ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

Resolución 73/2017

Buenos Aires, 31/01/2017

VISTO el Expediente del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE) N° 47.302/2016, y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Resolución MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINERÍA N° 196 de fecha 27 de Septiembre de 2016 se instruyó al ENRE para que lleve a cabo todos los actos que fueran necesarios a efectos de proceder a la Revisión Tarifaria Integral de las Empresas Transportistas de Energía Eléctrica, la que debe entrar en vigencia antes del 31 de Enero del año 2017.

Que la Revisión Tarifaria Integral del Transporte de Energía Eléctrica correspondiente a la EMPRESA DE TRANSPORTE POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (en adelante TRANSBA S.A. o la TRANSPORTISTA) se enmarca en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL (ACTA ACUERDO) suscripta entre la Ex -UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) y dicha Empresa Concesionaria, que fuera ratificada por Decreto N° 1.460 de fecha 28 de noviembre del año 2005.

Que con el objeto de cumplir con la instrucción impartida por el MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINERÍA, el ENRE mediante su Resolución Nº 524 de fecha de 28 de Septiembre 2016, aprobó el Programa para la Revisión Tarifaria del Transporte de Energía Eléctrica en el año 2016, que establece los criterios y la metodología para el proceso de la Revisión Tarifaria Integral y el consecuente plan de trabajo.

Que asimismo, por Resolución ENRE Nº 552 de fecha 22 de Octubre de 2016 rectificada por su similar N° 580 de fecha 09 de Noviembre de 2016, el ENRE aprobó el régimen de afectación de sanciones por calidad objetivo, que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el régimen de calidad de servicio y sanciones del Sistema de Transporte, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, así como el cálculo para la aplicación de sanciones en la supervisión de la operación y el mantenimiento del equipamiento de sus transportistas independientes.

Que a su vez, mediante la Resolución ENRE N° 553 de fecha 26 de Octubre de 2016 el ENRE resolvió aprobar la tasa de rentabilidad en términos reales y después de impuestos que LAS TRANSPORTISTAS deberán tener en cuenta para la determinación de sus ingresos.

Que teniendo en consideración los “Criterios para la Presentación de la Propuesta Tarifaria” aludidos en los Considerandos precedentes, mediante Nota de Entrada N° 235.359, de fecha 1° de noviembre de 2016 y Nota de Entrada N° 235.912, de fecha 11 de noviembre de 2016 y complementarias, TRANSBA ha presentado su respectiva propuesta tarifaria, la que obra en el Expediente mencionado en el VISTO.

Que habiéndose cumplido las etapas previstas en el plan de trabajo establecido en la Resolución ENRE N° 524 de fecha 28 de septiembre de 2016 y complementarias, mediante la Resolución ENRE N° 604/2016 de fecha 21 de Noviembre de 2016 modificada por su similar N° 616/2016 de fecha 2 de Diciembre de 2016, se convocó a la realización de una Audiencia Pública, con fecha 14 de Diciembre de 2016 a los efectos de dar tratamiento a la Propuesta Tarifaria para la Revisión Tarifaria Integral presentada por TRANSBA.

Que la Audiencia Pública se rigió de conformidad con el procedimiento establecido por Decreto N° 1.172 de fecha 3 de Diciembre de 2003, receptado por la Resolución ENRE N° 30 de fecha 15 de Enero de 2004.

Que, en efecto, dicha Resolución ENRE N° 30/2004 adoptó como Reglamento de Audiencias Públicas el “Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional” y el “Formulario de Inscripción para Audiencias Públicas del Poder Ejecutivo Nacional” que, como Anexos I y II, forman parte integrante del Decreto N° 1.172/2003.

Que la Audiencia Pública se realizó en el “Estadio José María Minella”, sito en Ortiz de Zárate y Avenida de las Olimpíadas, en la ciudad de MAR DEL PLATA, Provincia de BUENOS AIRES, el día 14 de Diciembre de 2016 a las 9 horas.

Que en primer lugar, en su presentación del 11 de noviembre de 2016, TRANSBA realiza un breve análisis de la evolución de los costos históricos, donde concluye que sus costos medios como transportista han disminuido a lo largo del periodo que abarca desde el año 1999 hasta el año 2016.

Que por otra parte, LA TRANSPORTISTA asegura que “la falta de actualizaciones tarifarias y previsión de ingresos desde el año 2002 incentivó a una fuerte disminución de costos medios operativos optimizando de manera forzada los costos operativos y la actividad general de la compañía”.

Que TRANSBA dice que precisa incrementar el nivel de actividad operativa a los fines de cumplir con los programas de mantenimiento estacional definidos en los procedimientos y preservar las instalaciones concesionadas en condiciones de calidad y seguridad. A tal fin, para el año 2017 prevé que será necesario incrementar el nivel de actividad operativa un TREINTA POR CIENTO (30%) respecto del año 2016, con incorporación de dotación de personal adicional al actual para completar la plantilla de personal mínima necesaria.

Que TRANSBA presentó el informe “Descripción de Pautas y Justificación de Proyecciones de Costos 2017 – 2021”, donde explica las proyecciones de cada rubro de costos para el próximo período tarifario, realizadas en PESOS constantes del mes de diciembre del año 2016, en base a las instalaciones en servicio al 31 de diciembre de 2016.

Que en el rubro “costos de personal”, el más importante en la estructura de costos de LA TRANSPORTISTA, esta proyecta un incremento del CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45 %) a valores corrientes para el año 2017 respecto del año 2015, que obedece al incremento en la cantidad de personal y a la anualización de aumentos de salarios 2015 y 2016.

Que TRANSBA declara 386 empleados de la actividad regulada al 31 de diciembre del año 2015. Informa

que hasta el 30 de septiembre del año 2016 se han incorporado 7 personas y que está prevista la incorporación de 10 vacantes pendientes hasta el 31 de Diciembre del año 2016, 47 personas para el año 2017, 9 personas para el año 2018 y 3 personas para el año 2019. No se proyectaron ingresos de personal para los años 2020 y 2021.

Que TRANSBA justifica estos ingresos de personal en la necesidad de atender la operación, administración y mantenimiento del Sistema de Transporte de energía por Distribución Troncal en la provincia de Buenos Aires que actualmente se encuentra al límite de sus posibilidades

Que en el rubro “otros costos del personal” TRANSBA proyecta un incremento a valores corrientes del CIENTO DIECINUEVE POR CIENTO (119 %) en el año 2017 respecto del 2015 y los explica por mayores costos en capacitación y entrenamiento del personal actual e ingresante, por el cumplimiento del plan de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo, adecuación de instalaciones en función de los requerimientos legales del Decreto N° 351/1979 modificada por su similar N° 1.338/1996, reglamentarios de la Ley N° 19.587/1973. Incluye también los gastos asociados con el cumplimiento de disposiciones referidas al plan de gestión ambiental.

Que para el año 2021, TRANSBA prevé como gasto extraordinario la entrega de camperas y mamelucos térmicos, los cuales cuentan con una frecuencia de entrega trianual.

Que en el rubro “honorarios por servicios” de apoyo operativo, administrativo y financiero, TRANSBA proyecta un aumento para el año 2017 que dice obedecer a la inflación observada en el período 2015-2016.

Que en cuanto a los “honorarios profesionales”, que incluyen principalmente honorarios por consultoría técnica, legales, auditoría externa e interna, asesoramiento del Comité de Auditoría y honorarios por desarrollo de Sistemas, TRANSBA justifica el incremento del SESENTA Y SIETE POR CIENTO (67 %) en valores corrientes en el año 2017 respecto del año 2015, por los incrementos de precios del periodo en la certificación de equipos y personal y en los honorarios correspondientes a Servicios Legales, de Auditorías Internas, Externas y Consultorías de Sistemas y Técnicas.

Que LA TRANSPORTISTA proyecta para el año 2017 una variación del OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82 %) respecto del año 2015 a valores corrientes en el rubro “mantenimiento de equipos eléctricos”, por las variaciones de precio y tipo de cambio, previendo un incremento del stock por nuevas instalaciones. Además, prevé un incremento en compras de repuesto para los RBC de los transformadores de potencia y servicios auxiliares, montaje de H°G° en el Corredor de 66 KV Bragado-Trenque Lauquen y en las líneas 6BGNJ1-6CJNJ1-6PHTL1, compra de repuestos menores para interruptores ELF y seccionadores de línea y para la reposición de materiales de stock de uso frecuente en el mantenimiento de los equipos.

Que en “materiales y contrataciones para obras”, TRANSBA proyecta un aumento a valores corrientes del CIENTO TRECE POR CIENTO (113 %) para el año 2017, por el traslado del transformador 1 de ET Coronel Dorrego. Para 2018 prevén la corrección de la verticalidad de 5 postes en el Distrito Madariaga.

Que en “combustibles y lubricantes”, LA TRANSPORTISTA prevé un incremento total del rubro del SESENTA Y TRES POR CIENTO (63 %) para el año 2017 respecto del año 2015 a valores corrientes. TRANSBA asegura que desde enero del año 2015 a la fecha de su presentación, el precio del gasoil se ha incrementado un CINCUENTA Y UNO (51 %), verificando desde Enero/16 a la fecha un incremento

del TREINTA Y UNO POR CIENTO (31 %), previendo para 2017 una variación por los mantenimientos adicionales a realizar.

Que en el rubro “mantenimiento general”, que incluye los contratos de reparación, mantenimientos periódicos prestados por terceros, materiales y repuestos relacionados con el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de sus instalaciones, la reparación de rodados, edificios e instalaciones cuyo monto y efecto en la vida útil de los bienes no implique ser considerado como inversiones, TRANSBA proyecta un incremento del costo en mantenimiento general del CIENTO TREINTA POR CIENTO (130 %) en términos corrientes en comparación con el año 2015, que justifica por el incremento de costos de la construcción (según INDEC desde Dic/14 a Oct/16 el índice de la construcción tuvo una variación del 69%, y del 18.9% entre el mes de Enero/2016 y Julio/2016), por mayores costos en las reparaciones de rodados, en particular los equipos pesados y especiales.

Que además, para el 2017 LA TRANSPORTISTA sostiene que el rubro también se verá afectado por el incremento del contrato vigente con las Cooperativa de Madariaga, Cooperativa Pinamar, Cooperativa Villa Gesell y Tornquist por el servicio de expectancia.

Que asimismo, para el año 2017, TRANBA prevé un incremento del gasto en este concepto a causa de las mejoras ambientales atrasadas (PGA 2014-2016) debido a que por cuestiones de presupuesto se habían recortado y están pendientes de su realización (repintado de bateas contenedoras de trafos, construcción de bateas de contención trafos de reserva en ET LUJÁN y ZÁRATE), además de un incremento para las futuras mejoras ambientales incluidas en el Plan 2017 (pintura bateas, pozos y cámaras separadoras, de ambos distritos de la R. Norte). Se prevén intervenciones en las líneas Las Palmas–San Pedro, Laminados Industriales–San Nicolás, Siderar–San Nicolás, Ramallo–Siderar entre otras en donde luego de recorridas propias y Auditorias de Seguridad Publica se ha detectado corrosión en las mismas.

Que en cuanto al consumo de energía eléctrica en las Estaciones Transformadoras (EETT), Edificios y repetidoras de los sistemas de microondas, el aumento del QUINCE POR CIENTO (15 %) previsto para el año 2017 por TRANSBA, obedece principalmente a la incorporación de instalaciones entre los años 2015/2016.

Que en los gastos por Administración del MERCADO ELÉCTRICO MAYORISTA (MEM), el incremento previsto para el año 2017 es del CUATROCIENTOS TREINTA Y UN POR CIENTO (431 %) en términos corrientes respecto del año 2015 y TRANSBA lo asocia a la variación de su propia remuneración, lo que provoca el incremento de su participación en los gastos.

Que para la Tasa de Fiscalización y Control que se abona al ENRE conforme el Artículo 66 de la Ley N° 24.065, TRANSBA proyecta una variación respecto del año 2015 del CIENTO TREINTA Y UNO POR CIENTO (131 %) y en la cuota social de la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (ATEERA), prevé una variación 2017 versus 2015 del UNO POR CIENTO (1 %).

En el rubro “comunicaciones”, que incluye el canon de la Comisión Nacional de Comunicaciones, los servicios de comunicaciones satelitales y telefonía celular, accesos de Internet, vínculo con los servidores de Sede Central y el resto de las tarifas telefónicas, el incremento previsto por TRANSBA a valores corrientes en el rubro es del CUARENTA Y NUEVE POR CIENTO (49 %) comparando el año 2017 con el

2015, adjudicándolo principalmente al aumento del canon CNC, el alquiler de un mayor espacio de comunicaciones y la contratación de nuevos servicios de datos para transferencia de información. Además, por incorporación del nodo San Nicolás a la red MPLS prevista para los años 2017 y 2018 y la vinculación del nuevo Sistema de Operación en Tiempo Real del COTDT en ET Ezeiza con los nodos recolectores.

Que en los “servicios de transporte” del personal, que tiene su base de mantenimiento en estaciones que se encuentran a varios kilómetros de distancia de centros urbanos de residencia, TRANSBA proyecta un incremento del CIENTO SESENTA Y OCHO POR CIENTO (168 %) a valores corrientes, que obedece según señala a incrementos de precios de las empresas de transporte en el periodo Ene/2015 – Oct/2016 del SETENTA Y NUEVE COMA OCHO POR CIENTO (79,8 %).

Que en cuanto al cargo devengado por cobertura de “Seguros” relativos a todo riesgo operativo (equipos de estaciones), vehículos (automotores, camionetas, camiones, grúas, etcétera), transporte importación / exportación, valores en caja, responsabilidad civil, transporte terrestre, aeronavegación, entre otros; LA TRANSPORTISTA justifica un incremento del OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82 %) para el período 2017, por la variación de los valores de reposición de los bienes asegurados, por la mayor obsolescencia de los equipos y por una vida útil remanente más baja y por las nuevas incorporaciones del periodo (Equipos/Vehículos).

