicios públicos concesionados, así como la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos resultan materias inherentes a ambas Carteras Ministeriales, correspondiendo, en consecuencia, que las decisiones a adoptarse respecto a la situación y evolución de los servicios públicos correspondientes a la jurisdicción nacional, resulten adecuadas a las competencias atribuidas a ambos Ministerios.

A mérito de ello, por el Decreto N° 311/03 se dispuso la creación de una UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) presidida por los señores Ministros de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, estableciendo de esta forma, un esquema de gestión institucional que posibilite la adopción de decisiones conjuntas por parte de ambos Ministerios en materia de servicios públicos.

A tales efectos, el Decreto N° 311/03 establece que la UNIREN tendrá a su cargo proseguir con el proceso de renegociación que se llevara a cabo en el ámbito de la ex – COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, creada por el Decreto N° 293/02.

Por Ley N° 25.790 el Congreso Nacional dispone extender hasta el 31 de diciembre de 2004 el plazo para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por el Artículo 9° de la Ley N° 25.561.

Asimismo, y a fin de obtener el objetivo propuesto de adecuar los contratos de concesión, la norma establece que las decisiones que adopte el Poder Ejecutivo Nacional en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos.

En el mismo sentido se dispone que las facultades de los entes reguladores en materia de revisiones contractuales, ajustes y adecuaciones tarifarias previstas en los marcos regulatorios respectivos, podrán ejercerse en tanto resulten compatibles con el desarrollo del proceso de renegociación que lleve a cabo el Poder Ejecutivo Nacional en virtud de lo dispuesto por el Artículo 9° de la Ley N° 25.561.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Complementariamente, respecto de la naturaleza y alcance de los acuerdos de renegociación, la norma dispone que podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión, contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas transitorias del contrato, incluir la posibilidad de revisiones periódicas pautadas así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

En caso de enmiendas transitorias, las mismas deberán ser tenidas en consideración dentro de los términos de los acuerdos definitivos a que se arribe con las empresas concesionarias.

Por último, en materia del procedimiento de aprobación de los acuerdos se establece que el Poder Ejecutivo Nacional remitirá las propuestas de los acuerdos de renegociación al Honorable Congreso de la Nación, en cumplimiento de la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561. El Congreso de la Nación deberá expedirse dentro del plazo de SESENTA (60) días corridos de recepcionada la propuesta entendiéndose que una vez cumplido dicho plazo sin que se haya expedido, se tendrá por aprobada la misma. En el supuesto de rechazo de la propuesta, el Poder Ejecutivo Nacional deberá reanudar el proceso de renegociación del contrato respectivo.

El 15 de diciembre de 2004 se promulgó la Ley N° 25.972 mediante la cual se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2005 el plazo al que se refiere el artículo 1° de la Ley N° 25.561, como así también las disposiciones establecidas en la Ley Complementaria N° 25.790.

Asimismo la norma mencionada faculta al Poder Ejecutivo Nacional para declarar la cesación, en forma total o parcial, del estado de emergencia pública en una, algunas y/o todas las materias y bases comprendidas en el artículo 1° de la Ley N° 25.561 y sus modificatorias, cuando la evolución favorable de la materia respectiva así lo aconseje.

1.3. La Unidad de Renegociación de Contratos. Funciones

Tal como se menciona anteriormente, el Decreto N° 311/03 dispuso la creación de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN), previendo que la misma será la continuadora del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, desarrollado a través de la ex - COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, prosiguiendo los trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la mencionada Comisión.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

De acuerdo con dicha potestad otorgada, el Decreto establece que corresponden a la Unidad las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.
- b) Suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación contractual con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos, ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional.
- c) Elevar los proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, tarifas y/o segmentación de las mismas; o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos bajo concesión o licencias.
- d) Elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para los Servicios Públicos correspondientes a la jurisdicción nacional, que contemple las condiciones básicas genéricas para todos los sectores.
- e) Efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

El Decreto N° 311/03 también prevé la implementación de mecanismos que permitan la adecuada información a usuarios y consumidores de bienes y servicios, tales como audiencias públicas y consultas públicas a las asociaciones del sector, recabando de ellas mejoras que puedan incluirse en los respectivos acuerdos, previendo que *“Articulados los mecanismos de audiencia pública y de consultas públicas que posibiliten la participación ciudadana, los acuerdos se girarán a dictamen del Procurador del Tesoro de la Nación, previo a su firma por los Ministros”*.

1.3.1. El Secretario Ejecutivo. Procedimientos

Respecto de la organización de la UNIREN, el Decreto establece que los señores Ministros de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, designarán a sus respectivos alternos que los reemplazarán en el caso de producirse su ausencia o impedimento temporal y que a través del dictado de resoluciones conjuntas dispondrán:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- a) La designación de un Secretario Ejecutivo de la Unidad, estableciendo la delegación de facultades y funciones que desempeñará.
- b) Las normas complementarias, reglamentarias e interpretativas del presente decreto, posibilitando el desarrollo de los procedimientos que correspondan articularse en orden a las funciones encomendadas a la Unidad.
- c) Los regímenes de audiencia pública, de consulta pública y participación ciudadana que resulten pertinentes y apropiados en relación a los distintos procedimientos y a los respectivos contratos o licencias de servicios públicos involucrados.
- d) Las modalidades organizativas y operativas necesarias para posibilitar el adecuado funcionamiento de la Unidad.

Asimismo, la norma fija las funciones del Secretario Ejecutivo, disponiendo que través de este la UNIREN podrá requerir la colaboración de los organismos centralizados y descentralizados dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Respecto de las funciones de los Organismos de Regulación y Control de los distintos servicios públicos en el marco de la renegociación de los contratos se prevé que los mismos realizarán los trabajos técnicos necesarios a partir de las instrucciones precisas que le imparta la Unidad a través del Secretario Ejecutivo, quien además ordenará supervisar su desarrollo; el resultado del trabajo técnico encomendado, una vez finalizado será puesto a consideración de la Unidad para su aprobación y uso en el progreso de la renegociación de los contratos. Adicionalmente, los Organismos de Regulación y Control deberán suministrar la documentación e información que le sean requeridas.

1.3.2. Características de los Acuerdos

Respecto del alcance y naturaleza de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse con las empresas concesionarias, la norma mencionada dispone que:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1. Los acuerdos podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencias; contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas del contrato de carácter transitorio; incluir revisiones periódicas pautadas; así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.
2. La suscripción de los acuerdos deberá hallarse precedida por el desarrollo de una instancia de consulta pública que posibilite la participación de los usuarios en el proceso decisorio, correspondiendo a la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS determinar los procedimientos y mecanismos que resulten adecuados para implementar dicha consulta pública.
3. Los acuerdos de renegociación, una vez producido el dictamen del Señor Procurador del Tesoro, serán suscriptos en forma conjunta por el MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

1.3.3. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral

La Carta de Entendimiento constituye el primer documento a formular por la UNIREN para establecer los términos y condiciones que regirán el Acuerdo de Renegociación Integral con las Empresas (Acta Acuerdo), una vez cumplidos los mecanismos de audiencia pública y los demás procedimientos previstos en la normativa vigente.

La Carta de Entendimiento tiene distintas instancias de revisión y control, previo a su aprobación, como también la consiguiente Acta Acuerdo. Luego tendrá su comprensiva aplicación e interpretación.

Ello involucra un conjunto de instancias, procedimientos y actores. Es decir que este documento no resulta sólo pertinente a la UNIREN y a la Empresa.

Por tal motivo se han extremado los recaudos para su formulación y redacción, ya que las limitaciones o deficiencias que pueda adolecer el documento pueden obstaculizar el avance del procedimiento de aprobación del acuerdo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.4. De las Etapas del Proceso de Renegociación

La Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción y Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Públicos, respectivamente, del 6 de agosto de 2003 ratifica la vigencia y continuidad de las normas de procedimientos para la renegociación de los contratos, aprobadas por la Resolución N° 20/02 del ex Ministerio de Economía, y de todas aquellas medidas complementarias y reglamentarias de los Decretos N° 293/02 y 370/02, cuyas disposiciones no resulten incompatibles con lo dispuesto en el Decreto N° 311/03.

De las disposiciones establecidas en la Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción y Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Públicos, respectivamente, surge que a los fines de continuar el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, la UNIREN proseguirá los trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la ex - COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

La norma establece que a los efectos de continuar con el proceso de renegociación, el Secretario Ejecutivo deberá presentar un informe de situación de cada uno de los contratos y servicios objeto de renegociación, que deberá incluir la siguiente información:

- a) Informe del estado de situación y del grado de cumplimiento alcanzado en cada contrato o licencia sujetos al procedimiento de renegociación, realizado por los equipos técnicos destacados a tal fin.
- b) Información solicitada y entregada por los contratistas en el marco de la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 20/02, y su modificatoria.
- c) Fases del proceso de renegociación cumplidas y agotadas, en cada caso, conforme a los términos de la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 20/02.

Una vez realizado el informe de situación por el SECRETARIO EJECUTIVO, el COMITE SECTORIAL deberá determinar, para cada sector alcanzado por el proceso de renegociación, un cronograma de trabajo específico para las fases restantes, estableciéndose los objetivos de cada fase.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Los acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos deberán formalizarse mediante actas acuerdo a ser suscriptas entre los representantes legales de las firmas contratistas o licenciatarias y los señores Ministros de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, quienes los suscribirán "ad referéndum" del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Los proyectos de acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos serán sometidos al procedimiento de Documento de Consulta establecido en la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 576 de fecha 5 de noviembre de 2002.

Cumplido el trámite indicado en el párrafo anterior serán sometidos a consideración de la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, conforme lo establecido en el Artículo 8° del Decreto N° 311/03.

En caso de no ser factible la renegociación, luego del análisis del contrato respectivo, la PRESIDENCIA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS en el marco de lo previsto en el Artículo 1° inciso e) del Decreto N° 311/03, elevará las actuaciones al PODER EJECUTIVO NACIONAL con la recomendación o propuesta ejecutiva que se considere aplicable al mismo.

Los acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos a los que se refiere el Artículo 9° del presente, deberán ser remitidos, una vez cumplimentado el trámite mencionado en el último párrafo del artículo citado, a la consideración de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION a los efectos de que la misma verifique el cumplimiento de los procedimientos previstos para la suscripción de los acuerdos sometidos a su consideración.

1.4.1. Plan de Trabajo y Estrategia de Renegociación

En el marco de las pautas establecidas en el Decreto N° 311/03, el equipo técnico de la UNIREN, en conjunto con profesionales de la Secretaría de Energía, del ENRE y del ENARGAS elaboraron una propuesta de plan de trabajo y de estrategia de renegociación que fue puesta a consideración de las autoridades de la Unidad mediante notas UNIREN N° 242 y 243 del 21 de noviembre de 2003.

En dicha propuesta se establecieron los lineamientos específicos de la renegociación de los contratos y licencias de transporte y distribución de electricidad y de gas, y los elementos



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

considerados apropiados para su ejecución. Dichos elementos están comprendidos en los siguientes capítulos:

- Informe de cumplimiento de los contratos.
- Definición de pautas y agenda tentativa de renegociación.
- Diferentes alternativas o modalidades de acuerdos.
- Responsabilidades en el proceso de renegociación.
- Cronograma de actividades previstas para la renegociación.

Cada uno de estos puntos está desarrollado en las notas mencionadas, que integran el presente informe como Anexo III.

1.5. Pautas, Agenda Tentativa de Renegociación y Cronograma

Con fecha 2 de diciembre de 2003 las autoridades de la UNIREN entregaron a las empresas de transporte y distribución de electricidad, en una reunión convocada al efecto, tres documentos: a) Pautas para la Renegociación, b) Agenda Tentativa de temas a discutir, y c) Cronograma de la Renegociación. Esos documentos contienen los lineamientos centrales propuestos por el Gobierno Nacional a las empresas concesionarias para enmarcar y desarrollar el proceso de renegociación. (Anexo N° IV)

1.6. Reuniones con las Empresas Concesionarias

Al iniciarse el proceso de renegociación, y por aplicación de las normas anexas a la Resolución 20/02 del Ministerio de Economía, se confeccionaron las Guías de Procedimiento por medio de las cuales se solicitó a cada una de las Concesionarias del Servicio de Transporte y Distribución de Electricidad que presente la información histórica, de cumplimiento del contrato y económico - financiera requerida para el análisis de situación. Con ello se procuró facilitar el posterior procesamiento por parte de la ex - COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS. La información solicitada inicialmente es la que se detalla a continuación:

- Descripción del impacto producido por la emergencia
 - Escenario 1: Pautas e hipótesis
 - Escenario 2: De acuerdo a las pautas que resulten de a propuesta elaborada por la empresa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- Resumen de la situación económico - financiera reciente
 - Estado de Resultados, Flujo de Fondos, Estado de Situación Patrimonial, apertura de costos (1999, 2000, 2001).
- Evolución contractual
 - Modificaciones contractuales, revisiones tarifarias, grado de cumplimiento y calidad de servicio.
- Detalle del endeudamiento
- Propuestas para la superación de la emergencia
- Presentación oral y Resumen Ejecutivo

Todas las empresas del sector presentaron la información solicitada en la Guía de Procedimientos, aunque ninguna de las presentaciones efectuadas fijó una posición concreta en cuanto al nivel de incremento tarifario requerido, aunque todas reclamaron, con diverso énfasis, la implementación de una serie de medidas por parte del Estado (por ejemplo, seguro de cambio, reducciones impositivas, subsidios, menores obligaciones contractuales, etc.). En general, las medidas solicitadas tendían a obtener una serie de coberturas adecuadas a los requerimientos empresarios, desplazando la responsabilidad por la operación del servicio, en las actuales circunstancias, hacia terceros, en especial el Estado. Todas las presentaciones y reclamos efectuados por las empresas pueden conocerse a través de la documentación contenida en los expedientes citados al principio de este informe.

En relación con los datos económico - financieros declarados por las empresas, cabe resaltar que la información suministrada puso en evidencia las dificultades de análisis originadas en la falta de una contabilidad regulatoria apropiada sobre las empresas concesionarias de servicio público, que permita obtener información ordenada y auditable sobre los costos e inversiones incurridas por las empresas en el cumplimiento de las obligaciones contenidas en los respectivos contratos.

