

Buenos Aires, 25 de marzo de 2021.

Nota DG N° 8/2021.

**Ente Nacional
Regulador de la Electricidad**
Av. E. Madero 1020 - 7° Piso
(1106) Buenos Aires

**Ref.: Expediente ENRE N° EX-2021-04177630-APN-SD#ENRE
Expediente ENRE N° EX-2021-04177541-APN-SD#ENRE**

De mi mayor consideración:

Pablo Tarca, en mi carácter de Director General y apoderado de la Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A. (TRANSENER) y de la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires TRANSBA S.A. (TRANSBA), en adelante y en conjunto las “Concesionarias” o las “Transportistas”, constituyendo domicilio a los efectos de las presentes actuaciones en la Avenida Paseo Colón N° 728, piso 6, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, me dirijo a Uds. en el marco de los Expedientes de la referencia, en los cuales, mediante las Resoluciones ENRE N° 54/21 y 55/21, se convocó a Audiencia Pública con el objeto de poner en conocimiento y escuchar opiniones sobre el Régimen Tarifario de Transición de TRANSENER y de TRANSBA, dentro del Proceso de Renegociación de la Revisión Tarifaria Integral (RTI) y con carácter previo a definir las tarifas a aplicar.

En las referidas actuaciones administrativas se encuentra agregado el “INFORME FINAL: Auditoría de la Revisión Tarifaria Integral (RTI) de las empresas concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica implementada durante el gobierno de la Alianza Cambiemos” (en adelante, el Informe), respecto del cual por medio de la presente realizamos nuestras consideraciones, aclaraciones y objeciones a las cuestiones más relevantes del Informe.

Estas Concesionarias no comparten, ni consienten, las consideraciones, valoraciones y conclusiones expresadas en el Informe, razón por la cual efectuamos esta presentación, reservándonos el derecho de ampliar la misma, así como de acompañar y ofrecer otros elementos de prueba a fin de refutar lo expuesto en el Informe.

Asimismo, es objeto de la presente demostrar el legítimo accionar de las Concesionarias en todo el proceso de la RTI cuestionada, sin que pueda endilgarse a las Transportistas conocimiento alguno de eventuales irregularidades, omisiones, vicios, incumplimientos que pudieran posteriormente verificarse.

- a. Tarifas justas y razonables para la prestación del servicio público.

El Informe, en oportunidad de reseñar el régimen normativo aplicable, hace referencia a que el transporte de energía eléctrica es un servicio público que se encuentra sujeto a regulación, debiendo asegurar que las tarifas sean justas y razonables.

Luego de referirse a los alcances de la RTI del transporte de energía eléctrica en alta tensión y por distribución troncal, se señala que la RTI tuvo como finalidad reducir los subsidios en el área energética dando lugar a aumentos *“de entre 10 y 20 veces a los vigentes con anterioridad”*, en virtud de lo cual se podía concluir que *“las tarifas aprobadas para el transporte de energía eléctrica dan cuenta que no fueron ni justas, ni razonables ni asequibles para los usuarios finales que deben hacer frente a dichos ingresos”*.

Por tales motivos, el Informe concluyó que la nueva remuneración fijada en la RTI a las transportistas de energía eléctrica superó con creces todas las variables macroeconómicas imperantes y se tradujo en una recomposición extraordinaria a las empresas transportistas, razón por la cual la misma carece de validez jurídica, toda vez que no se realizó teniendo en cuenta la realidad social y económica del país, no fue razonable ni prudente en su diseño y aplicación vulnerando el marco regulatorio del sector y los derechos de los usuarios.

El Informe no contiene los antecedentes en base a los cuales se concluye que las tarifas fijadas en la RTI no son justas ni razonables. Las consideraciones que se realizan para efectuar tal conclusión son dogmáticas, incompletas y parciales, careciendo de rigor fáctico.

En distintas oportunidades se menciona que las tarifas deben ser justas y razonables, pero no se hace una referencia profunda y adecuada al Marco Regulatorio Eléctrico y a la implicancia legal de dicho principio, omitiéndose -además- el tratamiento de los restantes principios tarifarios y conceptos asociados.

En este sentido, cabe señalar que el art. 40 de la Ley N° 24.065 establece que: *“Los servicios suministrados por los transportistas y distribuidores serán ofrecidos a tarifas justas y razonables, las que se ajustarán a los siguientes principios: a) Proveerán a los transportistas y distribuidores que operen en forma económica y prudente, la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno determinada conforme lo dispuesto en el artículo 41 de esta ley”*.

Uno de los elementos que componen las tarifas justas y razonables es la tasa razonable de rentabilidad. La Ley N° 24.065 establece al respecto que *“las tarifas que apliquen los transportistas y distribuidores deberán posibilitar una razonable tasa de rentabilidad, a aquellas empresas que operen con eficiencia”*; y que *“la tasa deberá: a) Guardar relación con el grado de eficiencia y eficacia operativa de la empresa, b) Ser similar, como promedio de la industria, a la de otras actividades de riesgo similar o comparable nacional e internacionalmente”* (artículo 41).