Que en el rubro de “alquileres” de oficinas, antenas de comunicaciones, rodados, viviendas al personal y maquinaria, se proyecta un incremento del SETENTA Y TRES POR CIENTO (73 %) para el próximo período, que justifica por la necesidad de alquiler de equipos para la realización de los diversos mantenimientos adicionales previsto en el año, de equipos para ampliaciones de limpieza de franja de servidumbre y también por incremento de los precios.

Que en “viajes y estadías”, TRANSBA proyecta para el año 2017 un incremento del OCHENTA POR CIENTO (80 %), que justifica conforme a las actualizaciones periódicas que se acuerdan con las entidades sindicales (SESENTA Y DOS COMA TREINTA Y CINCO POR CIENTO -62,35 %- de Enero/15 a Oct/16), y adicionalmente, por el incremento asociado al personal a ingresar para el año y los viáticos asociados a los Mantenimientos Extraordinarios a realizar.

Que en cuanto a los costos de las Licencias de Software, suministros informáticos (tóner, repuestos para P.C., C.D,’s, etcétera), gastos de papelería, insumos de oficina, las impresiones, folletería institucional, y la impresión de los libros Memoria y Estados Contables, TRANSBA proyecta un importante incremento del DOSCIENTOS OCHETA Y NUEVE POR CIENTO (289 %) a valores corrientes, que adjudica a incrementos de precios y costos de las contrataciones por reparación y mantenimiento de impresoras, equipos de escritorio y repuestos menores; a la ampliación de servicios asociado al incremento de personal e instalaciones del periodo 2015/2016; a la renovación de licencias de software utilizados y adquisición de nuevos productos de Software. LA TRANSPORTISTA argumenta que se incrementó el valor del contrato a 36 meses del Datacenter (Telecom) celebrado en el año 2016, agregando nuevos servicios y equipamiento (Tecnología Virtualización y Webscale) con mejoras en su capacidad, performance en procesamiento y otras funcionalidades resguardando la integridad de los datos.

Que en el rubro “impuestos, tasas y contribuciones”, LA TRANSPORTISTA proyecta un incremento para el año 2017 respecto al período 2015 del DOS MIL SESENTA Y SIETE POR CIENTO (2.067 %), que según indica, obedece a incrementos asociados a la variación de precios del período, a la aplicación del

Impuesto Ley Débitos/Créditos a una mayor cantidad de cobranzas, pagos y al incremento de las alícuotas municipales, provinciales y en patentes vehiculares (afectadas por el incremento de la valuación de los vehículos).

Que para los “honorarios de Directores y Síndicos”, el aumento informado en la proyección 2017 del rubro es del CIENTO VEINTISIETE POR CIENTO (127 %).

Que en el rubro “vigilancia y seguridad” en estaciones y oficinas, TRANSBA proyecta un incremento del CIENTO CINCUENTA Y SIETE POR CIENTO (157 %), informando que obedece al aumento del costo de los servicios para las nuevas contrataciones a valores 2016 (Convenio de vigiladores año 2016: TREINTA Y OCHO POR CIENTO -38 %- de aumento, Gendarmería Nacional, Policía de la Provincia de Buenos Aires y Provincial de la Pampa que trasladan directamente al precio de los Servicios los aumentos salariales impulsados por el Gobierno) y a la necesidad contingente de reforzar el servicio de vigilancia en las Estaciones Necochea, Tandil y Distrito Madariaga a partir de hechos vandálicos registrados en las mismas.

Que en cuanto al servicio de mantenimiento de estaciones y la limpieza de oficinas, la variación de costos proyectada del rubro es del SESENTA Y SIETE POR CIENTO (67 %) respecto al período 2015, que según TRANSBA obedece principalmente al incremento cuantitativo del servicio, en donde el servicio de limpieza es insuficiente, como en la ET Campana 132 kV que funciona como base del personal de Mantenimiento de Líneas y prevé además la incorporación del servicio de limpieza en las nuevas instalaciones a ingresar en el 2017 (detalladas anteriormente) y la incorporación de los almacenes regionales, instalaciones que hoy en día no cuentan con servicio de limpieza.

Que en el costo correspondiente al servicio de limpieza y desmalezamiento de electroductos, el aumento proyectado por LA TRANSPORTISTA respecto al período 2015, es del TRESCIENTOS VEINTICINCO POR CIENTO (325 %), previendo una fuerte intervención para el desmalezamiento y tala mayor de las líneas 1CUDO1, 1DOSE1, 1CUME1, 1MPNE1, 1CGTY1, 1BBPL1, 1CFLA1, 1OACV1 y 1LNOL1, que dice estar postergando por falta de recursos.

Que TRANSBA justifica el gasto para mejorar la calidad del mantenimiento que realizan los grupos de líneas al facilitar el acceso/despliegue del herramental y equipos que se precisan para las distintas tareas, la transitabilidad y acceso con vehículos a todos los piquetes de los electroductos, implica ventajas ante las necesidades de mejoras para normalización de eventuales fallas o colapsos de estructuras, garantizando la continuidad del servicio en caso de fallas.

Que para finalizar, en el rubro de gastos “diversos” que incluye gastos de publicidad y avisos, costos por juicios, Servidumbres Administrativas, otros gastos operativos y administrativos, gastos de representación corporativa, fletes y acarreos, etcétera, TRANSBA presupuesta para el año 2017 una variación del CIENTO QUINCE POR CIENTO (115 %) respecto del año 2015 a valores corrientes, que responde exclusivamente a la previsión realizada para la atención de las emergencias operativas, así como al incremento en los costos de Congresos, Conferencias y Eventos y un incremento en el valor de los servicios (agua, mensajería, servicio de taxi, expensas, etcétera).

Que para finalizar con la presentación del informe de justificación de costos, debemos mencionar que los valores de costos proyectados presentados por TRANSBA en los formularios F400, F401 y F600 aquí descriptos, tienen pequeñas variaciones respecto de los costos empleados en el informe “Determinación

del ingreso requerido de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima" elaborado por la consultora MacroConsulting, presentado con fecha 10 de noviembre del año 2016, en PESOS constantes de 2016.

Que en definitiva, los costos totales de operación y mantenimiento proyectados por TRANSBA en su requerimiento de ingresos para el próximo período tarifario en PESOS constantes de 2016 son: $ 595,92 millones en el año 2017; $ 617,46 millones en 2018; $ 618,52 millones en 2019; $ 612,23 millones en 2020 y $ 612,01 millones en 2021.

Que en pesos constantes de diciembre de 2015, los costos totales de operación y mantenimiento proyectados por TRANSBA en su requerimiento de ingresos para el próximo período tarifario son: $ 434,98 millones en el año 2017; $ 450,70 millones en 2018; $ 451,47 millones en 2019; $ 446,88 millones en 2020; y $ 446,72 millones en 2021.

Que a requerimiento del ENRE, la empresa Transportista presentó un listado de las instalaciones existentes al momento de la toma de posesión con Servidumbres Administrativas de Electroducto no constituidas, con estimación de los montos indemnizatorios y costos requeridos para regularizarlas.

Que TRANSBA estimó las indemnizaciones a los propietarios en un monto de dólares estadounidenses U$S 57.928.329,88.

Que de acuerdo a la Resolución ENRE N° 524/2016, TRANSBA debía presentar los planes de inversión para los CINCO (5) años posteriores a la entrada en vigencia de la Revisión Tarifa Integral.

Que la TRANSPORTISTA presentó la información requerida por Nota ENRE N° 122.750, mediante la Nota de Entrada N° 235.912 obrante a fojas 655 y siguientes del expediente del Visto.

Que en su presentación la TRANSPORTISTA expresa que, habida cuenta la naturaleza de la actividad, la diversidad y la antigüedad del equipamiento existente, las necesidades de inversión requieren una continuidad en el tiempo que excede un período tarifario.

Que adicionalmente TRANSBA dice que, en la evaluación de los plazos de ejecución, se ponderaron diferentes aspectos: disponibilidad financiera para asumir los proyectos; capacidad de proveedores para cumplimiento de plazos de ejecución y entrega de productos y servicios; disponibilidad de recursos propios para ejecución o supervisión; disponibilidad de instalaciones.

Que asimismo, señala TRANSBA que debe ser considerado que un importante porcentaje de los trabajos requieren la indisponibilidad de equipos, para lo cual resulta necesario llevar a cabo coordinaciones con la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELÉCTRICO SOCIEDAD ANÓNIMA (CAMMESA) y demás agentes del MEM.

Que el Plan de Inversiones propuesto por la TRANSPORTISTA, se compone de 2.669 obras con una inversión total en los 5 años de $ 2.644,84 millones, a precios de diciembre de 2016, con la siguiente asignación anual: $ 546,41 millones en el año 2017; $ 525,98 millones en 2018; $ 533,01 millones en 2019; $ 524,03 millones en el año 2020 y $ 515,40 millones en el año 2021.

Que el detalle de las inversiones propuestas consta a fojas 808/988 del Expediente del Visto.

Que el 1° de noviembre de 2016 TRANSBA presentó la metodología y resultados correspondientes para la determinación de la Base de Capital Regulada (BCR) de la TRANSPORTISTA, referido a la conformación y justificación de la determinación de la base de capital pretendida por esa Concesionaria.

Que en su presentación TRANSBA destaca las diferencias conceptuales que a su criterio existen entre la Resolución ENRE N° 524/2016 y los criterios acordados en el Acta Acuerdo UNIREN para la determinación de la base de capital pretendida por esa Concesionaria

Que asimismo, TRANSBA hace expresa reserva de derechos respecto de los criterios adoptados por el Ente Regulador con relación a: (i) las alternativas complementarias para la determinación de la base de capital previstas en el Acta Acuerdo UNIREN, mientras que el ENRE limita la estimación a una sola de ellas; (ii) el inicio de la concesión como punto de partida para la estimación, desde el momento que el ENRE impone la utilización del valor de la revisión tarifaria para las transportistas que hayan tenido una (aclarando que este no es el caso de TRANSBA); (iii) el criterio de inversiones brutas (sin amortizaciones ni depreciaciones) del Acta Acuerdo UNIREN, mientras que el ENRE dispone la utilización de valores netos (restando depreciaciones); y (iv) considerar el conjunto de los activos de la empresa conforme el ACTA ACUERDO, mientras que el ENRE impone una separación de la BCR entre actividades reguladas y no reguladas.

Que luego de una breve introducción, el informe “Determinación de la base de capital de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima” que presenta LA TRANSPORTISTA, en su sección 2 detalla el marco conceptual teórico (sus principios económicos y regulatorios), analiza la normativa aplicable (Acta Acuerdo UNIREN ratificada por Decreto PEN N° 1 460/2005 y Resolución ENRE N° 524/2016) y presenta la metodología a emplear para la determinación de la BCR.

Que la mencionada Sección 2 del citado Informe, puede consultarse en el Expediente del Visto.

Que en lo referente a la Sección 3 del mismo Informe, la TRANSPORTISTA expone los resultados de la determinación de la BCR, conforme a los criterios que se explicitan a continuación.

Que en efecto, para la determinación del BCR, TRANSBA identifica dos períodos: 1) el período del régimen contractual original que llega hasta el 6 de enero de 2002 y 2) el correspondiente al período de período de transición que abarca desde la puesta en vigencia del Acta Acuerdo hasta la aprobación de los cuadros tarifarios resultantes de la RTI.

Que la TRANSPORTISTA expresa que existen dos alternativas para determinar el valor inicial de la BCR a considerar: 1°) conforme el Acta Acuerdo UNIREN corresponde considerar el valor de inicio del balance contable del año 1994 correspondiente al CIEN POR CIENTO (100 %) del paquete accionario más las deudas financieras y fiscales menos disponibilidades de caja, y 2°) siguiendo los lineamientos de la Resolución ENRE N° 524/2016 (USD 310,9). Para el caso de TRANSBA son coincidentes. Partiendo del valor pagado a inicios de la concesión, el valor inicial de la BCR corresponde con el valor de inicio del balance contable del año 1998 correspondiente al CIEN POR CIENTO (100 %) del paquete accionario más las deudas financieras y fiscales menos disponibilidades de caja (USD 259,1 millones).

Que las inversiones que incorpora la TRANSPORTISTA en el período original corresponden a las altas

de bienes de uso, obras en curso y anticipos a proveedores descontando las bajas de bienes de uso de cada año, según el anexo de los respectivos balances.

Que de igual forma obtiene las depreciaciones o amortizaciones de bienes de uso del mismo período y, siguiendo los criterios de la Resolución ENRE N° 524/2016, las depreciaciones contables se corrigen considerando el TREINTA POR CIENTO (30 %) de prima por actividades no reguladas, según la propuesta realizada por la TRANSPORTISTA.

Que dado que para TRANSBA, todos los valores del periodo original están expresados en dólares estadounidenses, utiliza para actualizarlos hasta diciembre de 2001 el índice de precios al consumidor – CPI – de EEUU nivel general.

Que de esta forma TRANSBA obtiene una BCR a diciembre de 2001 valuada en USD 216,1 millones (al final del periodo original).

Que TRANSBA señala que el valor en dólares del año 2001 debe ser pesificado y tomando en consideración los siguientes argumentos: una interpretación económica de la Ley de Emergencia Económica; la necesidad de un trato no discriminatorio respecto de otros inversores en la economía argentina; y el antecedente regulatorio del tratamiento de la 4ta Línea por el ENRE; propone adoptar un tipo de cambio de 1,4 $/USD (UN PESO CUARENTA CENTAVOS por DÓLAR ESTADOUNIDENSE).

Que de esta forma resulta una BCR de inicios de 2002 de $ 302,5 millones.