En la etapa de la renegociación que se inicia con la nueva gestión de gobierno, por nota UNIREN N° 267 del 2 de diciembre de 2003, y en una reunión convocada al efecto por las autoridades, se hizo entrega a las Concesionarias del Servicio de Transporte y Distribución de Electricidad de tres documentos planteando “Pautas para la Renegociación”, una “Agenda Tentativa” y un “Cronograma de Actividades” a fin de especificar los pasos a seguir en el proceso de renegociación.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Posteriormente, y tal como estaba previsto en los documentos entregados a las empresas el 2 de diciembre de 2003 debido al tiempo transcurrido desde la primera información entregada por las empresas y las nuevas pautas surgidas del Decreto N° 311, el 30 de diciembre de 2003, por nota UNIREN N° 309, se realizó un pedido de información adicional de la concesión histórica y proyectada, a los efectos de actualizar datos y de analizar y desarrollar propuestas de renegociación que permitan “readecuar los respectivos contratos”. Dicha información incluye los siguientes puntos:

1. Actualización del modelo económico-financiero presentado en abril de 2002.
2. Detalle del endeudamiento (actualización).
3. Erogaciones efectuadas en virtud del Operador Técnico.
4. Inversiones realizadas y previstas.

La mayoría de las empresas respondió en tiempo y forma los puntos 1, 2 y 3. Sin embargo, algunas empresas, en particular las distribuidoras, fueron reticentes a presentar un plan de inversiones para el período 2004 - 2008. El pedido fue reiterado en varias ocasiones y a mediados de abril las empresas accedieron con reservas, enfatizando el carácter no vinculante de dicho plan.

Complementariamente al intercambio de información, a partir de principios de diciembre de 2003 se realizaron diversas rondas de reuniones con las concesionarias.

En una primera etapa las reuniones tuvieron por objeto discutir la agenda de temas a renegociar. En una segunda etapa se desarrollaron diversas reuniones técnicas donde se trataron diversos aspectos a partir de la información que presentaron las empresas. Aquí se discutieron temas relativos a los costos proyectados y a la metodología para su determinación, así como eventuales adecuaciones normativas para un período de transición que cumpla la función de puente entre la emergencia y la normalización de la situación socio-económica de la actividad y del país.

Una tercera etapa se llevó a cabo luego de la elaboración y publicación del Informe de Cumplimiento de Contratos. En esta última se trataron los primeros borradores de proyectos de Carta de Entendimiento con las empresas.

En dichas reuniones se plantearon los términos de un posible acuerdo en base a una propuesta de la UNIREN que recogió las posibilidades delineadas por las pautas establecidas por las autoridades



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de la Unidad. En particular se buscó conciliar posiciones respecto del contenido de una Carta de Entendimiento, y discutir temas fundamentales del proyecto de acuerdo integral. Dichos temas incluyen entre otros: la determinación de un programa de inversiones para el “Período de Transición”, vinculadas a la expansión, calidad, seguridad y control ambiental del servicio, adecuaciones o complementaciones transitorias al régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, obligación de suministro, mecanismos de control, el cálculo de los costos operativos, su evolución durante el período 2004-2007 y los lineamientos jurídicos de un posible entendimiento.

1.7. Pedidos de Información al ENRE y CAMMESA

Al iniciarse el proceso de renegociación, el 22 de abril de 2002 se presentó ante el Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE), adjunto a la nota CR N° 271, la información histórica recibida de las empresas de Transporte y Distribución de Electricidad conforme con las “Normas de Procedimiento para la Renegociación de los Contratos de Servicios Públicos”, aprobadas por la Resolución N° 20/02 del Ministerio de Economía. A su vez, se solicitó el análisis de la información mencionada y la verificación y opinión acerca de la veracidad y/o razonabilidad de la misma. La solicitud fue reiterada en Agosto de 2002, aunque el Organismo no respondió el requerimiento.

Respecto a la información presentada por las empresas en respuesta al pedido de datos adicionales a fin de 2003, mediante nota UNIREN N° 120/04, se le enviaron al ENRE los datos aportados por las concesionarias para su conocimiento y análisis. Complementariamente, se le solicitó a dicho Ente, validar la información, corregir o completar datos faltantes y establecer comparaciones con la información histórica suministrada. El ENRE acusó recibo de la solicitud el 7 de abril de 2004 (Nota ENRE N° 52.915) y, con posterioridad, presentó a la Unidad cuatro informes parciales con análisis de los datos aportados.

Con el objeto de completar la información disponible para la elaboración del Informe de Cumplimiento del Contrato, se solicitó a la Compañía Administradora del Mercado Mayorista de Electricidad S.A. (CAMMESA) mediante Nota UNIREN N° 203 del 6 de noviembre de 2003, suministre información, por empresa concesionaria de los servicios de transporte y de distribución de energía eléctrica de jurisdicción nacional, relacionada con los apartamientos o incumplimientos observados o registrados por CAMMESA en todo lo relacionado con las obligaciones contenidas en la Ley Marco, su decreto reglamentario, el Contrato de Licencia, en Resoluciones de Secretaría de Energía, en Resoluciones del Ente Regulador, en documentación licitatoria, en LOS PROCEDIMIENTOS de CAMMESA o cualquier otra norma emitida por autoridad competente y que se encuentran en el área de responsabilidad operativa, de supervisión, control, recepción o análisis



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de CAMMESA. La información suministrada por CAMMESA y su evaluación forman parte del Informe de Cumplimiento del Contrato.

1.8. Informe de Cumplimiento de Contratos

Conforme a lo dispuesto por el Decreto N° 311/03 y las “Pautas para la Renegociación” presentadas a las Autoridades de la UNIREN, se procedió a recolectar, consolidar y analizar información sobre las concesiones a fin de redactar un Informe de Cumplimiento de Contratos de las empresas de transporte y distribución de electricidad. El objetivo principal de dicho informe es establecer si efectivamente el desempeño de las empresas concesionarias en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales reúne las condiciones para avanzar en el proceso de renegociación. A estos efectos, las Autoridades de la Unidad solicitaron información al ENRE, la Auditoría General de la Nación (AGN), la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) y Compañía Administradora del Mercado Mayorista de Electricidad S.A. (CAMMESA), como complemento de los datos enviados por las empresas.

El análisis desarrollado en el Informe de Cumplimiento (ANEXO N° V) infiere que, si bien no se encontraron incumplimientos en el desempeño de las empresas que justifiquen la ejecución de las garantías, el método de control empleado para establecer dicha afirmación es, en ciertos aspectos “sub-óptimo”, dado que se han acotado, en las normas derivadas y en la práctica, los márgenes de atribuciones de supervisión estatal que permite la Ley N° 24.065.

Efectivamente, por tratarse de un esquema de control por resultados de la operación del servicio, esta característica del sistema dificulta o limita, en cierto modo, la posibilidad de calificar el cumplimiento de la totalidad de sus obligaciones de las empresas; por ejemplo, el cumplimiento referido a las inversiones implícitas en las tarifas, y por lo tanto pagadas por los usuarios. Los elementos aportados por el propio Ente, los análisis realizados y las opiniones de organismos de control ponen en duda la eficacia de un sistema de control basado exclusivamente en controles *ex post facto*.

Por el contrario, los elementos aportados para el informe indican que el Estado debe contar con ciertos mecanismos preventivos que tiendan a evitar o minimizar los costos económicos y sociales de fallas o crisis del sistema eléctrico, y que aseguren la sustentabilidad del servicio a largo plazo. La necesidad de implementar estos mecanismos preventivos y de control adicional de inversiones es de especial significado en los sistemas de transporte en donde la implementación de las soluciones demanda años entre la gestión de las autorizaciones y el período de obras. Es aquí



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

donde el informe de cumplimiento de contratos transparenta ciertas falencias en el control de la gestión llevada a cabo por las concesionarias desde la privatización, y plantea limitaciones para determinar incumplimientos por parte de estas últimas.

En todo caso, y en el marco de la interpretación de las pautas de control establecidas en las normas aplicables, se concluyó que la gestión de las concesionarias del servicio de transporte y distribución de electricidad nominadas en el inicio de este documento reúnen las condiciones suficientes para avanzar en el proceso de renegociación.

1.9. Reclamos o demandas judiciales fundadas en la emergencia

Hasta la fecha no existen reclamos o acciones planteadas al ESTADO NACIONAL por parte de la PROVINCIA DEL NEUQUEN como de la EMPRESA TRANSPORTISTA en sede administrativa, arbitral o judicial, nacional o internacional vinculadas a las medidas adoptadas en razón de la situación de emergencia declarada por la Ley N° 25.561. Asimismo, en la Carta de Entendimiento, tanto PROVINCIA DEL NEUQUEN como de la EMPRESA TRANSPORTISTA, renuncian en forma íntegra y expresa a efectuar en lo sucesivo, cualquier tipo de reclamo o acción fundados en los hechos o medidas dispuestas por el CONCEDENTE en razón de la mencionada causa.

2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

2.1. Condiciones para la Renegociación

El Estado Nacional al diseñar su estrategia negociadora no puede perder de vista que tiene como misión primordial, velar por el bien común. En ese sentido, la negociación de los servicios públicos no puede escapar al grado de conflictividad social que existe en diversos ámbitos de la sociedad.

Al respecto, el Estado Nacional considera que en la actualidad existen mejores condiciones sociales para avanzar en un acuerdo de negociación que cubra las expectativas de las partes, y que repercuta en un beneficio para los usuarios presentes y futuros del servicio. En el año 2002 y principios de 2003 no existían en los hechos las condiciones objetivas y subjetivas requeridas para llevar adelante el proceso de renegociación, por la falta de estabilidad en las variables económicas,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

por la demora en la recuperación del poder adquisitivo y de la capacidad de pago de los usuarios en general, por la persistencia de una opinión desfavorable del público hacia la gestión de los concesionarios y por no haber, las empresas concesionarias, completado el proceso de comprensión de la realidad económica y social del mercado.

Un acuerdo en las circunstancias pasadas hubiese implicado probablemente una reacción adversa de los usuarios y del público en general, acompañada de una creciente morosidad y un clima desfavorable que hubiese provocado perjuicios tanto para las empresas concesionarias como para el servicio público en sí.

Asimismo, los parámetros que se deben tener en cuenta para el cálculo de una tarifa de un servicio público, es decir los costos para una operación eficiente, la amortización del capital y una rentabilidad justa y razonable, eran muy difíciles de establecer en ese momento. Por ejemplo, las estimaciones del valor del dólar estadounidense por unidad en mayo de 2002 sobre la cotización a diciembre de ese año variaban de 7 a 20 pesos. Esta imposibilidad de estimar el valor de los parámetros es la que impidió que el Estado Nacional pudiera realizar un planteo sustentable desde lo técnico y con visión de futuro que incluyera una modificación tarifaria.

En ese sentido, hoy el Gobierno Nacional puede afirmar que existe una base de mayor sustentación para la renegociación, ya que sumado al mejor clima social, las principales variables macroeconómicas se encuentran estabilizadas, y se tiene un panorama más claro del crecimiento y la evolución de la economía argentina en general y de los servicios públicos en particular. Esto no sólo permite al Gobierno avanzar firmemente en desarrollar los esfuerzos necesarios para arribar a un acuerdo de negociación, sino que también induce a las empresas a que efectúen planteos realistas respecto a los servicios públicos en la Argentina, en el presente y en el futuro. En este punto conviene recordar que las empresas en sus modelos económico - financieros iniciales habían calculado reducidos incrementos en la demanda de los servicios públicos y habían estimado un dólar estadounidense por encima de los 4 pesos.

En la actualidad, la recuperación de la estabilidad macro-económica de la Argentina permite la proyección a futuro de las variables económicas que se deben considerar en el cálculo tarifario y en el desarrollo de un adecuado modelo de servicios públicos. Argentina tiene ahora un horizonte más claro y está en mejores condiciones de renegociar las condiciones futuras de los servicios públicos.

La Ley N° 25.561 establece medidas para atravesar la emergencia económica y autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos de obras y servicios públicos fijando ciertos



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

parámetros que se deben tener en cuenta para la negociación. En ese sentido el Poder Ejecutivo Nacional, a través de la UNIREN lleva adelante su misión con miras a arribar a un pronto y sólido acuerdo con las empresas privatizadas asumiendo la responsabilidad indelegable de velar por las condiciones necesarias para garantizar la prestación de los servicios públicos a la población.

Ahora bien, en el proceso de renegociación contractual intervienen dos partes, y precisamente para arribar a un acuerdo es necesario la voluntad de ambas. Es decir, no se está en presencia de una ley que delega en el PEN las facultades necesarias para adoptar medidas unilaterales para solucionar un problema dado. Por el contrario, la obligación que pesa sobre el Poder Ejecutivo es una obligación de medios y no de resultados, en el sentido de que debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance para arribar a un acuerdo con las empresas privatizadas. En definitiva, el éxito de la negociación depende exclusivamente de la conjunción de los intereses y esfuerzos de ambas partes, y no únicamente del Estado Nacional.

En ese sentido, en la renegociación se puede observar que algunos sectores avanzan con más velocidad que otros. Incluso se observa que dentro del mismo sector existen empresas que son más permeables al diálogo, y otras que muestran cierta reticencia a avanzar decididamente en la búsqueda de soluciones comunes.

Desde la perspectiva estatal se ha diagramado la estrategia de negociación de manera tal de concentrar la totalidad de los argumentos y las propuestas de negociación a través de la UNIREN, sin acudir a ningún elemento de presión fuera de la mesa de negociación. Es decir, desde la UNIREN se entiende que un principio básico de la fe negociadora que debe regir en este proceso pasa por hacer valer todos los argumentos que poseen las partes en la propia mesa de negociación, no siendo un argumento válido la dilación o la especulación de posibles réditos que se puedan obtener por medidas impulsadas por fuera del ámbito propio de la renegociación.

Desde esta perspectiva *renegociar* es *reconocer* que la actual realidad argentina difiere de la situación que existía al momento de efectuarse las privatizaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo; es *revisar* el grado de cumplimiento de los contratos, única forma de tener información calificada sobre la situación de cada empresa respecto a los compromisos que asumiera; es *recuperar* un ámbito de análisis compartido con las empresas, para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación; es *recomponer* la mutua confianza que debe guiar el proceso de acuerdos para una nueva etapa, sin ningún tipo de discriminaciones ni privilegios para ninguna empresa; es *retomar* la voluntad de acuerdo negociador que debe primar para sentar los términos para la continuidad de los contratos,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

a partir de la buena fe contractual; es *reinstalar* el espacio de la infraestructura de servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad; es *reestablecer* las condiciones que permitan asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones; es *readecuar* los institutos y mecanismos de regulación contractual a efectos de posibilitar su consistencia respecto a la evolución de la economía y de la situación social de nuestro país; es *redefinir* de común acuerdo términos aceptables y convenientes para ambas partes, contemplando los distintos intereses y expectativas, para alcanzar un nuevo esquema de equilibrio contractual que resulte sustentable en el tiempo.