De lo expuesto, surge que el Marco Regulatorio Eléctrico consagra el derecho de los transportistas de energía eléctrica a que las tarifas cubran la

totalidad de los costos operativos y de las inversiones, los impuestos y posibiliten -además- una razonable tasa de rentabilidad, respecto de lo cual el Informe omite toda referencia.

Respecto de la rentabilidad que asegura el derecho de las Concesionarias a las tarifas justas y razonables, el mismo está amparado constitucionalmente a la luz de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que admite que los ingresos derivados de las tarifas integran la propiedad de la Concesionaria¹.

Ello, toda vez que se está ante un “*compromiso del Estado concedente respecto a los términos y condiciones que él mismo puso a la concesión*”² y tal compromiso englobaría aquel producido. Las tarifas, a su vez, deben ser justas y razonables de manera compatible con una eficiente y remuneradora prestación del servicio público por parte de la Concesionaria, pues según afirmara la Corte, aquélla tiene derecho a ingresos justos y razonables³.

Como indicamos anteriormente, el Informe señala que las tarifas fijadas por la RTI del transporte de energía eléctrica no fueron ni justas ni razonables, ni asequibles para los usuarios, habiendo tenido como única finalidad reducir los subsidios en materia energética.

Respecto de esta cuestión, cabe señalar que el principio de tarifas justas y razonables no puede ser expresado, ni entendido, en sentido unidireccional de los usuarios, ya que la Ley N° 24.065 lo aplica tanto para los usuarios como para las empresas concesionarias. La fijación de tarifas justas y razonables por parte del ENRE es uno de los instrumentos mediante los cuales el ENRE cumple con los objetivos previstos en el art. 2 de la Ley N° 24.065, entre los que figuran proteger el derecho de los usuarios (inc. a); promover la competitividad de los mercados eléctricos (inc. b); promover la operación, confiabilidad, igualdad, libre acceso, no discriminación y uso generalizado de los servicios públicos (inc. c); incentivar el uso eficiente de la electricidad fijando metodologías tarifarias apropiadas (inc. e); alentar la realización de inversiones (inc. f).

Por ello, las tarifas deben ser justas y razonables para usuarios y empresas, en protección de los derechos de los primeros, pero sin alterar los restantes objetivos, como el uso eficiente de la energía y la realización de inversiones de parte del privado; y que las Concesionarias puedan obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa razonable de retorno.

¹ “Empresa de los Ferrocarriles de Entre Ríos c/ Nación”, Fallos: 176: 363 (1936); “Tomás Devoto y Cía c/ Empresa FFCC de Buenos Aires”, Fallos: 147: 5 (1926); “Gregorio Gutiérrez c/ Cía. Hispano Americana de Electricidad”, Fallos: 158: 268 (1930) esp. p. 278; “Bunge y Born Limitada S.A. c/ Sociedad Puerto de Rosario S.A.”, Fallos: 171: 153 (1934), esp. p. 175; “FFCC de Entre Ríos c/ Gobierno de la Nación”, Fallos: 176: 363 (1936), esp. cons. 9º; “FFCC del Sud c/ Nación Argentina”, Fallos: 183: 116 (1939) esp. p. 133; “Carlos S. Romero c/ Pcia. de Buenos Aires”, Fallos: 186: 48 (1940), esp. cons. 3º

² “Pcia. de Corrientes c/ S.A. Cía. de Electricidad de Corrientes”, Fallos: 230:380, p. 395; entre otros.

³ “Cía. de Electricidad del Sud Argentino SA c/Mun. de San Andrés de Giles”, Fallos: 231:311 (1955).

Así fue entendido por la propia Corte Suprema de Justicia de la Nación en el Fallo “Cepis” (2016), en donde destacó que *“desde antiguo esta Corte ha reconocido que la potestad tarifaria reside en el poder administrador y que ella no se ve afectada por la concesión a particulares de un servicio público (...) las tarifas son fijadas o aprobadas por el poder público, como parte de la policía del servicio, **lo que no obsta a la existencia de bases fijadas por ley, o como en el caso de autos, bajo forma contractual**”* y que *“la mencionada atribución tiene en miras consideraciones de interés público, **tales como asegurar la prestación del servicio en condiciones regulares** y la protección del usuario”* (el destacado nos pertenece).

Claramente, el interés público se logrará mediante el equilibrio en el reconocimiento de los derechos que le asisten a las Concesionarias del servicio público y a los usuarios de dicho servicio. Las tarifas podrán ser consideradas como “justas y razonables” si guardan una adecuada proporcionalidad entre los ingresos de la Concesionaria necesarios para prestar el servicio en condiciones de regularidad, seguridad y calidad, y los costos que deben afrontar los usuarios que reciben el servicio en esas condiciones.