Que al igual que en el período original, a partir del año 2002 TRANSBA incorpora a la BCR las inversiones conforme las altas, bajas y depreciaciones contables de bienes de usos, y corrige estas últimas considerando el TREINTA POR CIENTO (30 %) de prima por actividades no reguladas.

Que para actualizar los valores corrientes y expresarlos en moneda homogénea de diciembre de 2016, TRANSBA utiliza el Índice de Precios al Consumidor (IPC), que a partir del año 2007 empalma con el Índice de Precios al Consumidor de la Provincia de SAN LUIS.

Que de esta forma TRANSBA determina para la BCR a considerar en la determinación de ingresos requeridos de su actividad regulada en el período 2017–2021 un valor de 6.157,3 millones de PESOS constantes de diciembre de 2016.

Que posteriormente, dado que la Resolución ENRE N° 524/2016 requiere determinar el valor de la BCR a diciembre de 2015, TRANSBA deduce al valor señalado las inversiones y depreciaciones del año 2016 para llegar a un valor de $ 6.022,4 millones en moneda de diciembre 2016. Luego lo deflaciona por el IPC SAN LUIS para obtener una BCR a diciembre de 2015 de $ 4.301,7 millones.

Que por último, la TRANSPORTISTA calcula el Valor Nuevo de Reemplazo (VNR) y el Valor Total Depreciado (VTD), utilizando como punto de partida el informe final de la “Auditoria Técnica y Económica de los Bienes afectados al Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión” contratado por TRANSBA con LATASA – ATEC – SIGLA, en el marco del Acta Acuerdo UNIREN.

Que TRANSBA ajusta los valores que surgen la auditoria empleando índices de precios específicos nacionales y externos para actualizar los valores hasta diciembre de 2016 y luego hasta diciembre de

2015. En cuanto a las vidas útiles consideradas para determinar el VTD, utiliza las establecidas en el estudio original ajustadas por el tiempo transcurrido, con excepción de las líneas, cuya vida útil ha sido extendida.

Que de esta forma, la TRANSPORTISTA obtiene un VNR de USD 1.040,1 millones y un VTD de USD 504,4 millones a diciembre de 2015.

Que con fecha 11 de noviembre de 2016, TRANSBA presenta el informe “Determinación del ingreso requerido de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima” elaborado por la consultora MacroConsulting.

Que en el Informe citado en el considerando precedente, TRANSBA determina el ingreso regulatorio del quinquenio 2017–2021 y adopta los siguientes criterios para estimar el requerimiento de ingresos: a) la base de capital inicial se corresponde con la determinada en el informe “Determinación de la base de capital de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima” al inicio del quinquenio; b) considera un período de CINCO (5) años; c) la fecha de valuación que adopta es diciembre de 2016; d) los valores de costos de operación y mantenimiento e inversiones se corresponden con valores eficientes.

Que en función de los costos de operación y mantenimiento, penalidades y premios asociados, e inversiones el ingreso anual requerido por TRANSBA es de 2.138,2 millones de PESOS constantes de diciembre de 2016, que expresado en moneda constante de diciembre de 2015 es de $ 1.560,76 millones.

Que en su pretensión tarifaria, para la actualización de los ingresos que surjan de la Revisión Tarifaria Integral TRANSBA propone una fórmula de ajuste semestral basada en el Índice de Variación Salarial y el Índice de Precios Industrial Mayorista que además incluye un factor de ajuste, a fin de asegurar la sostenibilidad económica de la concesión, según expresa la TRANSPORTISTA.

Que el factor de ajuste propuesto calcula las diferencias entre los costos crecientes por inflación y los ingresos corrientes, las capitaliza y las contempla dentro del semestre siguiente.

Que respecto del factor de estímulo a la eficiencia, en la sección 2.2.5 del informe “Determinación del ingreso requerido de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima” elaborado por la consultora MacroConsulting, la TRANSPORTISTA menciona que durante el periodo de transición estuvo “sometida a severas restricciones financieras”, con tarifas decrecientes en términos reales.

Que por ello, TRANSBA sostiene que “las estimaciones presentadas se basan en costos eficientes alcanzables en el período por lo cual no resultaría correcto el aplicar una reducción por eficiencias en el quinquenio”.

Que en cuanto al régimen de premios y penalidades, la TRANSPORTISTA manifiesta que en la presente Revisión Tarifaria Integral es necesario establecer un nuevo sistema de premios -a partir de la vigencia del resultado de la presente Revisión Tarifaria Integral -, que cumpla estrictamente las disposiciones del Contrato de Concesión, a la vez que contemple -debidamente y bajo reglas precisas- las diversas situaciones ocurridas a lo largo de los 23 años de la operación y mantenimiento del Sistema de

Transporte en Alta Tensión, entre ellas los supuestos derivados de caso fortuito o fuerza mayor.

Que en base a la metodología establecida por la Resolución ENRE N° 1.319/1998, propone establecer un nuevo Régimen de Premios sustentado en las indisponibilidades que reflejan el nivel de calidad de servicio efectivamente prestado por TRANSBA y que estimule a continuar realizando esfuerzos para mejorar la calidad del servicio a prestar, respecto del nivel de Calidad de Servicio registrado en el período comprendido entre el mes de Enero de 2011 y el último mes en el que el ENRE haya resuelto la aplicación de sanciones.

Que TRANSBA sostiene que dicho Sistema de Premios deberá tener en cuenta los siguientes conceptos: a) Premio mensual por Equipamiento; b) Período Histórico de Análisis; c) Penalización Media Mensual Histórica (PMMH); d) Equipamiento de TRANSBA; e) Eventos de Caso Fortuito o Fuerza Mayor; f) Eventos de Terceros; g) Ampliaciones del Sistema de Transporte; h) Restricciones del Sistema de Transporte; i) Indisponibilidades Adicionales.

Que en lo que respecta a la calidad del servicio, la TRANSPORTISTA expuso y analizó las razones por las cuales no debería ser penalizada en caso de indisponibilidades solicitadas por terceros u originadas en instalaciones de terceros.

Que a su vez, TRANSBA hace referencia al Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 552/2016, y en lo referente a las condiciones de operación del Sistema y el límite de transferencia, solicita que tales indisponibilidades no sean consideradas ni para el cálculo de sanciones, ni a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar. También solicita que no pierda la remuneración que aplica CAMMESA durante el tiempo que perdure la indisponibilidad.

Que la TRANSPORTISTA solicita que las “indisponibilidades consecuentes” sean consideradas como salidas de servicio por razones operativas, ya que por razones de índole técnica no pueden ser evitadas, y por ende no deberían ser pasibles de sanción.

Que en igual sentido, solicita que las indisponibilidades asimiladas a una Condición Operativa no sean consideradas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

Que por último, también solicita que el ENRE determine la inaplicabilidad de la pérdida de remuneración para el caso de indisponibilidades consecuentes y en tal sentido instruya a CAMMESA.

Que TRANSBA agrega que existen situaciones en las que las instalaciones y/o equipamiento que comprenden el Sistema de Transporte requieren llevar a cabo tareas de mantenimiento que exceden las características de un mantenimiento programado, requiriendo una mayor intervención, debido a la magnitud de los trabajos a realizar y del tiempo que demandan tales trabajos. A éstas situaciones las denomina Intervenciones Mayores en Equipamiento y solicita que los tiempos de indisponibilidad que insuman dichos trabajos de intervención mayor sobre equipamiento no sean pasibles de sanción.

Que por último manifiesta, respecto del Régimen de Calidad y penalizaciones, que en caso que el ENRE disponga que la Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada (RVEET) sea equivalente a CERO (0), con el fin de mantener la ecuación económica–financiera dada al inicio de la Concesión,

debería reducir los coeficientes de sanciones al OCHENTA Y DOS POR CIENTO (82 %) de los valores actualmente vigentes.

Que los costos totales (regulados y no regulados) proyectados para el año 2017 en los formularios F400, F401 y F600 presentados por TRANSBA alcanzan a $ 703,80 millones, previendo LA TRANSPORTISTA un incremento de $ 272,35 millones respecto de los costos declarados en 2015 ($ 431,46 millones), observándose un aumento del TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37 %) a valores corrientes.

Que como se mencionara en considerandos precedentes, TRANSBA realizó las proyecciones de costos del período 2017/2021 en PESOS, a valores reales constantes, expresados en moneda de diciembre de 2016.

Que estos valores a fin de comparar con el período 2015 fueron deflactados en un TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37 %), que es la inflación acumulada del año 2016 a la fecha de la presentación de la información.

Que los datos del balance del año 2015 están expresados en PESOS a su costo histórico y a fines comparativos, se han ajustado por un CATORCE COMA CINCO POR CIENTO (14,5 %) -inflación del segundo semestre del año 2015-, bajo el supuesto que de esta forma nos acercamos a valores homogéneos del 31 de diciembre de 2015.

Que en nuestro análisis de los costos requeridos por TRANSBA, no se consideran como parte de dicho costo total las depreciaciones de bienes de uso ni los costos imputados por TRANSBA a actividades no reguladas, consistentes en asistencia técnica, consultoría, operación y mantenimiento en alta tensión para terceros y otras. Cabe consignar que la participación de los “costos no regulados” de acuerdo a la asignación realizada por LA TRANSPORTISTA es inferior al CINCO COMA SESENTA Y CUATRO POR CIENTO (5,64 %).

Que a su vez, tampoco son considerados como costos de la actividad regulada en el análisis que se realiza a continuación, aquellos asignados por TRANSBA a las actividades de supervisión de las ampliaciones de capacidad de transporte y a la supervisión de operación y mantenimiento de Transportistas Independientes, dado que ambas actividades no son remuneradas por la tarifa regulada.

Que en función de tales correcciones, el incremento proyectado por TRANSBA en los formularios F400, F401 y F600 para el año 2017 en los costos totales a valores corrientes es del SESENTA Y TRES POR CIENTO (63 %) -respecto del año 2015-, y a valores constantes de diciembre de 2015 el incremento requerido es del CUATRO POR CIENTO (4 %) -de $ 420,84 M en el año 2015 a $ 436,32 M proyectados para el año 2017-.

Que en cambio, nuestro análisis arroja como resultado un costo total para el año 2017 de $ 386,21 millones en moneda constante de diciembre de 2015. Es decir, un OCHO POR CIENTO (8 %) inferior al costo real del año 2015 y un ONCE POR CIENTO (11 %) menor al valor requerido por LA TRANSPORTISTA para el año 2017 (respecto el Informe de Determinación del Ingreso Requerido).

Que resulta necesario señalar que el OCHENTA POR CIENTO (80 %) de los costos Considerados la TRANSPORTISTA los clasifica como de operación y mantenimiento y el VEINTE POR CIENTO (20 %) restante como costos administrativos.

Que a fin de determinar el costo de operación y mantenimiento del próximo periodo quinquenal, se realizó un análisis de costos por rubro según su naturaleza.

Que en el rubro de “costos de personal”, TRANSBA proyecta una variación 2015-2017 del CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45 %) a valores corrientes. Sin embargo, a valores constantes el valor proyectado para 2017 implica una baja del OCHO POR CIENTO (8 %) en el costo total del personal.

Que la TRANSPORTISTA solicita se reconozcan incrementos del QUINCE POR CIENTO (15 %) en la cantidad de personal de explotación (53 personas más que en 2015) y del TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37 %) en la cantidad de personal administrativo (11 personas más). Es decir, para el año 2017 requiere una planta con 409 empleados en operación y mantenimiento y 41 empleados administrativos. Un total de 450 empleados contra 356 del año 2015.

Que el NOVENTA U UNO POR CIENTO (91 %) del personal proyectado para 2017 realizaría tareas de explotación, y el NUEVE POR CIENTO (9 %) restantes tareas administrativas.

Que en cuanto al personal administrativo, si bien pasa del SIETE COMA SIETE POR CIENO (7,7 %) en 2015 al NUEVE POR CIENTO (9 %), se observa que esta relación es inferior a la vista en otras compañías. Por ejemplo, en TRANSENER es el VEINTIDÓS POR CIENTO (22 %). Es decir, TRANSBA pretende contar con 10 empleados de explotación por cada administrativo. Sin embargo, es importante remarcar que, si bien el sector administrativo de TRANSBA en relación con el personal operativo es menor que en otras transportistas, parte del personal administrativo de TRANSENER presta servicios simultáneamente para TRANSBA, empresa controlada por TRANSENER, como señalara la misma Transportista.

Que ante el requerimiento que sobre el particular realizara el Ente, por el hecho de tener conocimiento que TRANSBA es una sociedad controlada por TRANSENER, ésta señaló respecto a los organigramas de ambas compañías que lo que se repite en los mismos no son solo personas, sino áreas de las compañías.

Que en tal sentido, TRANSBA señala que la Dirección y Sub Dirección General, las gerencias/Jefaturas de Administración y Finanzas, Recursos Humanos, Ingeniería Regulatoria, Asuntos Legales, Asistencia al Mantenimiento, Planificación y Operaciones de la Red, Ingeniería y Gestión Integrada de Riesgos, desarrollan funciones centralizadas tanto para TRANSENER como para TRANSBA.

Que estas áreas contaban al 31/12/2015 con 186 empleados en TRANSENER y 31 en TRANSBA, que prestan servicios simultáneamente para ambas TRANSPORTISTAS. TRANSENER transfiere a TRANSBA el DIECISÉIS POR CIENTO (16 %) del costo del personal propio.

Que TRANSBA organiza las tareas de mantenimiento en dos regiones: la región norte donde cuenta con 5 bases de mantenimiento para 40 Estaciones Transformadoras (ET) y la región sur, con 6 bases para 50 ET.

Que la operación y supervisión de las EETT se hace mediante telecontrol, desde el Centro de Control de Operaciones del Sistema ubicado en EZEIZA. Si bien no cuenta con personal técnico en ninguna ET, TRANSBA manifiesta la necesidad de mantener 2 técnicos de estación por cada ET para asegurar la

expectancia y con el fin de cubrir las necesidades de mantenimiento preventivo y licencias del personal, como de ser necesario, la operación local de cada ET. También requiere de personal de líneas (1 persona cada 100 kilómetros), afectada al mantenimiento de las mismas.