2.2. Criterios Referidos al Contrato de Concesión y el Informe de Cumplimiento del Contrato

Las condiciones sociales y económicas derivadas de un largo período de recesión y de la emergencia son los determinantes fundamentales del esquema adoptado para recomponer los contratos de concesión.

En primer lugar, se consideró conveniente definir en las condiciones contractuales un período de transición que se inicia a principios de 2002, cuando se establece la emergencia, y llega hasta el año 2006, cuando se considera que las condiciones sociales y económicas habrán logrado un grado de recuperación significativo.

El objetivo fundamental a alcanzar en ese período de transición es sostener las exigencias financieras de la concesión debidas a la necesidad de sostener la producción del servicio en niveles de calidad y seguridad compatibles con los estándares alcanzados en los últimos años de su prestación, teniendo presente el crecimiento observado en la demanda, las restricciones financieras que afectaron los niveles de actividad e inversiones de las empresas desde el inicio de la crisis.

Desde el inicio de la emergencia y hasta la firma del Acuerdo, se asume que la tarifa vigente de las concesionarias en ese período permitió la prestación del servicio bajo las condiciones imperantes, y dicha tarifa no está sujeta a ningún tipo de revisión o reajuste retroactivo en cuanto a su valor para ese período.

A partir de la vigencia del Acuerdo se ha definido un nivel de remuneración del servicio que permite cubrir todos los costos erogables de su prestación reconocidos para la etapa de transición desde



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ese momento, incluidos los recursos necesarios para la intensificación de las inversiones en mejoras y reposición del equipamiento y la generación de un excedente de caja que permite cubrir costos de capital. Bajo las condiciones establecidas en el Acuerdo respecto al cumplimiento del Plan de Inversiones, se asume que la existencia de dicho excedente le permitirá a la concesionaria negociar con sus acreedores el repago de potenciales deudas en plazos y condiciones compatibles con la situación del sector externo de la Argentina.

Dadas las restricciones en materia de endeudamiento, y a fin de establecer niveles de riesgo acotados que otorguen certidumbre a la remuneración del servicio y la cobertura de sus costos, el ingreso o remuneración del concesionario se calculó sobre la base del flujo financiero proyectado para el año 2005.

Cabe acotar que, salvo la consideración hecha en el penúltimo párrafo, el servicio de la deuda financiera externa que hubiera mantenido el concesionario no forma parte de los conceptos tenidos en cuenta para definir el nivel de remuneración requerido para sostener el servicio.

También es importante señalar que en el cálculo de los ingresos previstos para el Período de Transición no se ha considerado ningún supuesto resarcimiento, compensación ni retroactividad, con motivo de la emergencia y otras medidas complementarias o hechos que puedan argumentarse, en forma directa e indirecta.

Es necesario subrayar que el nivel de remuneración reconocido a la concesión, y el incremento propuesto, permite cubrir la totalidad de los costos del servicio considerados razonables para esta etapa, en base a un criterio de prioridades que asegura la sustentación del servicio, incluyendo el desarrollo de un plan de inversiones críticas que acompañe el crecimiento de las solicitudes sobre el sistema de transporte y la necesidad de mantener y mejorar los niveles de calidad de servicio.

Para sostener el criterio expuesto y mantenerlo en el tiempo, el acuerdo contempla la inclusión, en forma explícita, de los conceptos relevantes del flujo financiero estimado al momento de su concreción, y el detalle del plan de inversiones anuales al que se compromete la concesionaria. Estos componentes del acuerdo permiten precisar las condiciones cuantitativas del acuerdo y controlar periódicamente su cumplimiento.

El nivel de remuneración previsto incluye, a partir de su incremento, a aplicarse el 1° de junio de 2005, un mecanismo de redeterminación periódica -no automática- de los ingresos, a fin de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

mantenerlos en términos constantes, asegurando con ello el cumplimiento de las condiciones económicas del acuerdo y la cobertura de las necesidades del servicio.

El Período de Transición se completa con una Revisión Tarifaria Integral (RTI) realizada conforme los procedimientos previstos en el marco regulatorio de la electricidad, y cuya vigencia se instrumentará a partir del año 2006. El acuerdo contempla la estipulación de Pautas Básicas para realizar dicha revisión tarifaria de acuerdo con las nuevas condiciones macroeconómicas e institucionales del país. Entre otras pautas se incluyen las referidas a la determinación de la Base de Capital, la Rentabilidad y el mantenimiento constante de la Remuneración de la Concesión.

A fin de disminuir las exigencias financieras del servicio y los riesgos de desequilibrio durante el Período de Transición, el acuerdo considera ciertas adecuaciones transitorias del contrato, tales como la complementación del régimen de calidad de servicio a los fines de intensificar la señales económicas, y la reorientación de las penalidades mediante mecanismos que premien el sostenimiento de los niveles actuales de calidad; así como la consideración de cambios normativos o regulatorios que busca reducir o eliminar incertidumbres sobre algunos costos futuros. En el caso de las multas adeudadas por las concesionarias a la fecha de vigencia del Acuerdo, o en proceso administrativo – en general de muy bajo nivel en el transporte - y a fin de atenuar el potencial efecto financiero de las mismas durante el Período de Transición, se prevé su devolución en cuotas semestrales a partir de la entrada en vigencia de la RTI, es decir a partir del momento que se asume que el contrato ha superado la transición y reinicia su desenvolvimiento en condiciones de régimen normal. Complementariamente se prevé un mecanismo de reorientación de futuras penalidades, en el Período de Transición, con destino a nuevas inversiones, siempre que el concesionario sostenga o mejore los niveles de calidad de la prestación.

Conforme a los resultados del Informe de Cumplimiento de Contratos, el Acuerdo también prevé el establecimiento de nuevos sistemas de control permanente de la concesión que posibiliten una visión más completa del desempeño del concesionario, de los costos del servicio y de la eficacia del sistema de señales económicas instrumentado. Estos controles están referidos a los registros económico-financieros de la operación y al inventario, estado y propiedad de los bienes de la concesión (contabilidad de actividades reguladas y no reguladas, auditorías, etc.), información técnica y económica sobre el sistema físico de la red y su expansión, y la elaboración de un informe anual de cumplimiento del contrato de concesión. Estas medidas se complementan con otras relativas a fomentar la adquisición de bienes, servicios y tecnologías nacionales, y otorgar mayor



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

transparencia a los sistemas de compras de las empresas, y al control de los ingresos y costos asociados a las intensas actividades no reguladas que realizan algunas concesionarias.

Con relación a los reclamos frente a tribunales internacionales y/o nacionales, presentes o futuros, por las medidas de la emergencia y otras complementarias, el entendimiento prevé una primera etapa de suspensión de todas las acciones y luego la renuncia a las mismas, una vez que han comenzado a concretarse los efectos del Acuerdo.

2.3. Criterios del Artículo 9° de la Ley N° 25.561

El impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos

El primer recaudo de la ley, en este artículo, es destacar la incidencia de las tarifas de servicios públicos en la formación de los restantes precios y en el poder adquisitivo de la población. Toda consideración sobre tarifas, aun cuando tenga naturalmente en cuenta los costos del servicio -nivel microeconómico- obliga a ubicar el problema en su contexto macroeconómico.

Los análisis realizados para definir los niveles de remuneración propuestos a las concesionarias del servicio de transporte de energía eléctrica y su variación en el tiempo, han tomado en cuenta, a pesar de la baja incidencia sobre las tarifas finales (0,35%) y adicionalmente a la necesidad de acotar el impacto de los incrementos sobre las actividades productivas y en la distribución de los ingresos, dos aspectos complementarios: la necesidad de aplicar prioritariamente recursos urgentes para sostener la calidad de servicio en los sistemas de transporte con fuertes limitaciones resultantes de los bajos niveles de inversión ya observados con antelación al año 2002, y la conveniencia de instrumentar acuerdos que resulten consistentes para el conjunto de prestadores.

En una instancia posterior, la asignación de los mayores costos en concepto de remuneración de la actividad del transporte y de la distribución de energía eléctrica, será modulada, según las pautas establecidas, al definir el cuadro tarifario a aplicar a los usuarios finales. En este sentido se han previsto, a nivel de la actividad de distribución de electricidad con concesión nacional, dos mecanismos para proteger a los menores consumos y a los sectores más vulnerables: el no-traslado del incremento previsto a los usuarios residenciales y la implementación de un régimen de Tarifa Social; además del Convenio Marco aplicable a los pobladores de escasos recursos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente

El significado de cualquier precio sólo puede ser conocido si se ha definido previamente el producto a intercambiar. El núcleo económico de una concesión de servicio público es la relación producto-tarifa, que en sus términos más amplios se encuadra en los conceptos de calidad de servicio presente y futura; asociada a inversiones y a costos de operar y mantener el servicio, y estos a su vez asociados a los sistemas de control de su prestación.

Las concesiones de transporte de energía eléctrica presentan una característica que altera la relación costo-calidad: en estos sistemas la calidad del servicio que percibe el usuario final es una conjunción entre la calidad estructural del sistema y la calidad de la gestión de Operación y Mantenimiento (OyM) de los concesionarios que no son responsables de la primera. La responsabilidad de los transportistas limitadas a la OyM y a la reposición de las instalaciones existentes determina remuneraciones de pequeño impacto sobre la tarifa a usuarios finales.

Actualmente los sistemas de transporte presentan restricciones crecientes producto de la falta de inversión en las ampliaciones y del fuerte crecimiento de la demanda. Para amortiguar los efectos económicos negativos de las crecientes restricciones que se observan en los sistemas de transporte, no basta con mantener los niveles de calidad regulados para la gestión de los transportistas, se requiere incentivar la mejora en el desempeño como un elemento moderador de los efectos de tales restricciones. Hasta la concreción de las obras de ampliación que restituyan la capacidad de abastecimiento segura de los sistemas de transporte, se establecen mecanismos para incentivar la inversión en mejoras en las instalaciones existentes y en la gestión operativa de los concesionarios y se modifica el régimen de penalidades circunscribiendo la aplicación de sanciones a eventos o apartamientos de la calidad en los que exista responsabilidad directa o indirecta del concesionario.

La experiencia indica que el sistema de control por resultados para ser plenamente eficaz debe ser complementado por mecanismos adecuados de control previo que aseguren la prestación del servicio a mínimo costo, evitando las rentas extraordinarias, posibilitando adicionalmente miradas más amplias sobre la gestión del concesionario, sobre la evolución real del sistema y su relación con la calidad y sobre la eficacia de las señales económicas. Una de las variables claves para asegurar esta condición es otorgar la mayor transparencia posible a las decisiones de inversión, verificando los planes y su ejecución, tanto en su calidad como en su cantidad.



En esta instancia se ha considerado necesario incrementar los niveles de inversión de la transportista y que el Plan de Inversión de cada uno de los concesionarios esté expuesto en el documento de acuerdo, a fin de obtener un compromiso explícito de que los fondos aportados por los usuarios para expandir el servicio serán aplicados a esa finalidad. Un sentido similar tiene la inclusión de una Proyección Económico-financiera de la concesionaria.

En todos los casos se privilegió la asignación de recursos hacia la estructuración de planes de inversiones que atiendan con eficiencia los requerimientos de seguridad, calidad y desarrollo de la red, y en tal sentido se acentuaron las señales económicas para el Período de Transición.

El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios

El interés de los usuarios suele asociarse a propósitos de alta visibilidad como la menor tarifa posible en lo inmediato. Sin embargo, el interés de los usuarios es un concepto mucho más amplio y no se limita al usuario presente. También debe contemplar el interés de otros dos sectores a menudo olvidados: el *usuario futuro* –asegurar la atención del crecimiento de la demanda- y del *usuario no atendido* –hacer posible la extensión de los servicios-. Y esto se relaciona directamente con el principio de accesibilidad, que por lo tanto no está limitado a las posibilidades de pago de los usuarios actuales. Hecha esta aclaración fundamental, se señala que este principio intenta poner en la discusión el interés de los usuarios en obtener un servicio de calidad razonable para la emergencia y una tarifa adecuada al particular momento económico que enfrenta.

Es importante resaltar los aspectos regulatorios que caracterizan la situación actual del sistema de transporte y sus efectos sobre la calidad y el costo del servicio:

- La normativa vigente que regula el sistema de transporte establece que las responsabilidades sobre la inversión no están concentradas en los concesionarios, es decir no todo se resuelve a través de la tarifa que perciben los mismo y menos las ampliaciones que impone el crecimiento del mercado.
- Las restricciones que se observan en el sistema de transporte, hoy acentuadas por el fuerte crecimiento de la demanda, son anteriores a la Ley de Emergencia Económica y su reconocimiento impone la necesidad de introducir modificaciones regulatorias que posibiliten la recuperación de las capacidades agotadas en el sistema.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- El régimen actual – Reglamento de Acceso a la Capacidad Existente y Ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica – diseñado como instrumento sobre el cual asentar el crecimiento de la red, evitando el desarrollo monopólico, no se constituyó en la herramienta adecuada y suficiente para atender las necesidades de expansión, generando efectos no deseados: limitaciones en el traslado de los beneficios de escala a la tarifa, participación indirecta de los transportistas en las actividades y responsabilidades de los Transportistas Independientes.
- Falta de simetría en las responsabilidades técnicas y económicas entre todos los actores con participaciones en el manejo de los sistemas de transporte de energía eléctrica.

La introducción de cambios en el régimen que regula las ampliaciones en el sistema de transporte es una de las modificaciones tendientes a mejorar la dinámica de crecimiento, el control de los concesionarios y en consecuencia la calidad y el costo de los servicios para los usuarios.

La seguridad de los sistemas comprendidos

Buena parte de los servicios públicos basan su actividad en el desplazamiento y el almacenaje de energía bajo diversas formas y en el movimiento de vehículos y equipos de gran porte, potencialmente peligrosos. Tal es su importancia, que entre todos los elementos que están comprendidos en la noción de calidad de servicio -en su concepción más amplia- éste es el único que la ley destaca expresamente. La explicitación de un PLAN DE INVERSIONES y una PROYECCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA de la concesión en el acuerdo forma parte de la preservación de este principio. Asimismo cabe destacar que la Carta de Entendimiento no plantea desvíos o atenuaciones de las exigencias de seguridad que deben enfrentar este u otros concesionarios del servicio eléctrico.