No caben dudas que el principio de tarifas justas y razonables es fundamental dentro del régimen remuneratorio de los servicios públicos. Aunque no pueden desconocerse las circunstancias actuales, tal como entiende la doctrina reciente, no es conveniente otorgar a la regulación el sentido unidireccional de la defensa de los usuarios y de sus derechos resumidos en la calidad y la cobertura del servicio, ya que dicha interpretación, por un lado, parcializa los fines de la regulación del mercado que incluye los intereses de la totalidad de los actores intervinientes, tanto usuarios actuales y potenciales, como operadores⁴.

El Estado Nacional debe dar acabado cumplimiento al concepto de tarifas justas y razonables, posibilitándole al Concesionario contar con los ingresos suficientes a los fines de una eficiente presentación del servicio en los términos del art. 40 de la Ley N° 24.065. La tarifa debe cubrir los cuatro conceptos que ya mencionamos y que se encuentran expresamente previstos en la ley.

Ha sido el propio ENRE quien sostuvo que *“la disociación de la tarifa de los costos de la empresa, traería aparejado una situación que violentaría el principio de que los servicios deben ser ofrecidos a tarifas justas y razonables”*⁵. Es por ello que, si al fijarse la tarifa en los términos de la Ley, el Estado Nacional pretendiera reducir el monto al que deben hacer frente los usuarios en virtud de la tarifa determinada, debería adoptar un mecanismo compensatorio o complementario, pero no reducir la tarifa.

La tarifa es justa y razonable si cumple las condiciones previstas en el Capítulo X de la Ley 24.065. Si cumplido ello, como decisión de política económica el Estado considerara que no sean los usuarios quienes afronten todo el costo de la tarifa, debería disponer los mecanismos de subsidios o compensaciones pertinentes a tal fin.

⁴ Stinco Juan R. “Tarifas justas y razonables, variables para calcular el precio de los servicios públicos que garantice el efectivo acceso y la rentabilidad,” Ed. Astrea-RAP, Año 2018, pág. 169.

⁵ Considerandos de la Resolución ENRE N° 1650/98.

Ello, no podría materializarse mediante una reducción tarifaria, sino que la diferencia debería ser asumida por el Estado Nacional indemnizando a la Concesionaria, tal como ha sostenido la Corte Suprema de Justicia en casos de trastornos económicos debidos a hechos del Estado, o por haberse mantenido las tarifas inferiores al costo, como se resolvió en los fallos “San Andrés de Giles”⁶ y en “Cía. De Tranvías”⁷.

A partir de lo expuesto en el presente punto, entendemos que **el régimen tarifario fijado en la RTI de transporte de energía eléctrica, salvo las cuestiones objeto de los recursos administrativos en trámite, tuvieron por objeto cumplir con los conceptos tarifarios previstos en el Capítulo X de la Ley N° 24.065**. La tarifa fijada por el ENRE en la RTI, tuvo como finalidad establecer una adecuación y proporción para poder cubrir los conceptos tarifarios previstos en la norma, siendo por ello “razonable”; y tuvo también como propósito que dicha adecuación y proporción se logre mediante un equilibrio entre los ingresos del prestador y los costos del usuario, con el objetivo de recomponer la prestación del servicio público en las condiciones de continuidad, seguridad, calidad y universalidad exigidas.

Las cuestiones que se mencionan en el Informe y que no se refieren a los conceptos y principios tarifarios previstos en el Capítulo X de la Ley N° 24.065, tales como que no se tuvo en cuenta la realidad social y económica del país, que no fue razonable ni prudente en su diseño y aplicación, no hacen a la validez jurídica de la resolución del ENRE que fijó las tarifas o a la ilegalidad de la decisión del ENRE, sino a cuestiones de política económica o de diferentes criterios o metodologías que pueden emplearse al fijar las tarifas, pero que en modo alguno permiten cuestionar o modificar la RTI por razones de ilegitimidad como se pretende en el Informe objetado mediante el presente escrito.

- b. Falta de intervención de la auditoría interna del ENRE. Ausencia de datos esenciales del informe.

El Informe detalla que “Otra característica del proceso de RTI fue la no intervención de la Unidad de Auditoría Interna del organismo y la falta de controles cruzados entre las distintas áreas. Dicha Unidad informó que no ha producido informes relacionados con la participación del ENRE en la política tarifaria de distribución y transporte de energía eléctrica en los períodos posteriores al año 2015”.

Al respecto, y si bien se trata de un aspecto que hace al trámite interno de la Administración, cabe señalar que no existe una norma que exija que la Unidad de Auditoría Interna del ENRE deba intervenir en la RTI. Su función consiste, conforme explica el propio ENRE⁸, en un examen posterior de las actividades financieras y administrativas del Ente Regulador, realizadas por los auditores que conforman la Unidad,

⁶“Cía. de Electricidad del Sud Argentino, S.A. c/ Municip. de San Andrés de Giles”, Fallos: 231: 311 (1955). En igual sentido, “Compañía Argentina de Teléfonos S.A. c/ Provincia de Mendoza”, Fallos: 211: 83 (1948).