Que por lo tanto, a los efectos de determinar el costo de personal para el quinquenio 2017-2021, se considera una planta con 409 empleados en operación y mantenimiento y 41 empleados administrativos. Este es el plantel admitido en función del estudio de dotación presentado por TRANSBA, justificando la incorporación de personal a fin de reforzar los cuadros técnicos afectados a la operación y mantenimiento. No vemos justificación para los ingresos de personal previstos para los años 2018 y 2019.

Que en cuanto al costo salarial proyectado por TRANSBA, si comparamos el costo unitario para el personal de explotación ($ 576.316 anuales por empleado) con el costo del personal administrativo ($1.467.917 anuales por empleado), vemos que la relación Costo unitario Empleados Administración/Costo unitario Empleados Explotación es igual a 2,55. Es decir, el costo medio del empleado de administración pasa a ser un CIENTO CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (155 %) superior al del personal de explotación y comparado con el de TRANSENER, es un CINCUENTA Y DOS POR CIENTO (52 %) superior. Siendo ambas transportistas empresas pertenecientes al mismo grupo económico, con sectores en común, vamos a considerar como costo medio del empleado de administración de TRANSBA para el año 2017 el costo promedio ponderado de ambas compañías. De esta forma, el costo del personal administrativo reconocido en TRANSBA es de $ 923.254 anuales por empleado.

Que por otra parte, se le solicitó TRANSBA la desegregación del costo en personal en los conceptos que lo integran, informando LA TRANSPORTISTA que los mismos son sueldos, horas extras, cargas patronales, beneficios a largo plazo, vacaciones no gozadas, indemnizaciones, plan de pensiones, seguros de vida y otros.

Que los “beneficios a largo plazo”, equivalentes al ONCE COMA TREINTA Y CUATRO POR CIENTO (11,34 %) del costo del personal de explotación en el año 2015, según la explicación que textualmente brinda LA TRASPORTISTA son: “a) una bonificación por años de antigüedad que se abona al personal, que consiste en abonar un salario luego de VEINTE (20) años de permanencia y cada cinco hasta los CUARENTA (40) años, y b) una bonificación para todos los trabajadores que hayan acreditado los años de servicio con aportes para obtener la Jubilación Ordinaria. Los montos y condiciones varían según el convenio colectivo de trabajo y para el personal fuera de convenio”.

Que los pasivos relacionados con las bonificaciones por antigüedad acumuladas y con los planes de beneficios al personal precedentemente mencionados, han sido reconocidos de acuerdo con lo requerido por la Norma Internacional de Contabilidad Nro. 19 y se determinaron contemplando todos los derechos devengados por los beneficiarios de los planes hasta el cierre del ejercicio finalizado el 31 de Diciembre 2015, en base a un estudio actuarial.

Que el valor presente de las obligaciones por beneficios a empleados se determina descontando las salidas de fondos futuras estimadas utilizando las tasas de interés que la Sociedad estima adecuadas.

Que TRANSBA proyecta para el periodo tarifario bonificaciones que serán pagadas en períodos tarifarios futuros, conforme los requieren las normas contables vigentes.

Que desde el punto de vista de la determinación de la tarifa para el quinquenio 2017/2021, que surge de un modelo financiero que contempla los ingresos y egresos del período considerado, esta asignación de costos no es aceptable, motivo por el cual se solicitó a LA TRANSPORTISTA que presente, en función de la antigüedad de la nómina actual, los beneficios cuyo pago se produciría en el periodo 2017/2021, asignándose en cada año el promedio de los beneficios a pagar en el quinquenio ($ 8,87 millones).

Que en consecuencia, como señalamos previamente el costo unitario por empleado administrativo determinado es de $ 0,92 millones anuales, y se admite el costo unitario proyectado por LA TRANSPORTISTA para el personal de explotación del año 2017, ajustado en función al monto de beneficios a empleados de largo plazo asociado a este.

Que aplicando los costos por empleado a la planta de 409 empleados en operación y mantenimiento y 41 empleados administrativos considerada, se justifica un costo de personal anual proyectado de $ 273,57 millones en moneda constante de 2015.

Que en el rubro “otros costos del personal”, se admite para el año 2017 un monto equivalente al UNO COMA VEINTIDÓS POR CIENTO (1,22 %) del costo de personal determinado por el ENRE, manteniendo el ratio del año 2015 y acompañando la variación del rubro principal respecto de aquel año.

Que en el rubro “honorarios profesionales”, no encontramos justificado el incremento del SEIS POR CIENTO (6 %) a valores constantes, que TRANSBA busca asociar a los incrementos de precios del periodo en la certificación de equipos y personal, y en los honorarios correspondientes a Servicios Legales, de Auditorías Internas, Externas y Consultorías de Sistemas y Técnicas. Se acepta para el período 2017-2021 un monto equivalente al UNO COMA NOVENTA Y NUEVE POR CIENTO (1,99 %) del costo total proyectado, manteniendo su participación en la estructura de costos del año 2015.

Que en cuanto al “mantenimiento de equipos eléctricos”, se admite el incremento del DIECISÉIS POR CIENTO (16 %) a valores constantes respecto de 2015 requeridos por TRANSBA en este concepto. La variación se justifica principalmente por la variación del tipo de cambio del dólar estadounidense (SESENTA POR CIENTO -60 %- entre diciembre 2015 y diciembre 2016), a fin de que LA TRANSPORTISTA pueda afrontar las compras de repuesto para los RBC de los transformadores de potencia y servicios auxiliares y demás requerimientos planteados en su presentación. Asimismo, entendemos admisible la variación de costos requerida frente a la necesidad de incrementar el nivel de actividad operativa a los fines de cumplir con los programas de mantenimiento y preservar las instalaciones concesionadas en condiciones de calidad y seguridad.

Que en cuanto al costo asociado a “materiales y contrataciones para obras” se acepta el aumento a valores constantes del TREINTA Y SEIS POR CIENTO (36 %) para el período 2017-2021, por el traslado del transformador 1 de ET Coronel Dorrego y la corrección de la verticalidad de 5 postes en Distrito Madariaga en 2018, relacionado con la incidencia de la variación del tipo de cambio 2015/2016 en el rubro. Al igual que lo indicado en el rubro anterior, encontramos relación entre el incremento del rubro y la necesidad de un mayor nivel de actividad operativa.

Que corresponde en el rubro “combustibles y lubricantes”, aceptar el monto requerido por la TRANSPORTISTA, que en términos constantes es un CUATRO POR CIENTO (4 %) superior al observado en el período 2015, entendiendo que dicho incremento está justificado para el período 2017-

2021 por el mayor nivel de tareas de mantenimiento proyectado.

Que en el rubro “mantenimiento general”, se admite el incremento del CUARENTA Y SIETE POR CIENTO (47 %) requerido por TRANSBA, por el incremento del contrato vigente con varias cooperativas y en el entendimiento de que es necesario incrementar la actividad operativa de mantenimiento de las instalaciones, que por restricciones presupuestarias, no fueron efectuadas en años anteriores, además de agregar las reparaciones previstas en el Plan de Mejoras ambientales conforme el plan PGA informado al ENRE para el periodo 2017/2020.

Que asimismo, se adicionan en este rubro el costo de aquellas obras que integraban el plan de inversiones presentado por TRANSBA, que a criterio del Ente constituyen gastos de mantenimiento no activables.

Que se admite el valor proyectado para el año 2017 por LA TRANSPORTISTA en el costo del consumo de energía eléctrica en las Estaciones Transformadoras, Edificios y repetidoras de los sistemas de microondas, que es un VEINTISIETE POR CIENTO (27 %) menor a valores constantes que el dado en el periodo 2015. Este valor se proyecta para el período 2017-2021.

Que también se admiten los incrementos previstos en la participación de TRANSBA en los gastos de CAMMESA y en la Tasa de Fiscalización y Control que se abona al ENRE conforme el Artículo 66 de la Ley N° 24.065.

Que en cuanto al costo de la Cuota social de ATEERA, se admite el valor proyectado por la TRANSPORTISTA, que en términos constantes disminuye un TREINTA Y SEIS POR CIENTO (36 %) en relación al período 2015.

Que en el rubro “comunicaciones”, se admite el valor proyectado por LA TRANSPORTISTA para el periodo 2017, que en términos constantes disminuye un CINCO POR CIENTO (5 %) en relación al 2015. Este valor se proyecta para el quinquenio 2017-2021.

Que en relación a los “servicios de transporte”, el incremento del SETENTA Y UNO POR CIENTO (71 %) a valores constantes se justifica por el aumento de la cantidad de empleados en operación y mantenimiento y en el sector administrativo. Además es consistente con la necesidad de incrementar el nivel de actividad operativa a los fines de cumplir con los programas de mantenimiento y preservar las instalaciones concesionadas en condiciones de calidad y seguridad.

Que es admisible el costo del “seguro” que principalmente cubre por daño a los bienes de uso (transformadores, reactores, edificios y equipos de playa, con excepción de las torres y líneas de transmisión), por un monto equivalente al UNO COMA SIETE POR CIENTO (1,7 %) del valor contable proyectado al 31/12/2016 de los bienes de uso.

Que en el rubro “alquileres” de equipos para mantenimiento de las nuevas instalaciones, se admite el valor requerido por la TRANSPORTISTA y se justifica un incremento en términos constantes del ONCE POR CIENTO (11 %), asociado al alquiler de equipos para mantenimiento de las instalaciones para el quinquenio 2017-2021. Como fuera indicado en rubros anteriores, encontramos relación entre el incremento solicitado y la necesidad de un mayor nivel de actividad operativa.

Que en el rubro “viajes y estadías”, a valores constantes TRANSBA requiere un monto un QUINCE POR CIENTO (15 %) superior al del año 2015, cubriendo de esta forma las actualizaciones acordadas con las entidades sindicales y el ingreso de personal admitido para el año 2017, que se proyecta de similar forma a todo el quinquenio 2017-2021.

Que en cuanto al costo de “licencias de uso de software, suministros informáticos y artículos de oficina”, el incremento a valores constantes admitido para el quinquenio 2017–2021, ajustado por la variación en la cantidad de empleados, se justifica por la ampliación en el servicio de TELECOM-DATACENTER, con mejoras en el procesamiento y resguardo de los datos, la adquisición de nuevos productos de software y la migración de datos, asociados a la gestión de compras, recursos humanos y de mantenimiento planificado y correctivo.

Que en “impuestos, tasas y contribuciones”, no existe justificación para el pedido de aumento proyectado para el 2017, que respecto del período 2015 a valores constante es de UN MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UNO POR CIENTO (1.281 %), principalmente porque LA TRANSPORTISTA está eximida de abonar impuestos locales (provinciales y municipales) conforme el Artículo 12 de la Ley N° 15.336. Durante el periodo 2017–2021 se mantiene el rubro en el orden del CERO COMA TREINTA Y TRES POR CIENTO (0,33 %) del costo total.

Que de acuerdo a los precedentes normativos, jurisprudenciales y doctrinarios existentes, los cuales se describen en el Dictamen Jurídico N° 139/2016 de la Asesoría Jurídica del ENRE, el cual obra a fojas 1.630/1.632 del Expediente de la referencia, surge que la determinación de la pertinencia –o no- de la aplicación de las tasas municipales a servicios regidos por el régimen federal, es una cuestión determinada por la singularidad de cada caso, según que éstas reúnan o no las condiciones que emanan de la doctrina de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN para que resulten compatibles con dicho régimen federal, y por lo tanto, admisibles.

Que lo expuesto, se suma al carácter excepcional y restringido con el cual es admitido por parte de la Justicia Federal el ejercicio de la potestad en la materia por parte de los poderes locales.

Que ello determina que –a fin de que resulten viables sus reclamos ante el ENRE para que adopte las medidas que considere necesarias a fin de restablecer la equivalencia de las prestaciones recíprocas (conforme Artículo 27 in fine del Contrato de Concesión de TRANSENER y equivalentes de las otras empresas)- las concesionarias previamente deberían procurar que la Justicia determine en cada caso, la legalidad de los tributos que pretenden se reflejen en su tarifa, o bien demostrar por otro medio idóneo, su compatibilidad con el régimen federal.

Que de otro modo, se trasladaría automáticamente sobre los usuarios del SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA cualquier nuevo gravamen que crearan los poderes locales, por el sólo hecho de haber sido consentidos y solventados por la concesionaria.

Que a este respecto, no puede olvidarse que entre las funciones primarias del ENRE están las de “Proteger adecuadamente los derechos de los usuarios” (Inciso a) del Artículo 2 de la Ley N° 24.065), los que se verían seriamente amenazados si en esta materia pudieran quedar a expensas de una eventual indolencia de la concesionaria de que se tratare.

Que ello, no sólo crea una evidente situación de indefensión para el usuario, sino también introduce un

factor de heterogeneidad inconveniente en el régimen tarifario, ya que las diferencias en los montos de las tarifas de las distintas zonas concesionadas no obedecerían enteramente a factores objetivos (como, por ejemplo, las características topográficas de la zona en que se presta el servicio) sino a las políticas fiscales variables y descoordinadas de los diferentes poderes locales, poniéndose así en crisis el sistema federal aplicable al régimen eléctrico.

Que en función de lo mencionado precedentemente, no resulta procedente en el marco del proceso de Revisión Tarifaria Integral, considerar en el cálculo de la remuneración la inclusión de los importes que solicita LA TRANSPORTISTA en concepto de tasas e impuestos locales, correspondiendo, en consecuencia, su rechazo.