La rentabilidad de las empresas

Este criterio de la ley incide sobre dos aspectos fundamentales de la relación económica entre concedente y concesionario. En primer lugar, lleva implícito el vínculo entre tarifas y costos de producción, ya que el principio aceptado de cobertura del *costo económico de eficiencia* incluye la rentabilidad razonable del capital, clave de la viabilidad a futuro. Por otra parte, excluye posiciones



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que parecen poner en duda la legitimidad de una ganancia razonable, en particular en las industrias de servicios públicos.

Como parte de la contribución de las concesionarias en concepto de sacrificio compartido, la rentabilidad considerada en el Período de Transición definido, se contempla a través de la disponibilidad de un excedente de caja aplicable al pago del costo de capital propio o de terceros. Frente a los acreedores externos, contar con fondos excedentes luego del pago de los costos de explotación del servicio y un horizonte cierto para la Revisión Tarifaria Integral, le permite al concesionario encarar la atención y eventual renegociación de potenciales deudas en base a un flujo de recursos establecido en el marco de un acuerdo con el Gobierno; o en el caso de concesionarios con bajo o nulo nivel de endeudamiento, restablecer niveles adecuados de retribución al capital propio.

Cabe aclarar sobre este concepto fundamental del costo del servicio, que el marco regulatorio no garantiza una rentabilidad sobre el capital invertido, sino la oportunidad de tener una ganancia justa y razonable en la medida que la empresa opere en forma prudente y eficiente. Este principio básico de la regulación que tiende a estimular comportamientos empresarios compatibles con el mínimo costo de la prestación mantiene su plena vigencia durante el Período de Transición.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3. FICHA TECNICA DEL EPEN

Concesionaria: Ente Provincial de Energía del Neuquén (EPEN).

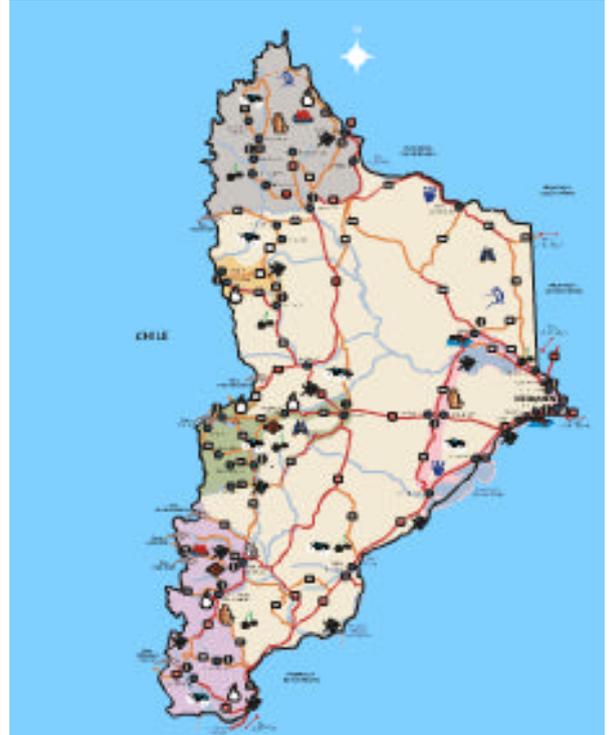
Actividad Principal: prestación del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal del Comahue - Subsistema Neuquén.

Area de Concesión: abarca todo el territorio de la Provincia del Neuquén.

Cantidad de Kms. de líneas: posee 480,37 Kms. de líneas de transmisión de 132 y 66 kV.

Capacidad de Transformación: cuenta con una capacidad de transformación de 270 MVA.

Concesión: el Servicio Público es prestado por la Provincia del Neuquén con la modalidad acordada en las Actas del 26 de marzo de 1993 y 29 de julio de 1993 entre la Secretaría de Energía de la Nación y la Provincia del Neuquén.



4. ASPECTOS SUSTANTIVOS DE LA PROPUESTA DE RENEGOCIACION DE LAS CONCESIONES DE TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE ELECTRICIDAD

En este punto se procura dar respuesta a preguntas claves que explican aspectos de fondo de los términos establecidos en la Carta de Entendimiento:

1.- ¿Cuál es el estado de cumplimiento de los contratos al momento de la renegociación?

El sistema central que se aplicó para juzgar el desempeño de estos contratos se basó en la medición periódica de la calidad del servicio prestado. Este sistema establece que, cuando se superan los límites de calidad tolerados en el Contrato de Concesión, corresponde la aplicación de sanciones económicas, las cuales actúan como incentivo para que el Concesionario mejore la prestación del servicio a través del manejo de los gastos de operación, de mantenimiento y de las



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

inversiones. Los resultados de la aplicación de este sistema ponen de manifiesto que el mismo tiene insuficiencias que deben ser corregidas, incluyendo la aplicación de controles preventivos².

Existen indicios para presumir que la ausencia de este tipo de controles, entre otros, facilitó a algunos Concesionarios disponer de niveles retributivos por encima de valores razonables. Aunque esta circunstancia se produjo dentro de las reglas que se establecieron para su desempeño, y por lo tanto no podría considerarse un incumplimiento del contrato³.

Otro punto importante a resaltar es que estos contratos no tuvieron procesos de renegociación previos al presente.

Una conclusión de fondo del análisis realizado en materia de cumplimiento es que estos contratos, en principio, no requieren de cambios permanentes de relevancia -salvo los dispuestos por las leyes de la emergencia-, y que los desvíos del pasado podrían ser subsanados con controles más estrictos como los propuestos en el Acuerdo de Renegociación.

2.- ¿Cuál es el estado de los costos de prestación del servicio antes de la renegociación?

El nivel del “costo reconocido” a estos Concesionarios por la prestación del servicio no ha variado desde fines del año 2001 hasta la fecha. Sin embargo, los precios de los bienes y servicios empleados en la prestación del servicio aumentaron durante ese período en distinta magnitud, según los casos. Como consecuencia de este fenómeno, el menor poder adquisitivo del ingreso percibido por los concesionarios se tradujo, básicamente, en un menor nivel de inversiones.

Aunque por el momento esta reducción no se reflejó significativamente en el nivel de la prestación del servicio, con el tiempo el deterioro del mismo será inevitable y de consecuencias difíciles de predecir. Ello en la medida que no se adopten las medidas adecuadas para superar dicha insuficiencia. En este sentido debe tomarse en cuenta que, además del nivel de bienestar de la población, está en juego el crecimiento de la actividad productiva de la economía y por ende el nivel de empleo de la mano de obra y de los otros recursos disponibles.

² Uno de esos controles es conocer con anticipación el plan de inversiones de la concesionaria. El Acuerdo incluye, en forma explícita, los gastos e inversiones previstas para el período de transición.

³ Este fenómeno, propio del sistema de regulación por “precio máximo”, se ha dado en otros lugares del mundo que lo aplicaron, y se soluciona reduciendo los niveles tarifarios con métodos apropiados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3.- ¿Cuáles son los aspectos más críticos considerados en la renegociación?

Básicamente son cuatro:

- Establecer un nivel-sendero de “costos reconocidos” del servicio que permita su prestación en condiciones de continuidad, confiabilidad y seguridad.
- Dejar sin efecto los litigios, reclamos, etc. motivados por la aplicación de las leyes de la emergencia (CIADI y otros).
- Mejorar los sistemas de control de las concesiones.
- Conducir el contrato, paulatinamente y de manera no traumática para las partes, y en particular para los sectores más débiles, a su pleno funcionamiento en el marco de las leyes y normas aplicables a la actividad eléctrica. Para ello se proponen adoptar algunos cambios regulatorios transitorios, tal como lo autoriza la ley.

4.- ¿Cuál es el planteo básico de la propuesta de renegociación?

El centro de la propuesta es definir un Período de Transición durante el cual *los “costos reconocidos”* a los Concesionarios son acordes a la emergencia y se elevan progresivamente, con efecto sobre los sectores de mayor capacidad de pago, hasta el momento donde es posible aplicar plenamente los principios tarifarios de la Ley N° 24.065 (Marco Regulatorio de la Electricidad). Ese momento de estabilización definitiva del contrato es cuando entra en vigencia la remuneración del Concesionario que surge de la Revisión Tarifaria (regulada por la Ley N° 24.065 y normas complementarias), válida por 5 años y programada para el 2006⁴.

Complementariamente, y a medida que se van ejecutando los pasos previstos en el acuerdo, las partes se comprometen, primero, a suspender las eventuales demandas judiciales, y luego a renunciar a las mismas, antes del momento en que se define la remuneración de la Revisión Tarifaria que durará 5 años. En el caso que el Estado cumpla sus obligaciones y el Concesionario no cumpla con la renuncia comprometida, se podrá rescindir el Contrato de Concesión sin derecho a indemnización.

⁴ Es oportuno acotar que la Revisión Tarifaria no es una instancia de negociación, sino el procedimiento que establece la Ley N° 24.065 mediante la cual el Estado ejerce su facultad de autorizar la tarifa del servicio público.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

En resumen, la renegociación es integral porque contiene todos los pasos que, una vez cumplidos por ambas partes, ponen al Contrato en una situación de régimen normal, basado en las normas permanentes de la actividad. Este nuevo marco permite: a) recomponer en forma realista y progresiva la confianza entre las partes luego de los avatares de los años '90 y de la salida de la convertibilidad; b) desarrollar el servicio en un contexto técnico - económico conocido, acordado y controlado; y c) dar mayor certeza a las partes sobre sus derechos y obligaciones.

5.- ¿Cuánto dura el Período de Transición?

Dura desde enero de 2002 hasta un mes preestablecido de 2006, según los casos. Este Período de Transición tiene dos etapas. La primera es desde enero de 2002 hasta la firma del Acuerdo de Renegociación. La segunda desde la firma del Acuerdo hasta la vigencia de la Revisión Tarifaria.

La definición de la primera etapa tiene como propósito dejar establecido que la remuneración a las Concesionarios es la vigente en ese período y que ese valor es definitivo y no será revisado, bajo ningún concepto, con carácter retroactivo. Las sanciones aplicadas durante ese período tienen un tratamiento que se establece en el Acuerdo.

La definición de la segunda etapa incluye un primer incremento razonable de la remuneración de la Concesionaria y la definición de algunos mecanismos que permiten, durante ese período, reducir las exigencias financieras del servicio, atenuando con ello la necesidad de aumentar los ingresos de la prestadora para sostener el servicio.

6.- ¿Cómo es el nivel de “costos reconocidos” durante la transición?

El nivel de costos reconocidos es el mínimo necesario para cubrir la operación, el mantenimiento y las inversiones del servicio. El objetivo principal y prioritario es sostener la prestación del servicio en condiciones técnico - económico adecuadas, disponiendo el Concesionario de un margen acotado para cubrir costos de capital propio y de terceros, en la medida que cumpla con el Plan de Inversiones comprometido.

Importante: los costos reconocidos incluidos en el Acuerdo no incluyen ningún tipo de compensación ni resarcimiento por las medidas de la emergencia.



5. FUNDAMENTOS TECNICO – ECONOMICOS SOBRE LA PROPUESTA A LA PROVINCIA DEL NEUQUEN

5.1. PROYECCIONES DE INGRESOS Y COSTOS

La información utilizada como base para estos informes fue la recopilada por la CRCOySP durante los años 2002 y 2003, la UNIREN durante 2003 y 2004, los Balances Contables de la transportista EPEN e información relevante del propio conocimiento del Equipo Técnico.

5.1.1. Ingresos

Se han considerado los ingresos informados por la empresa para el año 2003. En esta versión preliminar no se han proyectado incrementos de volumen de instalaciones. La transportista informó que los ingresos de su actividad regulada y no regulada, para el año 2003 fueron:

Ingresos por Actividad – Año 2003 En Pesos

INGRESOS	
1. Actividad Regulada	Total
1.1 Conexión	1,441
1.2 Capacidad de Transporte	2,669
1.3 Energía Eléctrica Transportada	192
1.4 Supervisión de Obras	102
Subtotal Actividad Regulada	4,404
2. Actividad no Regulada	
2.1 Percepción Canon Obras Menores	0
2.2 Crédito por Canon Obras Menores	0
2.3 Ingresos Diversos	0
Subtotal Actividad no Regulada	0
Total	4,404

De la información detallada, se destaca que durante el año 2003, no se produjeron ingresos provenientes de la actividad no regulada.

Si se considera los últimos años, los ingresos regulados y no regulados se presentan en el cuadro siguiente:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Ingresos Regulados y No Regulados: Periodo 1999 – 2003
En Miles de Pesos

Ingresos	1999	2000	2001	2002	2003
Actividad regulada					
Conexión	1,299	1,349	1,346	1,373	1,441
Capacidad de Transporte	2,423	2,518	2,512	2,562	2,669
Energía Eléctrica Transportada	182	189	188	192	192
Supervisión de obras	-	-	-	-	102
Total Actividad Regulada	3,903	4,056	4,046	4,127	4,404
Actividad no Regulada					
Percepción Canon Obras Menores	-	-	-	-	-
Credito por canon obras menores y trabajos	-	-	-	-	-
Ingresos diversos	-	-	-	-	-
Total Actividad no Regulada	0	0	0	0	0
TOTAL	3,903	4,056	4,046	4,127	4,404

Del cuadro anterior se desprende que los ingresos por transporte de electricidad se elevan durante el período de análisis debido a la incorporación de nuevas instalaciones, al mismo tiempo que no se verifican ingresos provenientes de las actividades no reguladas.

5.1.2. Costos

En cuanto a los costos operativos del periodo, los valores declarados para el periodo 1999 – 2003 fueron los siguientes:

Gastos Regulados y No Regulados: Periodo 1999 – 2003
En Miles de Pesos

Egresos	1999	2000	2001	2002	2003
Operación y Mantenimiento	2,710	2,509	2,585	2,672	3,434
Sueldos y Cargas Sociales	243	242	266	240	273
Honorarios y Servicios Contratados	236	353	301	326	342
Operador Técnico - Fee + Consultoría	0	0	0	0	0
Tasas ENRE	6	6	6	6	6
Multas ENRE	44	39	83	81	54
Costos Generales O&M Activ.Regulada	2,182	1,869	1,928	2,019	2,758
Costos Grales. O&M Activ.no Regulada	0	0	0	0	0
Administración y Comercialización	194	212	227	291	354
Sueldos y Cargas Sociales	0	0	0	0	0
Honorarios y Servicios Contratados	0	0	0	0	0
Costos Generales Administración	163	179	190.7	235	286
Costos Generales Comercialización	31	34	36.3	56	67
Total Egresos	2,905	2,721	2,812	2,962	3,788

Cabe aclarar, que dentro de los egresos tampoco se verifica la existencia de gastos derivados de la actividad no regulada.