⁷“Compañía de Tranvías Anglo Argentina c/ Nación”, Fallos: 262: 555 (1965).

⁸ [http://www.enre.gov.ar/web/web.nsf/Files/97p11.pdf/\\$FILE/97p11.pdf](http://www.enre.gov.ar/web/web.nsf/Files/97p11.pdf/$FILE/97p11.pdf)

utilizando el enfoque del modelo de control integral e integrado, el cual abarca fundamentalmente los aspectos presupuestarios, económicos, financieros, patrimoniales, normativos y de gestión de manera de asegurar la continua optimización de los niveles de eficiencia, eficacia y economía en la gestión. Asimismo, dicha Unidad asesora al Directorio en la determinación de normas y procedimientos inherentes al sistema de control interno y evalúa el cumplimiento posterior de dicha normativa.

Ninguna de esas funciones le exige participar en la RTI y controlar su resultado, como así tampoco asesorar al Directorio en esa materia. Por otra parte, tal función la cumplió una consultora particularmente contratada por el ENRE en tal proceso.

El único requisito interno que necesariamente tuvo que cumplir el ENRE previo a la emisión de la Resolución que concluyó la RTI, fue el Dictamen Legal previsto en el art. 7 Inciso d) de Ley N° 19.549, de Procedimientos Administrativos. La exigencia de este dictamen tiene el propósito manifiesto de encauzar jurídicamente toda la actividad administrativa, y su importancia fue establecida al disponer que la misma resulta esencial para la legalidad del procedimiento administrativo, no sólo para el administrativo sino para terceros con intereses legítimos.

Por lo tanto, como la Res. ENRE N° 66 y 73/2017 para TRANSENER y TRANSBA, respectivamente, y sus complementarias, contaron con dictamen jurídico interno, se cumplió con el requisito esencial de procedimiento del acto administrativo para su validez, eficacia y transparencia. La Unidad de Auditoría Interna no tenía competencia legal para intervenir en el proceso de RTI, ya que sus funciones se limitan a controlar aspectos presupuestarios, económicos, financieros, patrimoniales, normativos y de gestión del ENRE, de modo tal que el hecho de que la referida Auditoría no haya intervenido no puede ser invocado como motivo de ilegalidad de la RTI.

Lo señalado en el Informe sobre la falta de intervención de la Unidad de Auditoría Interna del ENRE, o de los controles cruzados entre las distintas áreas, no constituyen cuestionamientos o argumentos que permitan cuestionar la validez de la RTI.

En el Informe se critican supuestos incumplimientos formales o trámites internos, pero en realidad se omiten cuestiones y referencias esenciales como la fecha en la cual el mismo fue realizado, o quiénes han intervenido en su realización. Como consecuencia de ello, las Transportistas de energía eléctrica se encuentran impedidas de evaluar la idoneidad de los autores del informe, toda vez que el mismo carece de firma y de la referencia a sus autores.

En este sentido, cabe señalar que un informe de la trascendencia como el aquí analizado, debe necesariamente hacer referencia a sus autores, indicando sus antecedentes académicos y profesionales, o al menos la especialidad de los mismos, de modo tal de justificar su intervención en la confección del Informe, indicando sus conocimientos sobre la industria eléctrica, y el proceso de RTI.

Por último, cabe señalar que estas Concesionarias recién tuvieron acceso al Informe el 13.03.21, limitando nuestras posibilidades de analizar sus conclusiones, los fundamentos o antecedentes que le dan sustento y eventualmente

refutarlas, antes de la Audiencia Pública. Esta circunstancia ha implicado un claro menoscabo a nuestro derecho a la tutela administrativa efectiva, al no contar con el tiempo suficiente para elaborar una presentación completa y detallada que incorpore a las actuaciones administrativas la postura de estas Concesionarias con relación a todos los temas de relevancia tratados en el Informe.

c. El índice utilizado para la actualización de la Base de Capital.

En el Informe se detalla que la aplicación de una serie basada en el IPC del BCRA no es transparente, ya que dicho índice, si bien es elaborado por un organismo oficial, no es público. Se indica, además, que el índice no es representativo porque se basa en IPC, que es una canasta de bienes del consumo de los hogares y no refleja la estructura de costos de las empresas, y que la utilización de cualquier otro índice (IPIM general, IPIM División Manufactura y Energía Eléctrica, ICC, Tipo de cambio, entre otros) hubiera resultado en incrementos menores de la base de capital y, por ende, de los ingresos reconocidos.

También se agrega en el Informe que si se hubieran utilizado los IVC (Índice General de Variación de Costos) correspondientes a cada una de las transportistas, los ingresos hubiesen sido un 32% menores a los reconocidos por el ENRE, en virtud de lo cual se concluye que la elección de la serie para actualizar la base de capital fue deliberada con el fin de reconocer mayores ingresos a las empresas transportistas, en detrimento a lo establecido por el art. 40 de la Ley N° 24.065 que instruye a minimizar el costo para los usuarios compatible con la seguridad del abastecimiento.