Que lo expuesto, sin perjuicio de hacerle saber a LA TRANSPORTISTA que –en el marco de los procedimientos administrativos ordinarios- podrá, en cualquier momento, efectuar ante el ENRE los planteos que crean oportunos con relación a lo establecido en el Artículo 27 (o equivalentes) de su respectivo Contrato de Concesión. Al tal fin, corresponderá que acredite las condiciones expuestas en los párrafos precedentes.

Que en el rubro “honorarios de Directores y Síndicos”, en términos constantes, ante la falta de justificación para el incremento del CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45 %) solicitado, se admite el mismo nivel proporcional en la estructura de costos de CERO COMA CINCUENTA Y DOS POR CIENTO (0,52%) que el observado en el período 2015.

Que en el rubro “gastos bancarios”, se admite el valor requerido que equivale al CERO COMA CERO UNO POR CIENTO (0,01 %) del costo total proyectado.

Que en cuanto al costo de la “vigilancia y seguridad”, encontramos justificado para el quinquenio un aumento del SESENTA Y CUATRO POR CIENTO (64 %) a valores constantes por el incremento del costo de los servicios y la necesidad contingente de reforzar el servicio de vigilancia en algunas ET a partir de hechos vandálicos registrados en las mismas, de acuerdo a lo expresado por TRANSBA.

Que en el rubro “limpieza de oficinas y estaciones”, se justifica el incremento en términos constantes del SEIS POR CIENTO (6 %), que incluye la limpieza de estaciones transformadoras, de microondas y las oficinas centrales de la empresa.

Que asimismo, se admite un incremento del CIENTO SETENTA Y UNO POR CIENTO (171 %) en el costo de “mantenimiento de electroducto”, atento a la necesidad manifestada por LA TRANSPORTISTA de intervenir en el desmalezamiento y tala mayor de las líneas 1CUDO1, 1DOSE1, 1CUME1, 1MPNE1, 1CGTY1, 1BBPL1, 1CFLA1, 1OACV1 y 1LNOL1, que se dice estar postergando por falta de recursos.

Que por último, en el rubro de gastos “diversos”, no existe justificación para el pedido de aumento proyectado del TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37 %) para el año 2017, consecuentemente se mantiene el rubro en el orden del UNO COMA DIECISIETE POR CIENTO (1,17 %) del costo total, nivel observado en el año 2015.

Que en consecuencia, visto el análisis realizado rubro por rubro, entendemos razonable para próximo periodo tarifario un costo total anual de $ 386,21 millones expresado en valores constantes del 31 de diciembre de 2015.

Que del costo anual así determinado, se detraen $ 55,91 millones por año en el quinquenio, correspondientes a los costos de mano de obra propia incluidos en el plan de inversiones, que se activan por formar parte del costo de los bienes de uso.

Que de esta forma queda definido el costo anual de operación y mantenimiento para el quinquenio 2017-2021 a ser reconocido para el cálculo de ingresos de TRANSBA, que en PESOS constantes de diciembre de 2015 es de $ 330,30 millones.

Que en relación a las Servidumbres de Electroducto de las instalaciones transferidas al momento del inicio de la concesión que aún no han sido regularizadas, la remuneración anual de LA TRANSPORTISTA contemplará un monto destinado a su normalización, equivalente al UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5 %) de los costos reconocidos anualmente.

Que por su parte, LA TRANSPORTISTA deberá presentar en un plazo no mayor a los 60 (SESENTA) días de notificada de la Resolución de la Revisión Tarifaria Integral, un plan anual de regularización a desarrollar durante el periodo 2017/2021, que contenga como mínimo, las siguientes etapas de trabajo: a) Detalle de las líneas transferidas y estado de las servidumbres de electroducto, indicando la cantidad de parcelas involucradas, las inscriptas y las pendientes de inscripción, contemplando la elaboración de planos de líneas de transmisión con información catastral y listado de parcelas asociado; y b) Detalle de los costos asociados a la normalización de la servidumbre (indemnización, mensura, gestión, registro, etcétera).

Que una vez finalizado el año, LA TRANSPORTISTA deberá acreditar ante el ENRE las regularizaciones realizadas de acuerdo al plan presentado y al monto asignado.

Que ante un incumplimiento del plan que no pueda ser justificado satisfactoriamente por LA TRANSPORTISTA, el ENRE deducirá de los cargos el monto asignado a tal efecto.

Que se analizó el Plan presentado para determinar cuáles de las inversiones propuestas deben ser consideradas para ser incluidas en la remuneración regulada a LA TRANSPORTISTA.

Que a ese efecto se identificaron las mismas de acuerdo a lo siguiente: Inversiones propuestas a ser incluidas en la remuneración regulada como tales. (CAPEX); inversiones propuestas a ser incluidas en la remuneración regulada como gastos de mantenimiento (OPEX); inversiones que no deben ser incluidas ya que no se consideran pertinentes o que deben ser impulsadas por otros mecanismos previstos en “Los Procedimientos” (por ejemplo: Ampliaciones); gastos relacionados con regularización de Servidumbres de Electroducto.

Que producto del análisis, se identificaron las inversiones informadas que resultaron razonables, en función de que responden al estado de obsolescencia en que se encuentran las instalaciones y, además, están dirigidas a mantener y/o mejorar la calidad y confiabilidad del servicio.

Que, asimismo, con relación a las inversiones se excluyeron aquellas que fueron consideradas no justificadas.

Que por otra parte se indicaron las que corresponden a gastos de operación y mantenimiento.

Que no se detectaron inversiones que correspondan que se realicen por los mecanismos de Ampliaciones o por otros mecanismos previstos en la normativa vigente.

Que teniendo en cuenta la cantidad de equipamiento a ser reemplazado, se procedió a realizar una comparación entre los montos solicitados que surgen de la presentación de TRANSBA y los presentados por las otras transportistas, asimismo como con precios medios de mercado, teniendo en cuenta la antigüedad de las instalaciones.

Que cabe aclarar que, los valores de los materiales asociados a los ítems que componen el Plan de Inversiones realizado por LA TRANSPORTISTA, se encuentran razonablemente cercanas al promedio de mercado.

Que luego del análisis de las inversiones efectuado, se concluye que las inversiones a incluir totalizan 2.599 obras por un monto de $ 2.235,43 millones.

Que en el informe del Anexo II que forma parte integrante de la presente resolución, se detallan, CINCO (5) Apéndices, las conclusiones del análisis de los planes de inversiones presentados por TRANSBA.

Que en la Tabla del Apéndice I se incluyen solamente las inversiones que pueden ser consideradas como inversiones en la remuneración regulada del Transportista que, de acuerdo a los criterios mencionados, se consideran prudentes y razonables para el próximo quinquenio.

Que en la Tabla del Apéndice II se incluyen las inversiones relacionadas con las tareas de mantenimiento y, por lo tanto, se consideran como incluidas en los costos operativos.

Que en la Tabla del Apéndice III se incluyen las inversiones que no se consideran pertinentes para el próximo quinquenio.

Que en la Tabla del Apéndice IV se incluyen los gastos relacionados con regularización de Servidumbres de Electroducto.

Que las inversiones solicitadas para Seguridad Pública y Ambiental, el área correspondiente realizó un análisis particular de las mismas, cuyas conclusiones se adjuntan como Apéndice V.

Que al respecto, cabe indicar que la realización del Plan de Inversiones aprobado, será objeto de un control posterior por parte de este Ente, y a tal efecto, el ENRE emitirá un procedimiento que permita la realización del seguimiento de las inversiones tanto de manera física como económico-financiera.

Que con respecto a la base de capital contable, cabe destacar que representa las inversiones financieras netas realizadas por los accionistas y acreedores en la empresa, es decir, que el monto de la base de capital así calculada equivale al mantenimiento del capital financiero en términos reales. En este esquema, las amortizaciones representan el retorno del capital.

Que, asimismo, corresponde en el caso de nuevos aportes o retiros de los accionistas analizar su incidencia en el cálculo del capital afectado a la actividad regulada.

Que este método busca mantener el poder de compra de la inversión original, siendo éste el único requerimiento desde el punto de vista del inversor.

Que en la Resolución ENRE N° 524/2016 se establecieron los criterios y aspectos metodológicos para la determinación de la base de capital regulada (BCR).

Que al respecto se utilizará la metodología de valuación a costo histórico.

Que para aquellas transportistas que tuvieron revisión tarifaria, dicha metodología implica que el valor del activo regulado inicial será la base de capital establecida en la última revisión tarifaria.

Que para aquellas transportistas que no tuvieron revisión tarifaria, el importe de la base de capital inicial surge como contrapartida de los aportes y del pasivo transferido al comenzar el contrato de concesión del servicio, menos el valor de la opción por actividades no reguladas.

Que a la base de capital inicial se le adicionarán anualmente las inversiones realizadas a posteriori, descontando los montos correspondientes a bajas y amortizaciones. Altas del período: para la determinación de la base de capital se considerarán sólo aquellas inversiones que correspondan a la actividad regulada de la Concesionaria, excluyéndose toda inversión correspondiente a actividades no reguladas y aquellas realizadas con aporte de terceros y/o donaciones.

Que finalmente con el objetivo de mantener el valor real de la Base de Capital Regulada (BCR), se actualiza considerando hasta el año 2001 el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos (Consummer Price Index). A partir del 2002 se adoptó el Índice de Precios al Consumidor Nivel General de acuerdo a la serie que se utiliza para el cálculo del Índice Tipo de Cambio Real Multilateral (ITCRM), que elabora y publica el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (BCRA). Esta serie de IPC (base 1999=100) se construye mediante el método de “empalme hacia atrás” en base al IPC GBA del INDEC hasta diciembre de 2006, el IPC-SL de la provincia de SAN LUIS hasta julio de 2012, el promedio simple de las variaciones de los índices IPC-CABA (de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES) e IPC-SL (de la provincia de SAN LUIS) hasta abril de 2016 y en base al nuevo IPC GBA del INDEC de allí en adelante.

Que la valuación se efectuará en moneda nacional a pesos de diciembre 2015.

Que consecuentemente, se procedió a determinar el valor inicial de la BCR a considerar siguiendo los lineamientos de la Resolución ENRE N° 524/2016. En el caso de TRANSBA, que no tuvo anteriormente una revisión tarifaria, el valor de la BCR inicial es de $ 164,41 millones.

Que este monto se obtiene a partir del valor de $ 220,17 millones pagado por el 100% de las acciones de TRANSBA, sumado a los $ 14,70 millones correspondientes a la deuda transferida neta de las disponibilidades de caja. El monto total así calculado se corrige considerando una prima por actividades no reguladas del TREINTA POR CIENTO (30%), según la propuesta de la propia TRANSPORTISTA.

Que en esa oportunidad, se estableció que la diferencia entre lo efectivamente aportado por el adjudicatario y lo implícito en el cálculo de la valuación oficial, puede ser considerada como el valor que se pagó por la perspectiva de desarrollar actividades no reguladas.

Que por otra parte, la autorización otorgada por el ENRE para realizar actividades no reguladas tenía como condición que los usuarios del servicio público se beneficien en parte con las utilidades que generen dichas actividades.

Que cabe destacar que TRANSBA en su informe de determinación de la base de capital, consideró la misma prima de reducción de la base de capital por actividades no reguladas.

Que sin perjuicio de lo cual, debemos observar que TRANSBA determina una base inicial de $ 259,14 millones. Este valor lo obtiene considerando que el monto de $ 220,17 millones pagado por TRANSENER, adjudicatario de la concesión, corresponden al NOVENTA POR CIENTO (90 %) de las acciones o capital social de TRANSBA. De esta forma, infiere que el CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones valía al inicio $ 244,44 millones, que agregado a las deudas transferidas netas de las disponibilidades de caja, totaliza una base inicial de $ 259,14 millones.

Que sin embargo, el Artículo 1 del Decreto de la Provincia de BUENOS AIRES N° 107/1997 adjudica el CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones de TRANSBA al oferente TRANSENER por un monto total de $ 220,17 millones.

Que en este sentido, el valor de inicio del capital social en los estados contables de TRANSBA es de $ 220,17 millones por el CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones. Por otra parte, si bien TRANSENER posee el NOVENTA POR CIENTO (90 %) de las acciones de TRANSBA, tiene el derecho de recuperar a través de los dividendos pagados por TRANSBA el valor del DIEZ POR CIENTO (10 %) de las acciones remanentes pertenecientes al Programa de Participación Accionaria del Personal (PPAP), abonadas anticipadamente por TRANSENER a la PROVINCIA DE BUENOS AIRES en 1997.

Que consecuentemente, el valor de la BCR inicial de TRANSBA es de $ 164,41 millones en moneda de julio de 1997.

Que a la BCR inicial se suman las inversiones que corresponden a las altas de bienes de uso, obras en curso y anticipos a proveedores descontando las bajas de bienes de uso de cada año, según el anexo de los respectivos estados contables de LA TRANSPORTISTA.

Que en cuanto a las depreciaciones o amortizaciones de bienes de uso del período, siguiendo los criterios de la Resolución ENRE N° 524/2016, las depreciaciones contables se corrigen considerando la prima por actividades no reguladas del TREINTA POR CIENTO (30 %) antes señalado.

Que, asimismo, se afectó la BCR por las modificaciones en el capital social decididas por las Asambleas de Accionistas convocadas a tal efecto. En este sentido, se tuvo en cuenta la reducción voluntaria del capital social decidida por la Asamblea de Accionistas del 11 de agosto de 2009 por $ 66,25 millones, monto este último que se deduce de la BCR considerando la prima por actividades no reguladas.

Que todos los valores correspondientes al periodo previo a la firma del Acta Acuerdo se actualizaron hasta diciembre del año 2001 utilizando el índice de precios al consumidor – CPI – de EEUU nivel general. A partir del 2002 se adoptó el índice de precios al consumidor nivel general que elabora y publica el BCRA, a fin de determinar la BCR al 31 de diciembre de 2015.