Gastos en Personal

De acuerdo con lo informado por la transportista, los gastos en personal se han mantenido estables durante casi todos los años de la serie. El salario medio osciló en torno a los \$ 26.500 / \$ 27.000 por agente por año.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Gastos en Personal: 1999 – 2003

GASTOS EN PERSONAL	1999	2000	2001	2002	2003
Salarios Totales (Miles de \$)	243	242	266	240	273
Cantidad de Empleados (N°)	9	9	10	9	9
Salario Medio	27,011	26,903	26,573	26,660	30,378
Indice 2001=100	102	101	100	100	114

Sólo a partir de 2003 se registra un aumento en términos corrientes que refleja los aumentos dispuestos a nivel nacional para los trabajadores del sector privado.

Sin hacer un juicio de valor sobre el nivel absoluto de costo medio por empleado, debe tenerse en cuenta que los niveles salariales del personal del sector eléctrico se encuentran por encima del promedio de las otras ramas de la economía, tal como se muestra en el cuadro siguiente tanto para el promedio del periodo Mayo 1994 – Mayo 2003 como para el último dato disponible.

Estructura de Salarios por Sector Datos del Periodo Mayo 1994 - Mayo 2003

Concepto	Periodo My.94/My.03	May-03
Promedio	100	100
Rama		
Industria manufacturera	107	115
Electricidad, gas y agua	154	188
Construcción	80	70
Comercio, restaurantes y hoteles	84	79
Transporte, almacenaje y comunicaciones	112	118
Establecimientos financieros, seguros y otros	144	139
Servicios comunales, sociales y personales	92	93

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la EPH del INDEC de Mayo 1994 - Mayo 2003 y del Ministerio de Trabajo de la Nación.

Con respecto a la cantidad de mano de obra empleada, se observa que la misma se mantiene constante durante todo el período. La escasa cantidad de empleados asignada a la actividad de transporte se debe a que EPEN (la empresa transportista del Sub-sistema Neuquén) contrata a terceros el servicio de operación y mantenimiento de sus instalaciones. En la actualidad dichas tareas ocupan a aproximadamente 50 personas.

De acuerdo con información disponible en la Unidad, durante el transcurso del año 2004 a nivel general se desaceleró el ritmo de aumentos salariales, aunque se espera una fuerte presión sindical para recuperar la pérdida real que tuvieron los salarios durante los años posteriores a 2001.

A fin de proyectar los valores salariales para el periodo 2005 – 2006, se ha previsto ajustar paulatinamente los salarios medios en términos reales. De esta forma se espera que el salario medio de referencia (en pesos de 2001) se ajuste de forma tal que recupere parte de la pérdida del



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

poder adquisitivo. Por ello se prevén aumentos salariales con respecto al año 2001, del orden del 46% para 2005 y 2006. Los valores estimados se detallan en el cuadro siguiente:

Gastos en Personal: 2005 – 2006

GASTOS EN PERSONAL	2005	2006
Salarios Totales (Miles de \$)	349	349
Cantidad de Empleados (N°)	9	9
Salario Medio	38,797	38,797
Indice 2001=100	146	146

Operador Técnico

De acuerdo con la información suministrada para el periodo 1999 – 2003, la transportista no ha contabilizado dentro de los gastos la remuneración al Operador Técnico, dado que no cuenta con esta figura.

Gastos Generales de Operación, Mantenimiento y Administración y Honorarios y Servicios Contratados

Estos gastos, en particular los derivados del rubro operación y mantenimiento, muestran hasta el año 2003 cierta estabilidad más allá de alguna variación circunstancial.

Gastos Generales de Operación, Mantenimiento, Honorarios y Servicios Contratados - Periodo 1999 - 2003 En Miles de Pesos

Gastos de Operación y Mantenimiento	1999	2000	2001	2002	2003
Honorarios y Servicios Contratados	236	353	301	326	342
Tasas ENRE	6	6	6	6	6
Multas ENRE	0	0	0	0	0
Costos Generales O y M	2,376	2,081	2,155	2,309	3,112
Total	2,618	2,440	2,462	2,642	3,460
Base 100 = 2001	106	99	100	107	141

El aumento registrado en 2002 pero especialmente el verificado en 2003 puede explicarse por el incremento general de precios luego de la salida de la Convertibilidad y por la paulatina recuperación de la economía. Se ha constatado que, en general, las empresas adoptaron una política restrictiva de gastos, especialmente en el año 2002 lo que explica su bajo nivel relativo, teniendo en cuenta el aumento general de precios del primer semestre de aquel año.

A partir de los últimos meses de ese año y durante el 2003 se evidenció un recomposición de los gastos, aunque todavía con una severa economía.

A fin de aproximar la evolución teórica de los gastos se ha estimado una estructura de costos cuya definición y evolución se muestra en el cuadro siguiente:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Estructura de Costos y Evolución Porcentual Promedio Respecto al Año 2001

Tipo de Ajuste	Estructura	2002	2003	2004	2005	2006
Tipo de Cambio	2.1%	212.0%	194.9%	194.1%	197.1%	197.1%
IPIM	21.7%	83.0%	116.1%	132.5%	140.1%	140.1%
IPC	0.3%	27.0%	44.5%	50.9%	55.0%	55.0%
Gasoil	0.0%	78.0%	137.6%	144.6%	152.9%	152.9%
Salarios	71.4%	3.0%	15.6%	28.5%	31.7%	31.7%
Ingreso	4.6%	0.0%	0.0%	0.0%	18.0%	27.0%
Total	100.0%	24.7%	40.5%	53.2%	58.1%	58.5%

De acuerdo con las evaluaciones realizadas por el equipo técnico de la UNIREN, y luego de una serie de conversaciones mantenidas con la empresa, se ha adoptado como procedimiento considerar como costos representativos los registrados por la empresa transportista en el año 2001, ajustándolos de modo tal de adaptarlos a la particular situación socio – económica del periodo de emergencia. Si se ajustara el gasto de 2001 por la variación promedio de los precios detallada en el cuadro anterior, el total previsto estaría en el orden de los \$ 3.89 millones para el año 2005. Como resultado del ajuste acordado con la empresa, el gasto razonable previsto para el año 2005 es apenas superior a \$ 3.0 millones

Los montos resultantes se indican a continuación:

Gastos Generales de Operación, Mantenimiento, Administración y Honorarios y Servicios Contratados Periodo 2005 – 2006 - En Miles de Pesos

Gastos de Operación y Mantenimiento	2005	2006
Honorarios y Servicios Contratados	320.6	320.6
Tasas ENRE	7.6	7.6
Multas ENRE	0.0	1.0
Costos Generales O y M	2,712.1	2,712.1
Total	3,040.3	3,041.3

Costos de la Actividad no Regulada

No se han registrado actividades no reguladas en la serie de datos 1999-2003; por tanto, este ítem no ha sido considerado para el período de transición.

Resumen de Gastos Previstos

De acuerdo con los criterios explicitados en los puntos anteriores, se prevén gastos operativos relativamente estables en la medida que los precios y costos de la economía se mantengan estables. Los valores proyectados se exponen en el cuadro siguiente:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Gastos Totales – Periodo 2005 – 2006 En Miles de Pesos

Conceptos	2005	2006
Sueldos y Cargas Sociales	349	349
Honorarios y Servicios Contratados	321	321
Costos Generales O&M Y Administración	2,712	2,712
Tasas ENRE	8	8
Multas ENRE	0	1
Total	3,390	3,391

5.1.3. Margen operativo

A partir de la información de ingresos y egresos, se calculó el margen operativo⁵ obtenido.

Se constata que la transportista tuvo un margen creciente hasta el año 2000, y que a partir de esta fecha evoluciona desfavorablemente. Esto es así como resultado del fuerte incremento de los costos en el período post devaluación, que no es compensado por el leve aumento en los ingresos debido a las ampliaciones del sistema.

Margen Operativo – Periodo 1999 – 2003 En Miles de Pesos

	1999	2000	2001	2002	2003
Ingresos	3,903	4,056	4,046	4,127	4,404
Egresos	2,905	2,721	2,812	2,962	3,788
Margen Operativo	999	1,335	1,235	1,165	616

5.1.4. Inversiones

Niveles históricos y proyectados

De acuerdo con el requerimiento formulado por la Unidad a fines de 2003, la empresa presenta una evolución histórica de sus inversiones y una proyección para el periodo 2004 – 2007. Una síntesis de la presentación se detalla en los cuadros siguientes:

⁵ Margen operativo definido como la diferencia entre ingresos y egresos, regulados y no regulados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Plan de Inversiones 1993 – 2003
En Pesos

Bienes de Uso	1993	1994	1995	1996	1997	1998
EE.TT. Y LAT's	960,000	0	1,028,000	0	2,108,161	0
Op. Mediciones, Telecontrol y Comunicación	192,400	0	363,679	74,192	1,119,131	1,779,922
Rodados y Equipos	0	0	0	0	0	0
Otros Bienes de Uso	0	0	0	0	0	0
Total Inversiones	1,152,400	0	1,391,679	74,192	3,227,292	1,779,922

Bienes de Uso	1999	2000	2001	2002	2003
EE.TT. Y LAT's	261,663	340,652	488,536	826,373	12,583
Op. Mediciones, Telecontrol y Comunicación	38,438	38,438	38,438	38,438	38,438
Rodados y Equipos	0	0	0	0	56,000
Otros Bienes de Uso	0	0	0	129,717	3,198
Total Inversiones	300,101	379,090	526,974	994,528	110,219

Las inversiones originalmente previstas para el periodo 2004 – 2007 se muestran en el cuadro siguiente:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Plan de Inversiones 2004 – 2007
En miles de Pesos

Inversión - Conceptos		PROYECCION DE LA INVERSION			
		2004	2005	2006	2007
EE.TT.	Transformadores de Potencia	-	718.4	-	100.0
	Interruptores 330, 220, 132, 66 KV	-	783.5	-	341.9
	Seccionadores 330, 220, 132, 66 KV	211.6	-	253.9	253.9
	Interruptores de 33 y 13, 2 KV	-	-	-	-
	Seccionadores 33 y 13,2 KV	32.0	33.0	-	-
	TI y TV AT y MT	184.1	-	-	351.5
	Protecciones de Transformadores	25.0	-	-	-
	Protección de Líneas de AT	-	-	-	-
	Celdas de MT	-	244.2	976.8	-
	Obras Civiles	25.0	-	-	-
	Plan de Gestión Ambiental (1)	195.0	150.0	-	-
Otros (Equipamiento Serv. Auxiliares)	-	-	-	10.0	
Sub-total		672.7	1,929.1	1,230.7	1,057.3
LAT'S	Cambios de Traza	-	-	-	225.0
	Cambio de Conductores, Aisladores, etc. (-	-	-	-
	Obras Civiles	-	-	-	-
	Otros	-	-	-	-
Sub-total		-	-	-	225.0
OPERACIÓN MEDICIONES TELECONTROL COMUNICACIONES	SMEC	-	-	-	-
	SOTR	103.2	-	-	-
	Sistemas de Alimentación	-	-	-	-
	Comunicaciones (OP, UHF, VHF, Telef., €	503.3	-	-	-
	Obras Civiles	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	
Sub-total		606.5	-	-	-
TOTALES	Totales Generales	1,279.2	1,929.1	1,230.7	1,282.3
TOTALES POR FINANCIACION	Totales con financiación propia	1,279.2	1,210.7	1,230.7	1,282.3
	Totales con financiación SALEX	-	718.4	-	-

El plan de inversiones previsto para los años 2005 – 2006 surgió de las conversaciones mantenidas con los representantes de la empresa transportista. Esta manifestó que los componentes más importantes (en términos monetarios) de la inversión proyectada, están dedicados al cumplimiento de nuevas obligaciones de seguridad pública y a reponer diversos elementos que han llegado al fin de su vida útil. Durante la ronda de conversaciones mantenidas, se solicitó una evaluación de las inversiones críticas que deberían llevarse a cabo en el periodo de transición. El resultado de dicha evaluación se presenta en el cuadro siguiente:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Plan de Inversiones 2005 – 2006
En miles de Pesos

Concepto	Descripción	Objetivo	Unidades Físicas		Miles de Pesos	
			2005	2006	2005	2006
Reemplazos	10 seccionadores tripolares, repuestos, accesorios y montaje de 132 kW.	Reemplazo de interruptores y seccionadores de 132 kW.	15	-	783.5	-
	5 Interruptores SF 6, repuestos, accesorios y montaje.					
Seguridad Pública	Trabajos y equipamiento menor.	Señalamiento de zonas de riesgo con el fin de resguardar la seguridad de la población.	-	-	7.3	-
Obras Civiles	Ampliación de oficinas en Base Operaciones Neuquen. Superficie 40M2., (oficina, baño y cocina).	Ampliación de oficinas para mejorar la calidad del servicio.	-	-	47.7	-
Confiabilidad	Trabajos de readecuación y reequipamiento de celdas de 13,2 kV en E.T. Alto Valle, por límite en su vida útil.	Trabajos de readecuación que incrementen la confiabilidad.	-	-	-	1050
Plan de Gestión Ambiental	Diseño e implementación de un sistema de contención de derrames para Trafo en Planicie Bandería, y para disposición de transformadores de reserva en depósito.	Mantener la calidad del servicio y proteger el medio ambiente.	-	-	-	150
TOTAL			15		838.5	1200

A partir de estos valores, la empresa estaría en condiciones de asegurar el mantenimiento y eventual mejora de los niveles de calidad de servicio registrados en los últimos años. De acuerdo con los términos de la Carta de Entendimiento, la empresa transportista informará periódicamente la evolución del Plan de Inversiones al Ente Regulador.

En forma paralela, se realizó un análisis de la incidencia de distintos factores que influyen en la evolución del costo de los bienes materiales y personales que integran el costo de las inversiones.