Respecto de esta cuestión cabe señalar que el Informe busca justificar una reducción en los ingresos regulados aprobados en la RTI, utilizando en la actualización de la Base de Capital índices del INDEC que durante el período analizado no muestra el real comportamiento de los precios de la economía.

En este sentido, a partir del año 2007 los índices publicados por el INDEC no cumplieron con el objetivo de reflejar el real comportamiento de los precios, lo cual llevó en el año 2016 a la suspensión de su publicación según Decreto 55/2016, el cual declara en estado de emergencia administrativa al Sistema Estadístico Nacional.

El Informe sostiene que *“no es adecuado actualizar la base de capital con índices de precios al consumidor ya que no son representativos de los bienes afectados a la prestación del servicio de transporte eléctrico”*. Para la actualización a moneda constante de la base de capital se deben utilizar índices que reflejen de forma adecuada la variación del poder de compra del dinero a lo largo del tiempo. El indicador más apropiado para ello es el índice de precios al consumidor (IPC), ya que éste refleja variaciones generales de poder de compra del dinero en el tiempo y, por lo tanto, es el adecuado para una valuación financiera de la base de capital.

Así las cosas, la preferencia del Informe sobre la utilización del IVC y la desestimación del IPC resulta contradictoria, dado que en la fórmula del IVC, definida en el Acta Acuerdo UNIREN, el índice preponderante es el IPC. Además, cabe

destacar que la mencionada Acta Acuerdo estableció que el IVC fuera un índice disparador para la realización de una revisión de costos en caso que el mismo superara el 5% en forma semestral, y no un índice de actualización tarifaria *per se*, y menos para ser aplicado para la actualización de la base de capital.

Por último, el Informe manifiesta que no se analizaron en profundidad las inversiones incorporadas anualmente y presume la inclusión de inversiones destinadas a las actividades no reguladas, lo cual no se condice con la realidad de los hechos ya que no se incluyeron inversiones de la actividad no regulada en el análisis de la Base de Capital.

Resulta curioso que sobre un análisis tan detallado de la valuación de la base de capital, en el Informe no se realice consideración alguna a los otros aspectos cuestionados por estas Transportistas, entre los que se destaca el tratamiento de la base de capital y los efectos de la Ley de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario N° 25.561 una vez elegido el método de flujo de fondos y desechado el mecanismo del VNR.

d. El índice utilizado para calcular la tasa de rentabilidad.

El Informe indica que se utilizó la WACC (costo promedio ponderado del capital por sus siglas en inglés) para calcular la tasa de rentabilidad y el CAPM (modelo de valuación de los activos de capital) para determinar el costo del capital propio. En este sentido, señala que la Resolución ENRE N° 553/2016 y el conjunto de resoluciones que aprobaron los ingresos en el año 2017, no hicieron ninguna mención a la información acerca de los instrumentos sobre los cuales se calculaba el rendimiento y las fechas/períodos de referencia utilizados.

Esta afirmación contrasta con los considerandos de la Resolución ENRE N° 553/2016 donde se menciona *"que a los efectos de establecer los valores de los parámetros antes descriptos, se tuvieron en cuenta los determinados en el estudio "Tasa de costo de capital en el sector de distribución eléctrica en Argentina" realizado por QUANTUM S.A., Consultor contratado por el ENRE para la Revisión Tarifaria Integral de la EMPRESA DISTRIBUIDORA Y COMERCIALIZADORA NORTE SOCIEDAD ANÓNIMA (EDENOR S.A.) y de la EMPRESA DISTRIBUIDORA SUR SOCIEDAD ANÓNIMA (EDESUR S.A.), el cual obra en los Expedientes ENRE N° 45.630/2016 y N° 45.631/2016"*.

En dicho estudio, se menciona que la tasa libre de riesgo fue estimada como el retorno promedio aritmético de los últimos 5 años (julio 2011 – junio 2016), los betas históricos se calcularon sobre la base de datos de períodos de 5 años obtenidos de la página de internet "Reuters" para cada una de las utilities de Estados Unidos, así como para la industria "Electric Utilities", la estructura de apalancamiento se basó en balances cerrados en 2014, el retorno medio aritmético del SP500 desde 1928 hasta junio 2016 y el riesgo país de Argentina fue estimado como promedio de los valores observados desde el 27 de abril de 2016 hasta el 26 de julio de 2016.

Lo expuesto significa que para la RTI se consideró e indicó la información referida a los instrumentos sobre los cuales se calculaba el rendimiento, y las

fechas o períodos de referencia utilizados. Contrariamente a lo expresado en el Informe, fue precisamente la razonabilidad de las fuentes citadas y el adecuado procesamiento para la determinación de la tasa de rentabilidad resultante de 7,7%, en términos reales después de impuestos, los elementos que llevaron a estas Concesionarias a considerar adecuada dicha remuneración para su base de capital, en las circunstancias y bajo las condiciones imperantes en ese momento.

e. La remuneración de TRANSENER y TRANSBA.