Que la BCR fue pesificada considerando el tipo de cambio 1 peso = 1 dólar, según lo dictaminado por la

Asesoría Jurídica del ENRE en su Dictamen A.J. N° 138/2017 que obra a fojas 1.180/1.185 del Expediente del Visto.

Que de esta forma se determina para la BCR a considerar en la determinación de ingresos requeridos de la actividad regulada en el período 2017–2021 un valor de 2.461,33 millones de PESOS constantes de diciembre de 2015.

Que por último, como señalamos previamente, TRANSBA calcula el valor nuevo de reemplazo (VNR) y el valor total depreciado (VTD), utilizando como punto de partida el informe final de la “Auditoria Técnica y Económica de los Bienes afectados al Servicio Público de Distribución Troncal de Energía Eléctrica en la Provincia de Buenos Aires” contratado por TRANSBA con LATASA- ATEC- SIGLA, en el marco del Acta Acuerdo UNIREN.

Que TRANSBA ajusta los valores que surgen de la auditoria empleando índices de precios específicos nacionales y externos para actualizar los valores hasta diciembre de 2016 y luego hasta diciembre de 2015. En cuanto a las vidas útiles consideradas para determinar el VTD, utiliza las establecidas en el estudio original ajustadas por el tiempo transcurrido, con excepción de las líneas, cuya vida útil ha sido extendida.

Que de esta forma, la TRANSPORTISTA obtiene un VNR de USD 1.040,1 millones y un VTD de USD 504,4 millones a diciembre de 2015.

Que el ACTA ACUERDO dice en la cláusula 14.1.8 que para determinar la BCR se considerará el valor de los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio. Para la valuación de dichos activos se considerará, el valor inicial de los bienes al comenzar la concesión, como también el de las incorporaciones posteriores, y el valor actual de tales bienes tomando en cuenta su estado actual de conservación.

Que los montos que presenta TRANSBA como VNR y VTD a diciembre de 2015 no son representativos del valor actual de los bienes o activos que integran hoy el sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión, y consecuentemente no responden al criterio definido en la cláusula 14.1.8 del Acta Acuerdo UNIREN, porque: no constituyen el costo actual de reemplazar todas las instalaciones y bienes físicos destinados a dar el servicio de transporte sino que se limita a actualizar con índices específicos de precios los valores resultantes de una auditoría técnica realizada hace más de 10 años; los valores de dicha auditoría de bienes responden a los bienes existentes en el año 2005, y su actualización no toma en consideración las incorporaciones y bajas posteriores; el estado de las instalaciones que integraban el sistema de transporte en el año 2005 no es el mismo en la actualidad, ya que acumulan 10 años más de desgaste por uso y se desconoce el estado de conservación actual de los mismos.

Que asimismo con relación a que los criterios establecidos por este ENTE para valorizar la BCR conlleva perjuicios económicos potenciales para esa Transportista, cabe señalar que los criterios que cuestiona se encuentran contenidos en la Resolución ENRE N° 524/2016, por la cual se aprobó el Programa a aplicar para la Revisión Tarifaria Integral (RTI) del Transporte de Energía Eléctrica en el año 2016, para las empresas Transportistas de Energía Eléctrica y en cuyo Anexo se establecieron los CRITERIOS Y METODOLOGÍA PARA EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL

Que, en efecto, en el punto 4 BASE DE CAPITAL de dicho Anexo, se precisó la metodología a utilizar

para determinar dicha BCR, en la cual se incluyen los criterios impugnados por TRANSBA.

Que habiendo sido la concesionaria debidamente notificada de dicho acto, no lo recurrió, razón por la cual se encuentra consentido, ello más allá de las razones técnicas explicitadas en los Considerandos precedentes que justifican los criterios que sobre el particular ha adoptado el ENRE.

Que, por otra parte, con respecto a que el tratamiento que el ENRE definió para la BCR podría ser considerado una violación al trato equitativo acordado en el ACTA ACUERDO en su Cláusula Decima, cabe resaltar que TRANSBA recibe en esta materia el mismo trato que el dado al resto de las empresas Transportistas, y que, a su vez, el principio de trato similar resulta ser aplicable para situaciones que revisten tal carácter de similitud lo que no se cumple en el presente caso.

Que, en efecto, en oportunidad de definirse los criterios de cálculo de la Base de Capital a aplicar para la actividad de transporte de energía eléctrica, este Ente definió los criterios en que fundaba su decisión de aplicar esta metodología de cálculo, situación que es absolutamente disímil a la que caracteriza la actividad de distribución de energía eléctrica, motivo por el cual se rechazan sus argumentos y pretensiones sobre el particular.

Que para calcular el valor de una empresa mediante la metodología del flujo de fondos descontados (FF) se proyectan los flujos de caja que generará la compañía en el futuro y luego se descuentan de modo tal de obtener el valor presente de ese flujo esperado. La tasa de descuento que se utiliza debe reflejar el riesgo y el costo de oportunidad asociado al sector económico del negocio cuyo valor se quiere calcular.

Que el flujo de fondos puede estimarse para la totalidad de la empresa (denominado comúnmente “free cash flow”), o solamente para los accionistas (“equity cash flow”). La tasa de descuento a utilizar es diferente en cada uno de los casos. Para el “free cash flow”, el costo de capital es el WACC (weighted average cost of capital) que refleja en forma de promedio ponderado la remuneración esperada por el capital propio de los accionistas y el de terceros.

Que si se estima el “equity cash flow”, el costo de oportunidad asociado a ese flujo de fondos es la tasa de rentabilidad del capital aportado por los accionistas. Por lo general, se proyecta el “free cash flow” y una vez calculado su valor presente se le descuenta el valor de mercado de la deuda para obtener la valuación de la empresa en términos de capital propio.

Que este método, a pesar de su complejidad, permite identificar las fuentes de creación de valor de la empresa y posibilita la realización de sensibilidades del valor de la compañía a las variables claves.

Que además de las dos alternativas expuestas, “free cash flow” y “equity cash flow”, existe una tercera metodología de flujos de fondos descontados en la cual se proyectan varios flujos de fondos independientes y se les aplica distintas tasas de descuento en función al riesgo asociado a cada flujo. Esta alternativa es conocida como valor presente ajustado. Su utilización es recomendada en los casos en que se prevean cambios en la estructura de capital de la empresa y en la operatoria de la misma. Así se identifica el valor generado por cada cambio.

Que a continuación se desarrollan con más detalle los aspectos esenciales del procedimiento aquí descripto de valuación de una empresa.

Que el criterio principal a la hora de armar el flujo de caja para valuar una empresa es: “cash in cash out”. Sólo se consideran los ingresos y egresos de efectivo, a excepción de los costos de oportunidad generalmente asociados a una utilización alternativa de los recursos. Por tanto, el flujo de caja anual esperado de una compañía se realiza proyectando las ganancias operativas después de impuestos (que incluye ingresos, costos y gastos operativos, e impuestos), menos las inversiones en propiedades, plantas, equipamiento y otros activos. De esta manera se obtiene el “free cash flow”.

Que en este punto del análisis procede preguntarse dado el plazo de vida indefinido de la compañía, acerca de por cuántos años corresponde estimar el flujo de fondos.

Que la respuesta a este interrogante es la siguiente: el valor de una compañía puede ser dividido en dos períodos: 1) el primero, en el cual se realiza una proyección explícita de todas las variables que conforman el flujo de fondos a descontar, y 2) el segundo período, denominado valor al horizonte, que refleja el valor de la empresa por un período de tiempo indefinido.

Que la extensión del período de proyección explícita depende de la empresa. Lo ideal, es que en sus últimos años se refleje una compañía que haya alcanzado un estado estable en términos de sus operaciones.

Que en cuanto al valor al horizonte, para estimarlo, no es necesario proyectar en detalle el flujo de fondos indefinidamente. Pueden utilizarse los métodos de valuación (múltiplos, valor de liquidación o reposición de los activos). Sin embargo, por lo general se calcula el valor al horizonte de una empresa utilizando la fórmula de perpetuidad, con (fórmula de Gordon) o sin crecimiento. Se asume de esta manera que, dado que la compañía alcanzó un estadío de operaciones estable, los márgenes se mantienen constantes, el retorno sobre las nuevas inversiones también se mantiene constante y la tasa de inversión es una proporción constante del flujo de caja en cada año.

Que es importante destacar que cuando se calcula una perpetuidad con crecimiento se asume que el resultado operativo de la empresa ajustado por impuestos (NOPLAT) crecerá sin aumentar el capital invertido. De esta manera el retorno sobre el capital invertido tiende a infinito. Al utilizar la fórmula de perpetuidad sin crecimiento se supone que el retorno de la nueva inversión converge al costo de capital (WACC). El flujo de caja crece, pero su crecimiento no adiciona valor a la empresa porque el retorno asociado a ese crecimiento iguala el costo de capital de la compañía. El nuevo capital invertido representa una proporción mayor del capital inicial.

Que finalmente, el valor total de la compañía es la sumatoria del valor presente de los dos flujos de fondos, el proyectado en forma explícita y el que resulta del valor al horizonte.

Que teniendo en cuenta los costos operativos, monto de regularización de Servidumbres de Electroducto, inversiones, base de capital y la compensación asociada a operar instalaciones de terceros reconocidas se ha realizado el cálculo del FF, el cual obra en el Anexo III de la presente Resolución.

Que asimismo para su cálculo se tuvo en cuenta la tasa de rentabilidad real después de impuestos (SIETE COMA SIETE POR CIENTO -7,7 %-) que fuera aprobada, mediante Resolución ENRE N° 553/2016.

Que con respecto al cálculo de los impuestos, que integran el FF se adoptó el criterio de impuestos

teóricos utilizando la alícuota vigente, sin contemplar particularidades (quebrantos, diferimientos, etcétera) respecto de la posición fiscal de la empresa.

Que a los efectos de obtener la base imponible del impuesto a las ganancias, se consideró la tasa de amortización promedio de los estados contables de los últimos CINCO (5) años.

Que la remuneración anual resultante del cálculo del FF asciende a $ 1.086,32 millones de diciembre de 2015. A fin de ajustar este valor al momento de entrada en vigencia del cuadro tarifario que se aprueba por el presente acto, se procedió a actualizarlo a febrero de 2017 mediante la serie de IPC que se utiliza para el cálculo del Índice Tipo de Cambio Real Multilateral (ITCRM), que elabora y publica el BCRA. Para el mes de enero 2017, se estimó la variación de precios a partir de la tasa anual considerada en el Presupuesto Nacional para el año 2017.

Que de esta forma, la remuneración de TRANSBA asciende a la suma de $ 1.499,13 millones en moneda de febrero de 2017.

Que a partir del ingreso anual calculado para la TRANSPORTISTA se determinaron los cargos de transporte establecido en el Contrato de Concesión para cada tipo de equipamiento y tensiones que regirán a partir del 1° de febrero de 2017.

Que para la determinación de los mismos se consideraron la afectación de los costos operativos e inversiones asociados a cada tipo de equipamiento.

Que asimismo, se utilizó la cantidad de equipamiento indicado por la TRANSPORTISTA.

Que en líneas, TRANSBA indica que posee 177 kilómetros de líneas de 220 kV y 6.050,41 kilómetros de líneas de 132 kV y/o 66 kV.

Que en Conexiones-Salidas, TRANSBA indica que posee 1 salida en 220 kV, 42 salidas en 132 y/o kV, y 533 salidas en 33 y/o 13.2 kV.

Que dado que la figura de la Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada (RVEET) en cuanto concepto remuneratorio de la actividad del Transporte de Energía Eléctrica, si bien ha sido instituida originariamente en los Contratos de Concesión de la actividad, ha merecido objeciones en cuanto a su significado, utilidad y procedencia en la satisfacción de los principios tarifarios del Capítulo X de la Ley N° 24.065, a partir de la presente Revisión Tarifaria Integral, se ha resuelto prescindir de la RVEET, determinándose la remuneración de la TRANSPORTISTA en base a los cargos de conexión, de capacidad y equipamiento de reactivo, los cuales son definidos en función de los costos económicos propios de la prestación del servicio público, conforme a las pautas legales establecidas y aplicables.

Que por otra parte y en relación al factor de estímulo a la eficiencia (Factor X), los sistemas de regulación tarifaria tienen por objetivo controlar una misma variable de la empresa regulada, la tasa de rentabilidad. Los mecanismos adoptados para ello difieren, pudiendo distinguirse dos tipos: Regulación directa, a través de la tasa de retorno, y regulación indirecta, con la fijación de precios máximos con revisión periódica.

Que estos mecanismos difieren a su vez en la estructura de incentivos y de riesgos que la empresa

regulada enfrenta.

Que bajo la regulación basada en la tasa de retorno (ROR) -sistema especialmente adoptado en los Estados Unidos-, se le fija a la empresa regulada una tasa de ganancia razonable sobre su capital invertido, y consecuentemente las tarifas que deberán ser aplicadas. Cualquier alejamiento de la tasa de rentabilidad respecto de la fijada por el regulador, redunda en una revisión tarifaria.

Que los estudios sobre este mecanismo realizados por Averch – Johnson (1962) demostraron que las empresas reguladas con ROR utilizan más capital que el necesario (la base sobre la que se aplica la tasa de rentabilidad fijada), redundando en una ineficiente utilización de insumos, es decir, la relación capital/trabajo es muy superior a la óptima para cada nivel de producto.

Que por este motivo, considerando la tendencia a la sobre capitalización de la empresa, el regulador debe efectuar un minucioso seguimiento de los costos e inversiones realizados a fin de determinar la razonabilidad de los mismos. Ello necesariamente implica contar con información suficiente que permita llevar a cabo esta tarea. Dada la asimetría de información existente entre el regulador y el regulado, la empresa cuenta con fuertes incentivos para distorsionar los datos e influir directamente en las decisiones del regulador.

Que en cuanto al régimen de regulación por precios máximos (o PRICE CAP) aplicado a las utilities, comenzó a utilizarse en el REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA a partir del informe realizado por Littlechild (1983) referido a la rentabilidad de la empresa British Telecom luego de su privatización.