A los efectos de actualizar el valor de los equipos de red, se tomó en consideración una matriz de incidencias confeccionada a partir de la evolución en el precio de los componentes de "obras típicas", tomando información de catálogo y aplicando conocimientos propios del Equipo Técnico. Dicha matriz ilustra la incidencia de tres factores sobre el valor de los bienes de uso. Estos factores son: Tipo de Cambio, Índice de Precios Mayoristas y Mano de Obra.

Redes de Alta Tensión y Subestaciones
Matriz de Incidencias

	Tipo de Cambio	Salarios	IPIM	Total
Subestaciones	10.00	8.00	82.00	100.00
Redes de Alta Tensión	14.00	16.00	70.00	100.00



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Actualización de los bienes de uso excluyendo equipamiento eléctrico

De acuerdo con la información suministrada, no se asignan a la Unidad de Transporte del EPEN otros bienes que no sean los estrictamente aplicados a la transmisión de energía eléctrica, a excepción del Centro de Telecontrol.

Del análisis efectuado se observó que para este bien en particular, el índice más representativo es el IPIM Nivel General exclusivamente.

Matriz de Incidencias

A partir de los análisis descriptos en los puntos anteriores se elaboró una matriz específica orientada a ajustar el nivel de inversiones propuesto por la empresa transportista EPEN. Asumiendo que las inversiones en general están orientadas a cubrir la reposición de los bienes de la empresa, dicha matriz presenta la siguiente estructura:

Matriz de Incidencias Total

Concepto	Valor de Origen 2001	%	Tipo de Cambio	Salarios	IPIM	ICC General	Total
EE.TT.	4,690,821	53.13%	10.00	8.00	82.00	0.00	100
LAT's	496,192	5.62%	14.00	16.00	70.00	0.00	100
Centro de Telecontrol	3,642,246	41.25%	0.00	0.00	100.00	0.00	100
Total	8,829,258	100.00%	6.10	5.15	88.75	0.00	100

5.1.5. Amortizaciones

Este rubro trata de estimar las amortizaciones contables de los bienes afectados al servicio. A efectos de su proyección se consideraron:

- El valor total de los bienes a fines de diciembre de 2003, según surge de la información presentada.
- Las incorporaciones previstas, de acuerdo con el plan de inversiones descrito en el punto anterior, que se agregan a la base definida en el numeral anterior.
- El valor medio de la alícuota de amortización, que se aplica a la base corregida de bienes.
- No se suponen bajas de equipos.

De esta forma, para cada año se calcula la amortización correspondiente que se imputa al Estado de Resultados con el solo fin de contabilizar el resultado neto sobre el que se aplica el Impuesto a las Ganancias.

5.1.6. Intereses de Préstamos

La transportista no posee deudas financieras por lo que no se han estimado intereses de préstamos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

5.2. VARIACION DE LA REMUNERACIÓN

Sobre la base de los costos definidos en los puntos anteriores se determinó el incremento de ingresos necesarios para cumplir con las pautas acordadas con la empresa en la Carta de Entendimiento. Dicho aumento se estimó en 27 % a partir de Junio de 2005 con impacto sobre la tarifa media alrededor del 0.35%. Dicho impacto se ilustra en el cuadro siguiente para la distribución en el área de Neuquén:

Impacto del Incremento sobre Tarifa Final En Pesos y MWh

CONCEPTO	Vigente	Propuesto	Incremento
DISTRIBUCION NEUQUEN			
Costos de Transporte (Miles \$)	34.6	44.0	27.0%
Ventas (MWh)	25,405	25,405	
Facturación (Miles \$)	2,642	2,652	
Tarifa Media	104.00	104.37	0.35%

Por su parte, los ingresos proyectados son los que se muestran en el cuadro siguiente:

Ingresos Regulados: Periodo 2005 – 2006 En Miles de Pesos

Ingresos	2005	2006
Capacidad de transporte	3,073	3,381
Conexiones	1,089	1,211
Capacidad de Transformacion	606	667
Energía eléctrica transportada	189	189
Premios	0	0
TOTAL	4,957	5,448

Con este incremento se recompone el margen operativo de la actividad regulada, tal como lo muestra el cuadro siguiente:

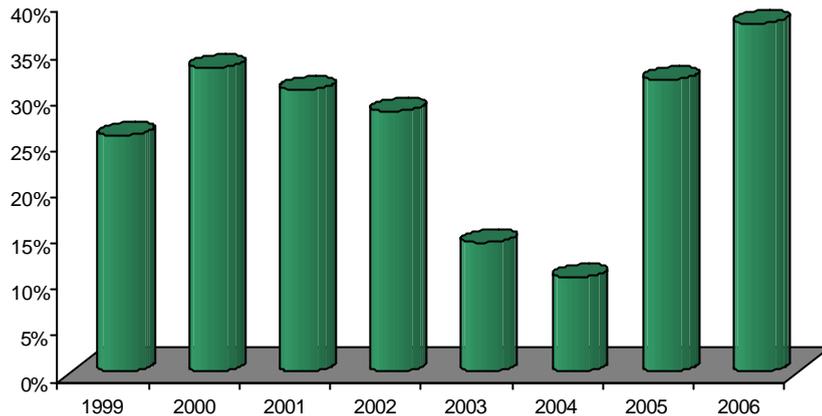
Margen Operativo – Periodo 2005-2006 En Miles de Pesos

	2005	2006
Ingresos	4,957	5,448
Egresos	3,390	3,394
Margen Operativo	1,568	2,054



La relación entre el margen operativo y el nivel de ingresos se muestra en el gráfico siguiente:

Margen Operativo



De acuerdo con las proyecciones de ingresos y gastos presentadas anteriormente, se puede verificar que la situación operativa tiende a recomponerse a los niveles nominales⁶ alcanzados antes de la crisis económica. Con ello, la transportista podrá enfrentar un plan de inversiones comprometidos que en términos nominales constituye la mayor erogación de los últimos seis años.

Ajuste de la Remuneración

A fin de evitar que la inflación desequilibre la ecuación económico – financiera del servicio que se ha recompuesto a partir de esta propuesta de incremento, se ha previsto un mecanismo “disparador” de revisión de costos y de ingresos. Dicho mecanismo funciona a través de una función polinómica que tiene dos estructuras básicas:

- Una de ellas refleja la estructura de costos de explotación que incluye los gastos de operación y mantenimiento y los comerciales y administrativos.
- La otra, refleja un perfil de incidencia de los gastos de inversión.

Se ha planteado un Índice general de variación de costos que se define como la suma ponderada de la variación de los costos de explotación y los costos de inversión. Semestralmente se analiza la evolución del índice y si la variación supera, en más o en menos, el 5 % (cinco por ciento), se lanza un mecanismo de revisión a cargo del Ente Regulador quien determinará la verdadera incidencia de la variación de los costos. La expresión y sus componentes se detallan a continuación:

$$\text{Índice General IVCn} = (\% \text{ PCEXP} * \text{D CEXPn} + \% \text{ PCINV} * \text{D CINVn})$$

Donde:

%PCEXP = Porcentaje de participación de los costos de explotación, sobre el total de los costos reflejados en la proyección económico - financiera, definido como:

⁶ En términos reales la conclusión es diferente.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

$$\%PCEXP = CEXP / (CEXP + CINV)$$

%PCINV = Porcentaje de participación de los costos del plan de inversiones, sobre el total de los costos reflejados en la proyección económico - financiera, definido como:

$$\%PCINV = CINV / (CEXP + CINV)$$

D CEXP_n = Variación de costos de explotación correspondiente al mes "n" del Período de Transición.

D CINV_n = Variación de costos del plan de inversiones, correspondiente al mes "n" del Período de Transición.

Conceptualmente, la variación de los costos de explotación por un lado y de los costos de inversión por otro puede reflejarse a través de la evolución de diversos indicadores de precios y costos de la economía. Para ello fue necesario diseñar una matriz de incidencia cuyo detalle fuera explicitado en puntos anteriores. A fin de plantear un sistema ágil y transparente esos indicadores deben ser de fácil acceso por todas las partes (Estado, empresa y usuarios) y estar disponible con cierta celeridad para hacer los cálculos en los tiempos previstos.

Los índices serán calculados según las siguientes expresiones:

$$D CEXP_n = a_1 * (IPIM_j/IPIM_{0-1}) + b_1 * (IPC_j/IPC_{0-1}) + g_1 * (ICS_j/ICS_{0-1}) + d_1 * (TC_j/TC_{0-1}) + e_1 * (PGO_j/PGO_{0-1}) + f_1 * (ING_j/ING_{0-1})$$

$$D CINV_n = a_2 * (IPIM_j/IPIM_{0-1}) + b_2 * (IPC_j/IPC_{0-1}) + g_2 * (ICS_j/ICS_{0-1}) + d_2 * (TC_j/TC_{0-1}) + e_2 * (ICC_j/ICC_{0-1})$$

Donde:

- **IPIM** = Índice de Precios Internos al por Mayor elaborado por el INDEC.
- **IPC** = Índice de Precios al Consumidor Nivel General.
- **ICS** = Índice de Salarios elaborado por el INDEC.
- **TC** = Promedio diario del tipo de cambio de referencia - Comunicación "A" 3500 del Banco Central de la República Argentina, expresado en Pesos por Dólar Estadounidense.
- **PGO** = Precio en surtidor del Gas Oil comercializado por Repsol YPF S.A. informado por la Secretaría de Energía.
- **ICC** = Índice de Costo de la Construcción Nivel General elaborado por el INDEC.
- **ING** = Índice de Variación de la Tarifa del CONCESIONARIO.

Los ponderadores (**a₁**, **b₁**, **g₁**, **d₁**, **e₁**, **f₁**, para costos de explotación y **a₂**, **b₂**, **g₂**, **d₂**, **e₂** para costos de inversión) utilizados en la fórmula se obtuvieron a partir de estructuras de incidencia y los valores absolutos de costos de explotación y de inversión planteados en la proyección económico - financiera del año 2005. Un resumen se expone a continuación:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

INDICADORES

	P O N D E R A D O R E S			
	Símbolo	CEXP	Símbolo	CINV
IPIM = Índice de Precios Internos al por Mayor	$\alpha 1 =$	16.02%	$\alpha 2 =$	74.18%
IPC = Índice de Precios al Consumidor	$\beta 1 =$	46.02%		
ICS = Índice de Salarios	$\gamma 1 =$	24.48%	$\gamma 2 =$	10.99%
TC = Promedio diario del tipo de cambio	$\delta 1 =$	4.35%	$\delta 2 =$	10.18%
PGO = Precio en surtidor del Gas Oil	$\epsilon 1 =$	1.41%		
ICC = Índice de Costo de la Construcción			$\beta 2 =$	4.65%
ING = Índice de Variación de la Tarifa	$\phi 1 =$	7.72%		
Participación de los Costos	%PCEXP =	82.49%	%PCINV =	17.51%

5.2.1. Resultados de las Proyecciones

En función de lo expuesto anteriormente y considerando el incremento en los ingresos, los resultados proyectados serían los siguientes:

Proyección de Estado de Resultados En Millones de Pesos

Estado de Resultados		2005	2006
Ingresos por Venta	MM\$	4.96	5.45
Regulados		4.96	5.45
Ingresos Adicionales		0.00	0.00
No Regulados		0.00	0.00
Costos Operativos	MM\$	3.39	3.39
Gastos en Personal		0.35	0.35
Operador Técnico		0.00	0.00
Honorarios y Servicios Contratados		0.32	0.32
Gastos Generales de O&M y Adm.		2.71	2.72
Tasas ENRE		0.01	0.01
Gastos de la Actividad No Regulada		0.00	0.00
Resultado Operativo	MM\$	1.57	2.05
Amortizaciones	MM\$	0.64	0.66
Resultado Operativo antes Resultado Financiero	MM\$	0.93	1.39
Intereses	MM\$	0.00	0.00
Imp. a las Ganancias	MM\$	0.33	0.49
RESULTADO FINAL	MM\$	0.61	0.90



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Proyección de Flujo de Fondos En Millones de Pesos

Flujo de Fondos		2005	2006
Fuentes (Ingresos de Caja)	MM\$	1.57	2.05
Usos (Egresos de Caja)	MM\$	0.33	0.49
Inversiones		0.84	1.20
Excedente de Caja antes del Servicio de la Deuda	MM\$	0.40	0.37

5.3. COMENTARIOS FINALES

Tal como fuera expresado en los lineamientos generales para el diseño de esta propuesta, la idea subyacente fue la de generar las condiciones necesarias para que el servicio de transporte de electricidad se preste bajo un esquema de equilibrio entre obligaciones y derechos de las partes.

En efecto, se ha procurado que la transportista asuma el compromiso de desarrollar un plan de inversiones y ejecutar los mantenimientos necesarios de modo tal de recomponer los niveles razonables de operación de la red que fueron afectados por las restricciones de caja con que se han manejado las unidades económicas durante estos últimos años.

En este sentido, la estrategia que adoptó el gobierno fue la de normalizar los aspectos más críticos del servicio para luego, restablecidas ciertas relaciones macroeconómicas, avanzar en aquellos aspectos de sustentabilidad y previsibilidad que este tipo de actividades requiere.

Como ha quedado demostrado, con el aumento otorgado, la empresa puede cubrir sus costos operativos y la totalidad del plan de obras comprometido. De esta forma, durante el remanente del período de transición se retoman, casi totalmente, los niveles de actividad y desempeño que la compañía tenía previo a la crisis de fines de 2001.

Una vez cumplidas las obligaciones comprometidas, la empresa puede disponer de un excedente que le permite remunerar su capital. El nivel de dicha remuneración depende no sólo del excedente absoluto que la empresa obtenga año a año, sino del cálculo de la Base de Capital sobre la que se referencia dicho excedente.

En la etapa de transición no se buscó definir un nivel objetivo de rentabilidad ni se definieron metodologías o procedimientos para calcular la Base de Capital, ya que el flujo de fondos sólo se plantea para menos de dos años calendario. El cálculo y determinación de estos componentes quedará para la instancia de la Revisión Tarifaria Integral, cuya entrada en vigencia se prevé para 2006.