El Informe del ENRE describe en forma muy simplificada la evolución de las tarifas del Transporte desde las primeras revisiones tarifarias en el año 1998, omitiendo detallar que, luego de la entrada en vigencia de la Ley N° 25.561 de Emergencia Económica y hasta la vigencia del Acta Acuerdo UNIREN en el año 2005, no hubo incrementos de tarifa. Solo en 2008 hubo un reconocimiento mínimo y parcial de costos establecidos en el Acta Acuerdo UNIREN, pero utilizando inadecuadamente al IVC como un índice de actualización tarifaria, siendo que el mismo fue establecido como un disparador de la revisión de los costos reales en caso que el mismo superase el 5% en forma semestral.

En el año 2010, y ante el incumplimiento por parte del Estado Nacional a los compromisos asumidos en el Acta Acuerdo UNIREN, se firmó el Acuerdo Instrumental del Acta Acuerdo UNIREN (posteriormente complementado por el Convenio de Renovación, la Adenda al Convenio de Renovación y el Acuerdo del 26/12/2016), en la cual se reconocieron las variaciones de costos desde Junio 2005 hasta Noviembre 2010 (plazo posteriormente extendido sucesivamente hasta Enero 2017) aplicando el IVC como índice de actualización tarifario, pero sin actualizarse la tarifa de acuerdo a las variaciones reales de los costos.

Los créditos reconocidos fueron recibidos en forma de financiamiento a través de un Contrato de Mutuo en el marco de la Res. SE N° 146/02, de manera independiente a las liquidaciones mensuales de la remuneración por operación y mantenimiento del Sistema de Transporte.

El Acuerdo Instrumental, y sus posteriores acuerdos complementarios, incluían una Proyección Económica y Financiera (PEF) que mostraba la utilización de los montos reconocidos, indicando la ejecución de inversiones críticas necesarias para la normal prestación del servicio.

Es de destacar que el devengamiento de los créditos reconocidos por IVC, con sus correspondientes intereses, no guardaba relación con el ritmo en que los mismos eran necesarios para cubrir los verdaderos costos del servicio público de Transporte. Es decir, los créditos reconocidos por variaciones de costos ocurridos en varios años eran destinados a cubrir los costos de algunos meses.

Esta situación llevó a que el cuadro tarifario aplicable al período agosto 2016 / enero 2017 por el Acuerdo firmado el 26/12/2016 con la Secretaría de Energía y el ENRE, fuese superior al que surgía del cálculo del IVC, debido a que los ingresos resultantes de estos índices eran insuficientes para cubrir las necesidades previstas en la PEF.

En todos esos años, la gestión de la empresa tuvo una gran dependencia de la disponibilidad de fondos determinados en el Acuerdo Instrumental y sus renovaciones, lo cual dificultaba efectuar una planificación de mediano y de largo plazo. Para el año 2016, el 21,6 por ciento de los ingresos de TRANSENER provenía de la tarifa que recaudaba y liquidaba CAMMESA del MEM, mientras que el restante 78,4 por ciento provenía del esquema de subsidios implementado por el Estado Nacional. En el caso de TRANSBA, para el mismo período, los aportes provenientes del Estado Nacional llegaron a cubrir el 83% del total de los ingresos regulados. Claramente, ello significó que el aumento de los ingresos de las Concesionarias durante dicho período no fue afrontado por los usuarios del servicio público, sino mediante aportes del Tesoro Nacional.

Desde el año 2001, y hasta la entrada en vigencia de la RTI, los accionistas no recibieron remuneración por el capital invertido.

Esta situación que se pretendió revertir y regularizar a través de la tarifa dispuesta por la RTI, obviamente trajo como consecuencia que el usuario debió afrontar un mayor costo para cubrir el servicio público recibido, al disminuir -consecuentemente- los subsidios. Ello podrá ser o no conveniente, prudente o socialmente cuestionable, ya que -en definitiva- es una decisión de política económica que puede adoptar el Estado Nacional, pero no hace que la tarifa resultante de dicho proceso de la RTI sea ilegítima.

La regularización y la fijación de la tarifa en los términos del Capítulo X de la Ley N° 24.065, se tradujo en un inevitable aumento tarifario que debió considerar el atraso que resultó del congelamiento de los ingresos y falta de revisión y determinación de la tarifa durante los 15 años anteriores.

Asimismo, en el Informe se indica que, si se analiza el ingreso sólo de la actividad regulada, entre los años 2016 y 2017 la remuneración a partir de la RTI implicó en la práctica aumentos que superaron el 184%, es decir, casi se triplicaron los ingresos de las transportistas. En este sentido, se detalla que en TRANSENER, el impacto de la aplicación de la RTI se tradujo en incrementos en su actividad regulada del 266%, mientras que en TRANSBA fue del 202%.