Que a diferencia del método de ROR, mediante el PRICE CAP el regulador fija un valor máximo a las tarifas que la empresa puede cobrar por sus servicios. De esta forma, una vez determinado el nivel tarifario inicial, se le fija un techo a la posibilidad de crecimiento de los precios de estos servicios.

Que básicamente, este método permite que el índice de precios de una canasta de bienes y servicios de la empresa regulada (en el caso de que la empresa sea multiproducto) debe crecer a lo sumo Retail Prices Index o índice de precios al consumidor menos X% por año a lo largo del período tarifario. En otras palabras el precio promedio de los bienes y servicios regulados debe disminuir X% en términos reales (RPI-X).

Que en este esquema, el término X representa un factor de eficiencia que permite trasladar a los usuarios parte de las ganancias logradas por la empresa por este concepto. De esta forma, una vez determinado por el regulador el factor X de eficiencia y consecuentemente la reducción en términos reales que tendrán las tarifas, la empresa tiene grandes incentivos para mejorar su productividad a fin de lograr una rentabilidad mayor a la reconocida (implícitamente) en las tarifas a los usuarios. Estas nuevas ganancias por mayor eficiencia se trasladarán a partir de la siguiente revisión de las tarifas.

Que en definitiva, se busca recrear las condiciones que enfrentaría la empresa bajo un mercado competitivo, esto es, siendo la firma una tomadora de precios (en este caso fijado por el regulador), deberá minimizar sus costos a fin de obtener una mejor rentabilidad. En este sentido, la presión que ejercería la competencia sobre los costos –para no perder su porción de mercado- redundaría en una disminución del precio que beneficiaría a los consumidores. Esta presión en el caso de un monopolio regulado, es ejercida por el factor X.

Que a la hora de seleccionar el régimen regulatorio a aplicar, Littlechild determinó cinco criterios básicos que deben considerarse: Protección contra el Monopolio.; incentivos a la innovación y eficiencia; minimización del costo regulatorio; promoción de la competencia; e ingresos de la privatización y perspectivas para la empresa.

Que según estos criterios, Littlechild concluyó que la ROR redunda en mayores costos regulatorios, menores incentivos a la eficiencia e innovación tecnológica y distorsiona el sendero óptimo de inversiones.

Que por el contrario, la RPI-X resulta ser un mecanismo que le otorga a la firma un claro incentivo para lograr eficiencia productiva (minimización de costos) y promueve la innovación, toda vez que reducciones en los costos de la empresa se corresponden con mayores beneficios que efectivamente percibe. Asimismo, a medida que la reducción de costos se hace efectiva se pierde en eficiencia asignativa, toda vez que las tarifas se van alejando paulatinamente de los costos a lo largo del período tarifario.

Que por otro lado, en la medida que el ajuste de precios no es automático, la empresa enfrenta los riesgos asociados tanto a aumentos en sus costos, exógenos y endógenos a la firma, como por menores niveles de demanda que los estimados.

Que es por ello, que el PRICE CAP requiere revisiones periódicas de las tarifas como forma de restablecer las condiciones de eficiencia asignativa.

Que en cuanto a las características que debe adoptar el factor X a fin de mantener la consistencia de los incentivos a lo largo del tiempo, las revisiones periódicas deben establecer parámetros de eficiencia esperados para el próximo período tarifario, sin apropiarse de las ganancias pasadas (claw back) que, por motivo de una mayor eficiencia ex-post o por una subdeterminación del X, pudiera haber obtenido la empresa en el período anterior. Es decir, la eficiencia esperada (calculada a partir de las ganancias por mejoras en la eficiencia pasada o por expectativas de ganancias futuras) implica participar a los consumidores de la mayor rentabilidad que tendrá la empresa a lo largo del nuevo período tarifario. Precisamente, la posibilidad de acceder a una rentabilidad adicional ex-post, lograda a partir de incrementos en la productividad mayores a los fijados ex-ante, es lo que permite mantener la estructura de incentivos en el tiempo.

Que en síntesis, el objetivo de la estrategia de regulación de precio tope es proporcionar a la empresa regulada incentivos para reducir costos. Dado que la remuneración que se determina para 2017 permanece fija en términos reales a lo largo del período tarifario, la empresa puede beneficiarse de la reducción de costos. Al final de cada período tarifario, dichas reducciones de costos se transfieren a los usuarios a través del nuevo proceso de revisión tarifaria. Sin embargo, dentro de cada período tarifario, debe fijarse un factor para transferir parte de estas mejoras de eficiencia a los usuarios del transporte, garantizando un margen para la empresa.

Que al respecto, cabe tener en cuenta lo establecido en el Artículo 42 de la Ley N° 24.065 en lo referido a las tarifas que regirán en los periodos tarifarios subsiguientes al primero, una vez transcurridos los CINCO (5) años iniciales de las concesiones de transporte y distribución de energía eléctrica, y en particular, su Inciso c) que establece: “El precio máximo será determinado por el ENTE de acuerdo con los indicadores de mercado que reflejen los cambios de valor de bienes y/o servicios. Dichos indicadores serán a su vez ajustados, en más o en menos, por un factor destinado a estimular la eficiencia y, al

mismo tiempo, las inversiones en construcción, operación y mantenimiento de instalaciones".

Que para el caso bajo tratamiento cabe aplicar lo prescripto en el Subanexo 1 del Contrato de Concesión de TRANSBA, en el Artículo 8° que dice: "A partir del segundo PERIODO TARIFARIO, la remuneración de LA TRANSPORTISTA, por los conceptos de CONEXIÓN y de CAPACIDAD DE TRANSPORTE, podrá ser reducida anualmente por un coeficiente de estímulo a la eficiencia, que fijará el ENTE y que no podrá ser superior al UNO POR CIENTO (1%) anual ni acumular en el resto del primer PERIODO DE GESTIÓN más del DIEZ POR CIENTO (10%)".

Que en este sentido, las ganancias de eficiencia están asociadas a mejoras en la gestión, en particular, en lo que se refiere a la organización empresarial y al redimensionamiento de la estructura de personal, ocurridas en el pasado.

Que al respecto, dado que la performance de LA TRANSPORTISTA no ha alcanzado los estándares esperados en materia de eficiencia, resulta conveniente considerar el quinquenio 2017–2021 como un período de adaptación de la empresa con el objeto de mejorar la prestación del servicio público a su cargo, lo que resulta acorde con los criterios tenidos en cuenta para la Declaración de la Emergencia Eléctrica por el Decreto N° 134 de fecha 16 de diciembre de 2015.

Que este hecho, sumado a la perspectiva de una lenta incorporación de innovaciones tecnológicas en este sector de actividad, no permite esperar en los próximos años ganancias de eficiencia significativas.

Que de esta manera, una forma de reflejar la transición es planteando una trayectoria creciente para el Factor X de modo de alcanzar, hacia el final del quinquenio, el porcentaje anual máximo del UNO POR CIENTO (1 %).

Que en el Anexo IV de la presente Resolución se establecen los porcentajes anuales a aplicar de ajuste a la remuneración en el quinquenio 2017-2021.

Que en cuanto al mecanismo de actualización de la remuneración, el citado Artículo 42 de la Ley N° 24.065 establece que las tarifas se fijarán a través de precios máximos (RPM – Regulación por Precio Máximo o "Price-cap"); que estarán sujetas a ajustes ante cambios en los costos que el concesionario no pueda controlar; y que serán ajustadas por un factor de estímulo a la eficiencia.

Que como ya se mencionara en los considerandos precedentes, la regulación por RPM consiste en fijar un precio máximo para sus servicios e incentivarla a que aumente su tasa de ganancia como resultado de reducir sus costos por debajo del tope establecido. El mecanismo de regulación RPM generalmente asume la forma conocida como RPI – X.

Que el RPI (Retail Price Index) es un índice general de precios utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.

Que a diferencia del mecanismo basado en la tasa de retorno (ROR) o Regulación por Costo de Servicio (RCS), se utiliza un índice general de precios en lugar de los precios de la propia empresa.

Que de acuerdo a la regulación vigente, la tarifa de los TRANSPORTISTAS se fija por un período de CINCO (5) años, a través del proceso de la revisión tarifaria, mediante el cual se determinan los ingresos

necesarios para cubrir los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno determinada conforme lo dispuesto en el Artículo 41 de la Ley N° 24.065.

Que una vez definido el cuadro tarifario no corresponde revisar dichas variables (costos, amortizaciones, impuestos y tasa de retorno) hasta la próxima revisión tarifaria en los términos de lo dispuesto por el Artículo 43 de la mencionada Ley que textualmente reza: “Finalizado el período inicial de CINCO (5) años el ente fijará nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de CINCO (5) años. El cálculo de las nuevas tarifas se efectuará de conformidad con lo establecido por los Artículos 40 y 41 y se fijarán precios máximos de acuerdo a lo dispuesto por el artículo precedente”.

Que por ende, tal como lo establece el mecanismo de regulación de precios máximos lo que si se debe asegurar es que el valor de la remuneración que percibe el TRANSPORTISTA se mantenga durante todo el período de los CINCO (5) años en términos reales y por ello, deben utilizarse índices oficiales que son externos a la empresa y que ella no puede manipular.

Que en caso de que durante el transcurso del período tarifario ocurriesen eventos externos que provocaran cambios significativos en su estructura de costos, la citada Ley contempla la posibilidad de requerir una revisión extraordinaria por aplicación de su Artículo 46, el cual dispone: “Los transportistas y distribuidores aplicaran estrictamente las tarifas aprobadas por el ente. Podrán, sin embargo, solicitar a este último las modificaciones que consideren necesarias, si su pedido se basa en circunstancias objetivas y justificadas”.

Que en función de lo dispuesto por el Artículo 9 de la Ley N° 25.561 el Poder Concedente a través de la Ex UNIREN celebró con cada TRANSPORTISTA un ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL, según ha sido aludido precedentemente.

Que en su cláusula décimo tercera, “REVISION TARIFARIA INTEGRAL”, estableció la realización de una Revisión Tarifaria Integral a llevarse a cabo mediante un proceso, en el cual se fije un nuevo régimen tarifario para los siguientes CINCO (5) años, conforme a lo estipulado en el Capítulo X “Tarifas” de la Ley Nº 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, aplicándose las pautas contenidas en la cláusula décimo cuarta del Acta Acuerdo UNIREN.

Que en el caso de TRANSBA, la Cláusula 14.1.6 en lo referido a los costos establece que en la Revisión Tarifaria Integral se deberá elaborar un análisis basado en costos razonables y eficientes de la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal, como elemento de juicio para la determinación de la remuneración del CONCESIONARIO.

Que, asimismo, la Cláusula 14.1.3 dispuso mecanismos no automáticos y procedimientos de redeterminación de la remuneración, debido a las variaciones observadas en los precios de la economía relativos a los costos eficientes del servicio.

Que es decir, una vez fijados los costos eficientes en la Revisión Tarifaria Integral (cláusula 14.1.6), la redeterminación de la remuneración debe surgir a partir de las variaciones que se verifiquen en los precios de los costos que fueron tenidos en cuenta cuando se fijó dicha remuneración. Esas variaciones que de verificarse podrían afectar la remuneración en términos reales se capturan a través de la evolución de índices de precios (variaciones en los precios de la economía) considerados para tal fin, tal como lo establece el mecanismo de RPM establecido por la Ley N° 24.065.

Que en función de ello, corresponde establecer una cláusula gatillo que pondera la variación de precios de la economía que se puede producir semestralmente. Si de la aplicación de la mencionada fórmula, surgiera que la variación es igual o superior al CINCO POR CIENTO (5 %), se habilitará una siguiente instancia.

Que en la segunda instancia, se considerará una fórmula de ajuste semestral que pondera los desvíos de la remuneración de la TRANSPORTISTA, teniendo en cuenta la estructura de costos que fuera determinada en la presente Revisión Tarifaria Integral.

Que así pues, una vez disparada la cláusula gatillo (CGn) se aplicará la fórmula de actualización sobre la remuneración.

Que en el Anexo V de la presente Resolución, se determinan las formulas correspondientes a la cláusula gatillo y al mecanismo de actualización.

Que por otra parte, el Articulo 25 del Anexo II B del Contrato de Concesión de TRANSBA estipula que “El ENTE establecerá, a partir del segundo PERÍODO TARIFARIO, un sistema de premios cuyos valores serán proporcionales a los montos de las sanciones y tomará como referencia el nivel de calidad registrado por LA CONCESIONARIA durante el primer PERÍODO TARIFARIO”.

Que a su vez, en la Resolución ENRE N° 524/2016, se dispuso que “el ENRE definirá el valor de las penalizaciones conforme criterios que induzcan a la mejora de la operación y mantenimiento, estimule la inversión en el mantenimiento y la mejora de la calidad, minimizando la ocurrencia de fallas y un esquema transitorio de ajuste de sanciones y premios, hasta alcanzar una calidad - objetivo al final del próximo período tarifario”.

Que por ende, el sistema de premios debería procurar dar un mayor incentivo para que LA TRANSPORTISTA opere y mantenga las instalaciones en condiciones de calidad acorde con las necesidades de los usuarios, dentro de los límites previstos en el Contrato de Concesión.

Que en el mencionado Contrato de Concesión se establece que la calidad del servicio público de transporte prestado por la TRANSPORTISTA se mide en base a la disponibilidad del equipamiento de transporte, conexión y transformación y su capacidad asociada.

Que en cuanto a la determinación del valor de las sanciones que se aplican por indisponibilidad forzada, en concepto de conexión y de capacidad de transporte del equipo en consideración, tiene en cuenta la duración de la indisponibilidad en minutos y el número de salidas de servicio forzadas.