Cuando llegue ese momento, se deberán exponer las diversas líneas metodológicas sobre cómo determinar la Base de Capital y la Tasa de Rentabilidad.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

La UNIREN ha avanzado en este sentido, requiriendo un análisis específico sobre estos temas al Lic. Héctor Pistonesi, consultor independiente y de reconocida capacidad técnica y profesional. Asimismo, la Universidad Tecnológica Nacional de Tucumán ha aportado un análisis específico sobre la tasa de rentabilidad prevista para una distribuidora provincial y el Ente Provincial Regulador de la Electricidad de San Juan ha hecho conocer los fundamentos del Proceso de Contención Tarifaria y Sustentabilidad del Servicio Público de Distribución de Electricidad en dicha Provincia. Las conclusiones más relevantes son las siguientes:

- La determinación de la Base de Capital debe hacerse en un contexto donde se tenga en cuenta bajo qué condiciones de rendimientos a escala (crecientes, decrecientes o constantes) opera la empresa.
- Es necesario determinar la relación entre la inversión inicial realizada por el concesionario (sociedad inversora) y el monto del valor nuevo del equipamiento que se transfería.
- La metodología propuesta no debe permitir remunerar inversiones ya recuperadas, dando lugar a la apropiación de cuasirentas por parte de un sector respecto de otros.
- El cálculo de la base de capital debe asegurar un nivel de inversiones acorde con la calidad de servicio requerida. Para ello será menester el seguimiento periódico de las ejecuciones de los planes previstos.
- En una economía en desarrollo el emprendimiento de nuevos proyectos depende del nivel que se adopte para la tasa de rentabilidad (tasa de corte). Se reconoce, asimismo, que en estas economías existe un nivel de riesgo mayor que implica fijar una tasa de corte mayor, por lo que habría una colisión de objetivos con la necesidad de fijar bajos niveles de tasa de descuento que maximicen la ejecución de nuevos proyectos.
- Más allá de los riesgos propios de la actividad, se debe plantear el objetivo de no incrementar innecesariamente la percepción de riesgo por parte de los inversores que se traducen en tasas de rentabilidad que harían restrictivo el acceso y la continuidad de la prestación del servicio.
- Su determinación debe encuadrarse en concordancia con el rendimiento general de otras actividades de servicio público y todo ello vinculado con la tasa media de crecimiento de la economía.



6. EXPLICACION DEL CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

A continuación se exponen los fundamentos y motivos que justifican la inclusión de los puntos más relevantes de la Carta de Entendimiento, y que oportunamente serán tomados en cuenta en la definición del Acuerdo de Renegociación del Contrato de Concesión.

1 – Glosario

Con respecto a éste Artículo, debe destacarse que las definiciones asumidas tienen como principal propósito precisar los conceptos claves sobre los cuales se funda el proyecto de entendimiento y su alcance.

2 – Contenidos Básicos del Acta Acuerdo de Renegociación Integral

Como se señaló previamente, la Carta de Entendimiento constituye un primer documento de consenso entre el Gobierno y el Concesionario sobre los puntos principales del futuro acuerdo. Ese documento está sujeto a distintas instancias de revisión y control previo a su aprobación. Dado que dicho documento constituye la base del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, en este punto se establecen los cinco elementos básicos que definen el alcance del ACTA ACUERDO:

- Estipulación de los efectos inmediatos de la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral.
- Determinación de las condiciones jurídicas, económico-financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el PERÍODO DE TRANSICIÓN CONTRACTUAL y una vez finalizado el mismo.
- Definición de un RÉGIMEN TARIFARIO DE TRANSICIÓN: Dicho programa incluye un incremento de la remuneración de la actividad a partir de junio de 2005. También comprende un mecanismo para mantener la remuneración a la concesionaria en moneda constante de manera de disminuir la incertidumbre debido al comportamiento de los precios relevantes para el costo del servicio.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- Determinación de las PAUTAS BÁSICAS para la realización de una REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL que entrará en vigencia a partir de mayo de 2006. Tales pautas incluyen el tratamiento de la Base de Capital y la Tasa de Rentabilidad.
- Establecimiento de mejoras en los SISTEMAS DE CONTROL Y MONITOREO DE LA CONCESIÓN mediante la implementación de sistemas de Contabilidad Regulatoria y de seguimiento de la Evolución Física y Económica del Sistema Eléctrico. Asimismo anualmente se elaborará un Informe de Cumplimiento del Contrato.

3 – Tipo y Carácter del Acuerdo

El Acta Acuerdo a celebrarse tendrá el carácter de Acuerdo de Renegociación Integral de la Concesión del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes N° 25.561 y 25.790 y el Decreto N° 311/03. El carácter del Acuerdo implica que comprende todas las cuestiones involucradas en la adecuación del contrato, de manera que con las previsiones adoptadas en el mismo, dicho contrato quedará regularizado una vez que se cumplan todos los actos y tiempos comprometidos.

4 - Plazo del Acuerdo

Abarca el período contractual que va desde el 6 de enero de 2002 hasta la finalización del contrato de concesión. El período de la emergencia comprendido entre el 6 de enero de 2002 y la vigencia del Acuerdo implica que el nivel tarifario vigente en ese período no será revisado con carácter retroactivo, y es considerado válido a todos los efectos, dado que la determinación tarifaria es una potestad del Estado.

Por otra parte, el período de transición hasta la vigencia de la Revisión Tarifaria Integral, prevista a partir del 1° de mayo de 2006, es el período de tiempo que se considera permitirá la normalización paulatina de la concesión y el ajuste gradual de todos los factores incidentes en las tarifas, conforme se estabilizan las condiciones socio-económicas del país. Y la remuneración de la concesionaria que se determina para ese período también constituye una tarifa definitiva, y no está sujeta a ningún tipo de revisión, salvo las previstas en el acuerdo a partir de su vigencia.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

La estabilización de las condiciones socio-económicas comprende la mejora en la distribución del ingreso nacional y la renegociación de la deuda externa, que permitirá la regularización del sistema de crédito a mediano y largo plazo indispensable para el saneamiento financiero de la actividad y la disponibilidad de recursos para apoyar la sostenibilidad y expansión del servicio.

5 - Régimen Tarifario de Transición

El Acta Acuerdo de Renegociación Integral contendrá un Régimen Tarifario de Transición consistente en:

- Un aumento de porcentaje explicitado sobre la remuneración actual de la empresa transportista, que entrará en vigencia el 1° de junio de 2005. La remuneración prevista permitirá a la empresa transportista cubrir en ese período los costos totales del servicio conforme la PROYECCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA establecida en la Carta de Entendimiento. Cabe reiterar que las remuneraciones vigentes en ese período, antes y después del incremento previsto, son las únicas válidas y reconocidas por el Estado, y no están sujetas a ninguna revisión con carácter retroactivo, salvo las redeterminaciones previstas expresamente en el ACUERDO, a partir de su vigencia.
- Asimismo, siempre que la empresa transportista cumpla los compromisos establecidos en el PLAN DE INVERSIONES, podrá disponer de un excedente de caja para solventar costos de capital.
- La actualización del cuadro tarifario ante eventuales variaciones de uno o varios de los precios de la economía que tengan impacto sobre el costo del servicio, conforme un índice específico. El ENRE iniciará un procedimiento de revisión de costos e ingresos con una periodicidad semestral cuando la variación del índice sea igual o superior al CINCO POR CIENTO (+/- 5 %) del total de los costos, de acuerdo con la fórmula establecida en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL. Cuando la variación del índice sea igual o superior al DIEZ POR CIENTO (+/- 10%), el Concesionario podrá requerir un análisis extraordinario de sus costos. El ENRE tiene un plazo máximo de SESENTA (60) días para expedirse respecto a la procedencia y la magnitud de la redeterminación de la remuneración del Concesionario.
- La incorporación de remuneración de ciertos equipamientos identificados que prestan un servicio específico al sistema eléctrico o están directamente vinculados a la demanda.



El régimen tarifario del Período de Transición se clausura con la realización de una Revisión Tarifaria Integral cuyos efectos entrarán en vigencia el 1° de mayo de 2006, mediante la cual se fijará un nuevo cuadro tarifario conforme a lo estipulado en la Ley N° 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, y las Pautas contenidas en el Acta Acuerdo de Renegociación Integral.

Los costos e ingresos considerados en el análisis están basados en la información económico-financiera de los servicios regulados y no regulados presentada por las empresas en respuesta a los requerimientos, primero de la ex - Comisión Renegociadora y luego de la UNIREN. Esos datos surgen de los registros contables de las empresas. Es decir, son datos declarados por las propias empresas y auditados con la metodología usual para las empresas comerciales. Este aporte de datos está limitado por la inexistencia, de una contabilidad regulatoria debidamente probada, avalada y controlada desde los inicios de la concesión.

Los datos obtenidos fueron analizados y evaluados en su consistencia temporal e interempresaria, y comparados con los datos y registros contables publicados. También se los comparó con la información proporcionada por el Ente de Control. En la medida que se contó con la información apropiada, en la comparación de los valores se tuvieron en cuenta no sólo las magnitudes monetarias, sino también las físicas.

Luego de este análisis y evaluación se procuró determinar y/o estimar valores de “costos ajustados”. Este concepto de *costos ajustados* implica una aproximación a los costos eficientes del servicio y que hay ciertos rubros identificados cuyo reconocimiento no se incluye en la remuneración, valores o conceptos cuya variación se sujeta a algún parámetro oficial reconocido, y la inclusión de ciertos parámetros de eficiencia.

La proyección de estos costos a incluir en el acuerdo no solo abarcará valores monetarios, sino también físicos.

La idea central que se sostiene, en particular en el caso de las concesiones de transporte de energía eléctrica, es que en el PERÍODO DE TRANSICIÓN se reconocen los costos que cumplan con las siguientes condiciones: a) ser considerados indispensables para sostener el servicio en las



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

condiciones de calidad y seguridad postergando todas aquellas erogaciones que no son absolutamente imprescindibles para este fin; b) se correspondan con niveles de inversión crecientes en reposición, mejora y cambio tecnológico en correspondencia con las necesidades críticas de los sistemas; y c) guardan relación con los costos declarados por las empresas y con las previsiones realizadas por el ENRE en oportunidad de las revisiones tarifarias asociadas al primer quinquenio. Esto implica la aplicación prioritaria de los recursos a la recuperación de la inversión crítica con mayores impactos sobre la calidad y seguridad del servicio y una rentabilidad, sobre el capital propio, acotada y que varía en su nivel según la situación económico-financiera de cada concesionaria.

Respecto a la rentabilidad considerada en el análisis, cabe señalar que la misma es acorde con una serie de resguardos que acotan los riesgos de la concesionaria. Por ejemplo:

- La inclusión en la tarifa de un Plan de Inversiones.
- Un excedente de caja que permite a la empresa discutir con los acreedores financieros una refinanciación de las deudas, en caso de considerarlo necesario.
- Evaluación oportuna de cambios regulatorios y normativos que impacten en los costos del servicio y de los cuales podría resultar un cambio en el nivel de remuneración del Concesionario.
- Revisiones semestrales de variación de los precios relevantes para el servicio.
- Reducción del costo de las penalidades asociadas a indisponibilidades sin vinculación directa o indirecta con las responsabilidades del concesionario.
- Las previsiones adoptadas implican que el concesionario tendrá la oportunidad de contar con un cierto nivel de rentabilidad en la medida que opere la empresa en forma razonable y eficiente. Esto implica que, conforme el criterio seguido en la Ley N° 24.065, no existe una garantía de rentabilidad.

6 – Régimen de Calidad de Prestación del Servicio

Durante el Período de Transición y a partir de la vigencia del Acuerdo, la concesionaria prestará el servicio público en el nivel de calidad y seguridad establecido en el CONTRATO con las siguientes modificaciones:

- Incorporación de una Calidad de Referencia, sobre la base del desempeño de los sistemas en el período 2000-2004. En el caso de mantenimiento o mejora de la calidad del servicio,



se contemplan: incrementos en el nivel de los premios (en el caso de transporte de electricidad), ajuste en el nivel de las penalidades, diferimiento y pago en cuotas de penalidades adeudadas, y asignación de penalidades a inversiones adicionales.

- Eliminación transitoria de penalidades sobre indisponibilidades de instalaciones en donde la responsabilidad verificada del concesionario no existe o no es significativa.
- Estos mecanismos se asientan sobre la necesidad de privilegiar, en este período de emergencia, las señales y la asignación de recursos hacia las acciones más efectivas y eficientes; minimizando, por otra parte, las exigencias de caja dentro de un margen de razonabilidad, para amortiguar el impacto de los requerimientos tarifarios requeridos para sustentar el servicio en condiciones de calidad y seguridad.

7 – Proyección Económico - Financiera

El Acta Acuerdo de Renegociación Integral establece una Proyección Económico-Financiera para el año 2005 y primer cuatrimestre del año 2006 que se fija sobre las bases de cálculo e hipótesis acordadas, en pesos y en unidades físicas, para la facturación, la recaudación, los costos operativos, las inversiones, las amortizaciones y los impuestos y tasas del servicio.

Estas proyecciones constituyen el escenario operativo de la empresa tomado en consideración para acceder al entendimiento, y por lo tanto, el Estado controlará su vigencia mientras dure el Acuerdo. El objetivo principal de esta condición es asegurar prioritariamente la sustentabilidad del servicio mientras duran las condiciones de la transición, estableciendo a priori el destino prioritario de los recursos que surgen de la tarifa pagada por los usuarios.

8 – Plan de Inversiones

Este punto establece que el Acta Acuerdo incluirá un Plan de Inversiones detallado, en unidades físicas y monetarias, para el período comprendido entre junio de 2005 y mayo de 2006, que la empresa transportista deberá ejecutar con el objeto de satisfacer el crecimiento del mercado, la reposición de las instalaciones, la calidad de servicio, la seguridad, las exigencias ambientales y la eficiencia operativa de la empresa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El desarrollo y cumplimiento del Plan de Inversiones será exclusiva responsabilidad de la concesionaria y será controlado y monitoreado periódicamente por la Autoridad de Aplicación del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, con las facultades necesarias para someter el avance y cumplimiento del Plan de Inversiones a auditorías y a realizar un control pormenorizado y detallado del mismo.

Se trata de inversiones consensuadas y comprometidas por el concesionario, el cual podrá solicitar ciertas modificaciones que las adecuen a situaciones de cambio en el mercado, no previstas al momento del Acuerdo.

De acuerdo con el principio planteado, en el Período de Transición se considera crítico mantener un nivel de inversiones que garantice las condiciones de seguridad y calidad del servicio, y su sustentabilidad en el largo plazo.