Del análisis de la Contabilidad Regulatoria, puede verse que en el caso de TRANSENER el ENRE compara en forma directa los Ingresos de la Actividad I del 2017 vs. los ingresos de Actividad I de 2016, siendo que en el año 2017 la Actividad I contemplaba ingresos de instalaciones del Plan Federal que en el año 2016 estaban incluidas en la Actividad V, con lo cual, la comparación realizada por el ENRE no es homogénea.

Entonces, si se compara la suma de Actividad I, Actividad III y Actividad V (actividades que dependen de la tarifa) de ambos años, surge que el incremento de TRANSENER entre 2016 y 2017 es de 204%.

Asimismo, el Informe manifiesta que a causa de la RTI el costo de transporte sobre el precio monómico de la energía pasó de representar el 0,2% en el año 2016 al 1,7% en el año 2017, escalando al 3,7% en el año 2018 y finalizando el año 2019 con una participación del 3,2%, y agrega un gráfico al respecto.

Estos valores coinciden con la información publicada por CAMMESA. No obstante, en el Informe no se evalúa que el valor del año 2016 llamativamente es el más bajo de toda la serie analizada, lo cual da una clara idea que dicho valor es erróneo, sin que ello haya sido aclarado en el informe.

En efecto, consultada CAMMESA al respecto, aclaró que el valor de asignación de costo de transporte a la demanda en 2016 no reflejaba los montos recibidos a través de los Acuerdos Instrumentales y complementarios, por lo que, efectivamente, se trataba de datos erróneos. Corregida esta situación para el año 2016 la incidencia del Transporte en el precio de la energía era del 2,1% y no del 0,2% como se indica en el Informe.

Por otra parte, CAMMESA aclaró que como costo de Transporte se indica únicamente el valor asumido por la demanda, ya que el resto del mismo se encuentra considerado a cargo de la generación, por lo que estaría implícito en los costos de su remuneración. Al respecto, cabe destacar que con la implementación de la Res. SE N° 1085/17, se nivelaron más los costos asignados a la demanda con los reconocidos a las Transportistas, lo cual no implica una mayor incidencia del Transporte en el precio de la energía.

En definitiva, lo expuesto en el Informe respecto de la remuneración percibida por las Transportistas, y en especial por TRANSENER y por TRANSBA, no se condice con la realidad, toda vez que no contempló que la RTI fue la conclusión de un proceso que demoró más de 15 años y en el cual estas Concesionarias tuvieron la tarifa congelada, lo cual justifica, sobradamente, el régimen tarifario aprobado en su oportunidad.

Claramente, la regularización de la situación anterior a la RTI y la salida de un Régimen Tarifario de Transición, que se aplicó durante prácticamente 15 años, debía reflejarse en la tarifa resultante de la RTI y debía tener consecuencias en los ingresos de los usuarios y sus costos. Ahora bien, las consideraciones sobre esas consecuencias, sobre los criterios o metodologías adoptadas en la RTI, y las implicancias para el usuario, no constituyen vicios que por sí mismos afecten la legitimidad de la RTI, sino criterios diferentes para determinar la tarifa o para decidir quién debe soportar los costos del servicio resultantes de su regularización.

f. Estrategia Empresaria.

En el informe se menciona que *"se busca identificar y focalizar aquellas estrategias adoptadas por las concesionarias que distan de ser prudentes en la operación de un servicio regulado"*. En particular, para TRANSENER y TRANSBA menciona que *"las empresas giraron más del 50% de los resultados obtenidos de una actividad eminentemente caracterizada como servicio público"*.

A su vez, cuando se analiza el cuadro comparativo 2015 vs 2019, en el caso de TRANSENER menciona que en 2015 la posición de fondos es débil, las inversiones son 12% de los ingresos y el ratio de endeudamiento es elevado, mientras que

en 2019 indica que la compañía posee una posición de fondos consolidada, aun luego de pagar dividendos, invirtió el 23% de los ingresos y tiene un nivel de deuda ideal.

Por su parte, en el caso de TRANSBA indica que la posición de fondos 2015 era débil y las inversiones del mismo período fueron 16% de los ingresos, mientras que en 2019 TRANSBA tenía fondos excedentes e invirtió 24% de los ingresos.

Si se observa que los indicadores objetivos de posición de caja, endeudamiento y nivel de inversiones mejoran, de acuerdo a lo citado en el propio Informe, no es posible identificar el fundamento por el cual se califica de “*imprudente*” la estrategia de la compañía o el monto de dividendos distribuidos.

Cabe destacar que los dividendos distribuidos, no solo tuvieron como fuente los resultados del negocio regulado a partir de 2017, sino que también se originaron en parte en el período anterior, en el cual no se pagaron dividendos desde 2001, y en el negocio no regulado. Cuando se toman en cuenta las anteriores consideraciones, resulta que las compañías no han distribuido dividendos en exceso a lo contemplado por la tarifa.