Que mediante el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, se resolvió “Aprobar el REGIMEN DE AFECTACIÓN DE SANCIONES POR CALIDAD OBJETIVO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION Y POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el RÉGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, previsto en los respectivos Contratos de Concesión”.

Que en el mencionado Régimen de Calidad se definieron Índices de Calidad, basados en las

indisponibilidades de Líneas y Conexiones, denominados Disponibilidad Media Anual Móvil de la Concesionaria (DIMA) y Valor Promedio Móvil (VPM) como el promedio de los DIMA. En función de esos valores y su comparación contra otros de referencia, valores objetivo, se establecieron factores que afectan el cálculo de las sanciones, incrementándolos, si la calidad resultara inferior a esas referencias.

Que en función de ello, a los efectos de determinar el premio se considera conveniente asociarlo a un determinado nivel de VPM, teniendo en cuenta que en el mismo se encuentra considerado las instalaciones y las indisponibilidades tanto de LA TRANSPORTISTA como las de sus Transportistas Independientes.

Que cabe destacar que, cuanto mayor sean los valores alcanzados por estos índices mayor será la calidad asociada al servicio prestado por las TRANSPORTISTAS.

Que en virtud de lo expuesto, resultó necesario establecer un nivel de calidad mínima, denominado Valor Objetivo de Premios (VOP), a partir del cual cada una de las transportistas sería merecedora del premio. Tal como se consideró al establecer el Régimen de Calidad, el VOP deberá seguir un sendero de mejora, de manera tal de incrementar año a año la calidad exigida para poder acceder al premio.

Que asimismo, el premio es de aplicación mensual, utilizándose como unidad el “año móvil” a los efectos de evaluar la dinámica de la mejora; y considerándose el período correspondiente a los DOCE (12) meses anteriores del mes en cuestión.

Que para calcular el premio corresponde comparar el VPM obtenido por la TRANSPORTISTA con el VOP que se fije para cada año. Si el VPM del mes en cuestión fuera inferior al VOP, la TRANSPORTISTA no sería merecedora de premio.

Que en cambio, si el VPM obtenido por LA TRANSPORTISTA fuera superior al VOP, se calculará el premio en función del margen de mejora y repartirá dicho premio en forma proporcional a la facturación bruta de LA TRANSPORTISTA y de las Transportistas Independientes.

Que resulta conveniente que dichos premios sean proporcionales al valor de la sanción media aplicada a la TRANSPORTISTA, actualizada a febrero de 2017. Este valor se deberá incrementar de la misma manera y con la misma periodicidad que se incrementen los cargos de la TRANSPORTISTA.

Que asimismo, al igual que en la metodología aplicada en el régimen de sanciones, corresponde que los premios sean afectados por un coeficiente K de mayoración en función del año de que se trate, de manera tal que a mayor VOP, se obtenga en consecuencia un premio mayor, en concordancia con un sendero de mejora continua de la calidad, compatible con las necesidades de los usuarios del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica y que contemple las posibilidades técnicas y económicas de la concesión.

Que los valores de referencia de los índices de calidad se encuentran establecidos en el ANEXO VI de la presente Resolución.

Que la gestión de recaudación ante los agentes del Mercado Eléctrico Mayorista de los recursos necesarios para abonar los premios mensuales a la TRANSPORTISTA y a las Transportistas Independientes, aplicando el principio de proporcionalidad de pago, será efectuada por CAMMESA.

Que mediante el Artículo 1 de la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016, se resolvió “Aprobar el REGIMEN DE AFECTACIÓN DE SANCIONES POR CALIDAD OBJETIVO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION Y POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el RÉGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, previsto en los respectivos Contratos de Concesión.

Que a su vez, respecto de la consideración de los casos especiales planteados, tales como, las condiciones de operación del Sistema y el límite de transferencia contempladas en el Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 552/2016, las “indisponibilidades consecuentes”, causadas u originadas por terceros, por Causa Operativa y las que denomina Intervenciones Mayores en Equipamiento, corresponde indicar que esos casos se encuentran comprendidos y considerados en el Régimen de Calidad contenido en su Contrato de Concesión con las particularidades establecidas en la Resolución ENRE N° 552/2016, modificada por su similar N° 580/2016.

Que de acuerdo con la experiencia recogida a partir de los resultados obtenidos por la aplicación de los coeficientes de sanciones, cuyos conceptos fueran definidos en el Régimen de Calidad, se concluye que éstos resultan ser altamente adecuados para determinar las señales pertinentes a los efectos de estimular la mejora de la Calidad, motivo por el cual no corresponde su modificación.

Que por otra parte, en cuanto a la remuneración de los equipos indisponibles, en los términos del Régimen de Calidad vigente, corresponde sean así considerados por CAMMESA al momento de aplicar su remuneración.

Que en el expediente obra la nota CAMMESA N° B-111327-1 en la cual consta el cálculo de los sobrecostos de larga y corta duración para la readecuación de las categorías correspondientes a cada línea de TRANSBA a partir del 1° de febrero de 2017.

Que en el Artículo 8 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones del Sistema de Transporte por distribución Troncal, que como Subanexo II - B integra el Contrato de Concesión de TRANSBA, se indica que “la INDISPONIBILIDAD FORZADA de líneas será sancionada conforme a la CATEGORÍA dentro de la cual se halle comprendida cada línea. A tales efectos, las líneas se ordenarán en forma decreciente según los sobrecostos calculados por la CAMMESA según las instrucciones que imparta la SECRETARIA DE ENERGÍA en ejercicio de lo dispuesto por el Artículo 36 de la Ley N° 24.065, que sus salidas producen en el SISTEMA ELÉCTRICO, agrupándolas de la siguiente manera:

- CATEGORIA A: Incluye al conjunto de líneas, que a partir de la de mayor sobrecosto acumulan el SESENTA POR CIENTO (60 %) de los sobrecostos atribuibles al SISTEMA DE TRANSPORTE POR DISTRIBUCION TRONCAL DE TRANSBA.

- CATEGORIA B: Incluye al conjunto de líneas que acumulan el siguiente TREINTA POR CIENTO (30 %).

- CATEGORIA C: Incluye al conjunto de líneas no consideradas en las categorías A y B.

EL ENRE o el organismo que lo reemplace, determinará al inicio de cada PERIODO TARIFARIO, las

líneas comprendidas en cada categoría, pudiendo, al incorporarse nuevas líneas que provoquen modificaciones significativas en la topología del SISTEMA ELÉCTRICO, revisar la calificación asignada".

Que entonces, corresponde al ENRE en los términos del Artículo 8°, revisar la calificación asignada al incorporarse nuevas líneas que provoquen modificaciones significativas en la topología del Sistema Eléctrico.

Que oportunamente el ENTE solicitó a CAMMESA el cálculo de los sobrecostos a que hace mención el citado Artículo 8 del Subanexo II B del Contrato de Concesión, habiendo informado CAMMESA por Nota N° B-111327-1 los cálculos de los sobrecostos promedio anuales totales que afectan las líneas que en el mismo se detallan, se determinaron las categorías de las líneas, aclarándose que aquellas que no aparecen listadas deben considerarse de sobrecostos promedio anuales nulos, dentro de los márgenes de precisión de cálculo utilizado, continuando en consecuencia encuadradas en la Categoría C.

Que por Resolución ENRE N° 204/2007 se estableció que, en oportunidad de las revisiones tarifarias las TRANSPORTISTAS deberán incorporar en sus respectivas pretensiones toda la información relativa a las actividades no reguladas, a los fines de determinar la participación en los beneficios de las mismas por parte de los usuarios de las actividades reguladas.

Que asimismo, por Resolución ENRE N° 176/2013 se estableció el Sistema de Contabilidad Regulatoria del Transporte de Energía Eléctrica (SCRT), que prevé separar los Resultados Netos de la Actividad Regulada (AR) y Actividad No Regulada (ANR) y al efecto definió y clasificó las actividades que se consideran cubiertas por la tarifa de la concesión y aquellas otras que tienen remuneración independiente. Estableció además la desagregación de activos, pasivos, ingresos, costos y resultados, los criterios de asignación para ello y los formatos de reporte periódicos al ENRE.

Que la aplicación del SCRT comenzó en 2014 y partiendo de los resultados netos totales de cada TRANSPORTISTA y de la proporción entre ingresos (regulados y no regulados), por la presente se define un canon de transferencia a tarifa, el cual se detalla en el ANEXO VII de la presente Resolución.

Que lo actuado por el ENRE se encuentra fundado en principios técnico – económicos referenciados en los Considerandos precedentes y se halla enmarcado en los principios y criterios tarifarios estipulados en la Ley N° 24.065, su reglamentación aprobada por Decreto N° 1.398 de fecha 6 de agosto de 1992, así como en lo establecido en el Acta Acuerdo celebrada con la UNIREN, normas que otorgan a este Ente amplias facultades en materia tarifaria.

Que por otra parte corresponde instruir a CAMMESA para que realice el ajuste de la remuneración de TRANSBA a partir del 1° de febrero de 2017, en concepto de cargos de conexión y de capacidad, en base a los valores que se establezcan para el período tarifario 2017/2021.

Que se ha realizado el correspondiente Dictamen Jurídico conforme lo requerido por el Inciso d) del Artículo 7° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Que por lo expuesto el Directorio del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD se encuentra facultado para el dictado del presente acto, en virtud de lo dispuesto por los Artículos 56 Incisos a), b), d) y s), 40° a 49° y 2° de la Ley N° 24.065.

Por ello,

EL DIRECTORIO
DEL ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD
RESUELVE:

ARTÍCULO 1º — Aprobar el Anexo I “Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada [RVEET] – Seguro por contingencias”, que forma parte integrante de la presente resolución

ARTÍCULO 2º — Aprobar los valores horarios a aplicar al equipamiento regulado, con vigencia a partir del 1° de febrero de 2017:
Remuneración por Conexión:
- Por cada salida de 220 kV.: CIENTO SESENTA Y CUATRO PESOS CON CINCUENTA Y CINCO CENTAVOS ($ 164,55) por hora,
- Por cada salida de 132 kV. o 66 kV.: OCHENTA Y DOS PESOS CON VEINTISIETE CENTAVOS ($ 82,27) por hora,
- Por cada salida de 33 kV. o 13,2 kV.: SESENTA Y UN PESOS CON SETENTA CENTAVOS ($ 61,70) por hora,
- Por transformador de rebaje dedicado: SEIS PESOS CON DIECISÉIS CENTAVOS ($ 6,16) por hora por MVA.
- Por equipo de reactivo: SEIS PESOS CON DIECISÉIS CENTAVOS ($ 6,16) por hora por MVAr.
Remuneración por Capacidad de Transporte:
- Para líneas de 220 kV: UN MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS CON DIEZ CENTAVOS ($ 1851,10) por hora por cada 100 km.
- Para líneas de 132 kV. o 66 kV: UN MIL SETECIENTOS SESENTA Y OCHO PESOS CON OCHENTA Y CINCO CENTAVOS ($ 1768,85) por hora por cada 100 km.
Remuneración por Energía Eléctrica Transportada:
Se establece en pesos CERO ($ 0) por año.

ARTÍCULO 3º — Aprobar el Anexo II “Análisis de los Planes de Inversión RTI 2016 de la Transportista de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires TRANSBA S.A.” que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 4º — Aprobar la “Determinación de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución de la Provincia de Buenos Aires (TRANSBA S.A.) que como Anexo III forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 5º — Aprobar el factor de estímulo a la eficiencia (Factor X) que se define en el Anexo IV, que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 6º — Aprobar el “Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires TRANSBA S.A.” que como Anexo V forma parte integrante de la presente resolución.
El ajuste de la remuneración se realizará cada seis (6) meses a partir del 1° de febrero de 2017 y tendrá

vigencia semestral de acuerdo a lo establecido en el ANEXO V de la presente resolución.

ARTÍCULO 7º — Establecer el sistema de premios, al que se refiere el Artículo 25 del Anexo II B del Contrato de Concesión de la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA, conforme a la metodología de cálculo y de asignación del pago entre los usuarios y demás especificaciones, que se detallan en el Anexo VI, que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 8º — Instruir a CAMMESA para que realice la gestión del pago y distribución del premio estipulado para cada mes conforme lo establecido en el Anexo VI, que forma parte de la presente Resolución.

ARTICULO 9º — Establecer el Promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la Transportista y definido en el Anexo VI, en el valor de PESOS UN MILLÓN SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS NOVENTA ($1.699.290).

ARTÍCULO 10. — Aprobar el “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica” que como Anexo VII forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 11. — Establecer nuevas categorías a las líneas del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires a cargo de TRANSBA, las que se determinan de conformidad al detalle que se efectúa en el Anexo VIII a la presente Resolución, de la que forma parte integrante, considerándose a las líneas que no aparecen listadas, como de sobrecostos promedio anuales nulos dentro de los márgenes de precisión de cálculo utilizado, por lo que continúan encuadradas en la categoría “C”.
La calificación dispuesta en el párrafo precedente tendrá vigencia a partir del 1° de febrero de 2017.

ARTÍCULO 12. — El presente acto comenzará a regir a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina, salvo aquellas disposiciones respecto de las cuales, expresamente, se fije otra fecha para su entrada en vigencia.

ARTÍCULO 13. — Notifíquese a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA; a la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.); a la ASOCIACIÓN DE GENERADORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (AGEERA), a la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (ATEERA), a la ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (ADEERA); a la ASOCIACIÓN DE GRANDES USUARIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (AGUEERA), y a CAMMESA.

ARTICULO 14. — Regístrese, comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y cumplido, archívese. — Ricardo A. Martinez Leone, Presidente. — Marta I. Roscardi, Vicepresidente. — Ricardo H. Sericano, Director. — Carlos M. Bastos, Director.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA

—www.boletinoficial.gob.ar— y también podrán ser consultados en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

e. 01/02/2017 N° 5440/17 v. 01/02/2017

Fecha de publicacion: *01/02/2017*