9 – Cumplimiento del Plan de Inversiones

Para asegurar el cierre económico del Acta Acuerdo, ésta contiene medidas que fortalecen los mecanismos de cumplimiento del Plan de Inversiones por parte de la concesionaria. En este sentido se estipula que la concesionaria no podrá pagar dividendos, si no ha dado cumplimiento previo al Plan de Inversiones comprometido. Esta condición reafirma el objetivo del Estado de garantizar prioritariamente un nivel adecuado de inversiones en el Período de Transición con los recursos generados con la tarifa.

10 – Obligaciones Particulares durante el Período de Transición

Mediante esta disposición se puntualizan tres obligaciones esenciales específicas cuyo cumplimiento le permiten al concesionario acceder a ciertas facilidades con relación al diferimiento de las multas adeudadas. Esta facilidad debe ser leída en el contexto de las concesiones recíprocas entre las partes a fin de darle viabilidad al Acuerdo y lograr el objetivo fundamental de regularizar el contrato de concesión con el menor costo para el Estado, la empresa y los usuarios.

Cumpliendo con las condiciones establecidas, el concesionario deberá pagar, previo a la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral, las multas adeudadas y notificadas antes del 6 de enero de 2002. A su vez, podrá diferir el pago de las multas impagas notificadas con posterioridad



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

a esa fecha, y las que se encuentren en proceso administrativo, previo a la eventual notificación. Los importes podrán ser abonados en SEIS (6) cuotas semestrales iguales, venciendo el plazo para cancelar la primera cuota a los CIENTO OCHENTA (180) días de la entrada en vigencia de la Revisión Tarifaria Integral. Asimismo, el importe de las sanciones será actualizado hasta el momento de su efectivo pago en forma similar a la variación que se aplique a la remuneración media de la concesionaria.

El incumplimiento de las obligaciones esenciales asumidas en el Acta Acuerdo por parte de la concesionaria determinará la extinción automática del derecho a diferir el pago.

Sin perjuicio de la definición que pueda hacerse en el Acta Acuerdo de Renegociación Integral se consideran obligaciones esenciales a los efectos de la presente cláusula: el cumplimiento del cronograma del Plan de Inversiones, las obligaciones en materia de calidad del servicio y la obligación de dar la información que permita el seguimiento técnico y económico de la Proyección Económico-Financiera y del Plan de Inversiones.

Tal como se señala en el punto 6, el objetivo principal de esta condición forma parte de la necesidad de minimizar, en este período de transición y de paulatina normalización contractual, las exigencias de caja del Concesionario para amortiguar el impacto de los requerimientos tarifarios para sustentar el servicio en condiciones de calidad y seguridad.

En el Anexo VII de este informe se incluye documentación aportada por el ENRE con un detalle de las multas acumuladas de las concesionarias. Conforme dicha información hasta el 20/06/2004 existen cargos formulados pendientes de pago por aproximadamente \$ 2.700.-. Igualmente se solicitó nuevamente información actualizada hasta la fecha, a fin de incluir en el Acta Acuerdo el detalle conciliado de las multas adeudadas comprendidas en el convenio y los diferentes tratamientos para cada categoría.

11 – Cambios normativos y regulatorios durante el Período de Transición

Esta condición tiende a proteger la eficacia del Acuerdo de dos factores que pueden afectar su validez y cumplimiento. El primero está relacionado con la metodología empleada para definir los costos reconocidos o costos ajustados. De manera que cualquier nuevo elemento de costo, no contemplado en la proyección original, que surja luego de establecido el Acuerdo, pueda ser



considerado en una instancia de análisis que determine la procedencia de su reconocimiento, y la eventual magnitud de su traslado a la remuneración reconocida.

El segundo factor relevante tomado en cuenta es la incertidumbre derivada de diversas iniciativas originadas en distintos ámbitos del Estado, respecto a cambios en el régimen regulatorio vigente, u otras normas vinculadas. Un caso puntual es la posibilidad de que se establezca un Régimen General para los Servicios Públicos, que pueda contener una o más disposiciones que alteren las reglas de prestación del servicio, incrementando su costo. En este sentido esta disposición permite al concesionario recurrir a la Autoridad de Aplicación y hacer una requisitoria debidamente documentada sobre la eventual alteración de los costos reconocidos en su remuneración. Otro ejemplo de eventuales circunstancias que pueden darse durante el transcurso del Acuerdo, son las disposiciones gubernamentales respecto a incrementos salariales obligatorios y que por lo tanto deben ser asumidos por el concesionario.

12 – Régimen de extensión y ampliaciones del sistema de transporte

A opción del Concesionario y con el objeto de mejorar la dinámica de crecimiento de los sistemas, el control de los contratos y en consecuencia la calidad y el costo de los servicios para los usuarios, se introducen cambios en el Régimen de Ampliaciones del Sistema de Transporte. Las modificaciones atienden fundamentalmente las siguientes singularidades del sistema de transporte:

- La normativa vigente que regula el sistema de transporte establece que las responsabilidades sobre la inversión no están concentradas en los concesionarios, es decir, no todo se resuelve a través de la tarifa que perciben los mismos y aún menos las ampliaciones que impone el crecimiento del mercado, las que generan sobrecostos adicionales a los usuarios o la utilización de recursos específicos del sector.
- Las restricciones que se observan en el sistema de transporte y la necesidad de avanzar en la consolidación de los sistemas y de las empresas concesionarias como unidades técnicas y económicas.
- El régimen actual – Reglamento de Acceso a la Capacidad Existente y Ampliaciones del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica – diseñado como instrumento sobre el cual asentar el crecimiento de la red, evitando el desarrollo monopólico ha generado efectos no deseados:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

limitaciones en el traslado de los beneficios de escala a la tarifa y participación indirecta de los transportistas en las actividades y responsabilidades de los Transportistas Independientes.

- Falta de simetría en las responsabilidades técnicas y económicas entre todos los actores con participaciones en el manejo de los sistemas de transporte de energía eléctrica.

Con el objetivo mencionado se introducen las siguientes modificaciones:

- Incorporación alternativa de la figura del “CONTRATO EXCLUSIVO DE CONSTRUCCIÓN DE AMPLIACIONES (CECA)”, basado en la determinación del “Constructor de la Ampliación”, entendiéndose como tal, al sujeto que firma un contrato de Construcción de la Ampliación con el CONCESIONARIO, o que requiera del CONCESIONARIO una licencia de Constructor de la Ampliación, y cuyo objeto en ambos casos, resulte exclusivamente la construcción de una ampliación al Sistema de Transporte.
- Modificaciones en las exigencias para el otorgamiento de las licencias para el Transportista Independiente y ajustes en los criterios para la determinación de la retribución, la que en todos los casos deberá ajustarse a los costos eficientes.

13 – Revisión Tarifaria Integral y Pautas para su Realización

La regularización del contrato finaliza con la realización de la REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL, según las disposiciones establecidas en la Ley N° 24.065 y normas vinculadas, cuya conclusión está prevista para el 30 de marzo de 2006, y cuyo resultado estará vigente a partir del 1° mayo de 2006. Dado que el ENRE debe asumir, durante los años 2005 y 2006, las revisiones tarifarias de los 11 contratos de concesión de transporte y distribución de electricidad, se ha previsto el escalonamiento en el tiempo de las mismas para distribuir a lo largo de ese período esa especial carga de trabajo.

A fin de que en dicho proceso de revisión se contemplen todos los aspectos que permitan la mejor adecuación del contrato, y la mejora en los sistemas de control en cuanto a su cumplimiento, se estipulan en el Acuerdo un conjunto de PAUTAS que deberán ser seguidas por el ENRE en esa instancia. Algunas de estas PAUTAS son producto del análisis realizado por la UNIREN en oportunidad de la elaboración del Informe de Cumplimiento de los Contratos de Concesión, y otras de la necesidad y conveniencia de contar con más y mejores elementos de juicio para determinar el nivel de remuneración acorde con condiciones de eficiencia.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Finalmente cabe señalar que, en el caso que la variación de la remuneración resultante de la REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL sea superior a prevista para junio de 2005, la misma se aplicará en TRES (3) etapas, con CIENTO OCHENTA (180) días de diferencia entre cada una de ellas, para amortiguar los efectos sobre los ingresos de los usuarios finales.

14 – Mejora en los Sistemas de Información

En este punto se establece el deber de la concesionaria de informar a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL a los fines de permitir el seguimiento técnico y económico de la PROYECCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA, y del PLAN DE INVERSIONES de manera de asegurar su control y cumplimiento, y conocer eventualmente los cambios ocurridos con relación al escenario original del Acuerdo.

Asimismo, en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL se dispondrá la implementación de sistemas de información y base de datos referidos a la Contabilidad Regulatoria, y a la Evolución Física y Económica del Sistema Eléctrico, con el objeto de mejorar el monitoreo y control permanente y rutinario del contrato y el servicio.

El ENRE con la información suministrada por la concesionaria y otros datos que considere pertinente, elaborará anualmente un INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO la concesionaria que permita contar con los elementos necesarios y actualizados para conocer la evolución del servicio, los planes de la concesionaria para el futuro y las acciones realizadas y sus resultados respecto de la obligación de cumplir el contrato y mejorar el servicio.

Estos requerimientos de información tienen dos motivos principales. El primero es permitir un seguimiento ajustado de los compromisos adquiridos en el Acuerdo. El segundo, mejorar los sistemas permanentes de información de las concesiones, de manera de avanzar en la superación de los déficit de control por parte del Estado que se pusieron de manifiesto en el INFORME DE CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS.

15 – Desarrollo de Tecnologías e Investigación y Política de Proveedores y Compre Nacional



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

En esta cláusula se establece que la concesionaria deberá llevar adelante programas conjuntos con centros de investigación del país, particularmente de carácter público, en materias referidas a la transferencia, la adaptación y el desarrollo de tecnologías.

Por otra parte, el ENRE velará porque el sistema de compras y contrataciones de la concesionaria sea transparente y competitivo vigilando, entre otras cosas, las eventuales relaciones societarias con sus proveedores.

Con estas condiciones se apunta a ajustar los mecanismos de aprovisionamiento de bienes y servicios de las empresas para que estos sean compatibles con las políticas del Gobierno en materia de estímulo a la producción y tecnología local, y el aumento en los niveles de empleo.

16 – Auditoría Técnica y Económica de los Bienes Esenciales afectados al Servicio Público

En este punto se establece que bajo pautas del ENRE se procederá a auditar los Activos Esenciales de las concesionarias afectados al servicio público. Se considera activos esenciales a aquellos que por sus características técnicas y valor económico son los apropiados para la prestación del servicio. Esta condición apunta a preservar el patrimonio dedicado al servicio, que en última instancia es un patrimonio de carácter público, y evitar incluir en el eventual reconocimiento de costos, ya sea para fines tarifarios u otros motivos, bienes no apropiados a un servicio eficiente o incorrectamente valorizados o pertenecientes a terceros.

Respecto a los bienes dedicados a la prestación del servicio, cabe recordar que el numeral 13 del artículo 18 de la Ley N° 15.336 vigente, establece que en los contratos de concesión del servicio eléctrico de jurisdicción nacional debe figurar la metodología de justiprecio de este tipo de bienes, cuando los mismos se consideren a los efectos del cálculo de la tarifa. Si bien existen distintas metodologías posibles para la determinación de la tarifa del servicio, la experiencia indica que en oportunidad de la revisión tarifaria el Ente Regulador computó a estos efectos los bienes declarados por la concesionaria, aunque sin verificar su existencia, calidad y costo.

La actualización tecnológica posibilita a costos razonables y con beneficios operativos para el organismo de control, contar con sistemas ágiles de actualización de tales bases de datos y su relación con otras ya existentes.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

17 – Incumplimiento

Esta condición establece que los incumplimientos de la concesionaria respecto de las obligaciones pactadas en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL que no tengan prevista una sanción específica en la misma, serán pasibles de la aplicación del régimen sancionatorio de la concesión.

18 – Reclamos Fundados en Medidas de la Emergencia: Renuncia de Acciones Legales

Al momento de la firma de la Carta de Entendimiento no existen reclamos o acciones planteadas al ESTADO NACIONAL por parte de la PROVINCIA DEL NEUQUEN como de la EMPRESA TRANSPORTISTA en sede administrativa, arbitral o judicial, nacional o internacional vinculadas a las medidas adoptadas en razón de la situación de emergencia declarada por la Ley N° 25.561.

Asimismo, tanto la PROVINCIA DEL NEUQUEN como de la EMPRESA TRANSPORTISTA, renuncian en forma íntegra y expresa a efectuar en lo sucesivo, cualquier tipo de reclamo o acción fundados en los hechos o medidas dispuestas por el CONCEDENTE en razón de la mencionada causa.

19 - Instrumentación del Acuerdo

Conforme esta cláusula es condición para la celebración del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL que sus términos y condiciones sean ratificados conforme al procedimiento establecido en el Decreto N° 311/03. A tales efectos, la presente Carta de Entendimiento será dada a conocer en un procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA, con el objeto de brindar participación a los usuarios, organizaciones no gubernamentales y otros interesados respecto del contenido de los términos y condiciones que regirán el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL.

20 - Condiciones para la Entrada en Vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral

Son condiciones habilitantes de la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- a) El cumplimiento de los procedimientos previstos en la Ley N° 25.790, el Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.
- b) El dictado de un Decreto del GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN que apruebe la suscripción del ACUERDO.

21 – Regularización del Contrato de Concesión

Se acuerda entre las Partes el compromiso de realizar todos los esfuerzos y gestiones tendientes a perfeccionar los instrumentos legales mencionados en primer párrafo de Antecedentes y Consideraciones, con el objetivo de ordenar la situación en la que se encuentra la Concesión del Servicio de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal en el ámbito de la Región del Comahue - Subsistema Neuquén. Para lo cual, el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUEN se compromete a realizar las acciones necesarias para regularizar esta situación durante el transcurso del año 2007.

22 – Seguimiento e Implementación de Procesos para el Cumplimiento de las Disposiciones del Acuerdo

En este punto se determina que corresponde a la UNIREN impulsar y hacer el seguimiento de todos los procedimientos requeridos para elaborar el Acuerdo y hasta su formalización, mediante Decreto del Poder Ejecutivo Nacional.

A partir de la aprobación del Acuerdo por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, corresponde a la Secretaría de Energía y al ENRE, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, dictar todas las medidas y llevar a cabo todas las acciones dispuestas en el mismo, y que sean necesarias para el cumplimiento de los acuerdos alcanzados, a fin de lograr en el tiempo la efectiva normalización del contrato de concesión.