En el marco de una prudente administración financiera, TRANSENER pagó dividendos teniendo en consideración el objetivo de cancelar la totalidad de la deuda financiera a su vencimiento el 15/8/21, para lo cual ha venido reservando los fondos necesarios, gran parte de ellos en la caja de su controlada TRANSBA, y de allí su posición de liquidez, estando en condiciones de hacer frente a la totalidad de su deuda al vencimiento y habiendo ambas compañías invertido al día de hoy montos superiores a los recibidos por tarifa para ese propósito.

g. El régimen de calidad del servicio, sanciones y premios.

El Informe se refiere al régimen de calidad exigido en la prestación del servicio, así como a la aplicación de sanciones y premios a las Transportistas.

Respecto del régimen de calidad del servicio del transporte de energía eléctrica se efectúa un análisis parcializado, sin contemplar al menos el contexto mediante el cual se realiza el análisis como Sistema Interconectado de Alta Tensión y Distribución Troncal. TRANSENER y TRANSBA han expresado en diversas oportunidades que, tanto las tareas de mantenimiento operativo como las Inversiones contempladas dentro una estrategia integral de operación y mantenimiento, apuntan a “sostener” la calidad de servicio, habida cuenta que las tasas de falla obtenidas durante los últimos años oscilan en valores cercanos a lo que podría denominarse una “tasa de falla intrínseca” del sistema.

Se puede constatar con relativa facilidad que los motivos mayoritarios de indisponibilidades forzadas, son aquellos que obedecen a la naturaleza misma del ambiente del sistema (anidamiento de aves y sus consecuencias secundarias, vientos fuertes, tormentas eléctricas), aspectos sobre los cuales sólo se puede accionar hacia la contención de la magnitud de los eventos, pero que de ninguna manera puede pretenderse una reducción tendiente a un cero teórico.

Lo anteriormente expresado se puede fácilmente constatar realizando una comparación internacional de tasas de falla, tal como la presentada por TRANSENER y TRANSBA, tanto en la documentación de la RTI como en la presentación de la Proyección Económica Financiera (PEF) 2021 – 2022. De dicha información, contrariamente a lo considerado en el Informe, claramente indica que la calidad de servicio alcanzada tanto por TRANSENER como por TRANSBA resulta comparable con empresas de primera línea a nivel internacional.

En cuanto a la evolución de la Tasa de Falla de TRANSENER, el ENRE manifiesta que *“se observa un empeoramiento para los años 2018 y 2019. El promedio de este índice para estos años es de 0,50. Mientras que el promedio histórico tomado desde diciembre 2004 hasta junio 2020 se ubica en 0,40”*. No obstante ello, en el gráfico que utiliza para ilustrar esta situación aclara que *“Las indisponibilidades posteriores a enero de 2017 fueron calculadas en base a los cargos que realiza el ENRE”*.

Es decir, para llegar a su conclusión sobre el supuesto “empeoramiento” de la calidad de servicio, se basa en traslados de cargos sin resolución definitiva, esto es sin cumplir con todas las instalaciones del debido proceso, y en los cuales no se han analizado y eliminado todos los eventos causados por terceros y de fuerza mayor, tales como caídas de estructuras por eventos climáticos extremos, fallas por incendios de campos, vandalismos, atentados, entre otros, y sin contar además los errores materiales que se encuentran en dichos documentos. Esta situación invalida las conclusiones arribadas en el informe al respecto.

Adicionalmente, en cuanto al análisis, medición y valoración de la calidad de servicio, no es adecuado analizar o considerar uno o dos períodos aislados, como se hace en el Informe, sino que debe analizarse la línea de tendencia del índice a lo largo de un período de al menos 5 años.

Al respecto, cabe destacar que tanto TRANSENER como TRANSBA, presentan líneas de tendencia de mejora. Tanto es así que han alcanzado los mejores registros históricos de su índice de calidad de servicio, a nivel de tasa de fallas. Esto, gracias a la ingeniería aplicada al diseño del plan de inversiones, y a los recursos destinados para su implementación durante los últimos años.

También el Informe indica que el ENRE está retrasado en la formulación de cargos de sanciones/premios a las empresas transportistas.

Al respecto cabe destacar que la formulación de cargos fue realizada, en el caso de TRANSENER y TRANSBA, hasta el mes de Agosto/2020, habiéndose efectuado los correspondientes descargos en tiempo y forma, los cuales aún no han sido analizados por el ENRE. Por ello los mismos no han sido considerados en la elaboración del Informe, situación que invalida todas las conclusiones que se arriban respecto a la calidad del servicio prestada por las empresas de transporte.

Asimismo, se encuentra pendiente la determinación de sanción y premios por parte del ENRE, lo cual trae aparejados inconvenientes económicos financieros, dado que los mismos al momento de su liquidación por parte de CAMMESA son actualizados considerando la tasa de interés determinada por el Banco Nación

Argentina, de conformidad con lo previsto en Los Procedimientos. Es decir, las empresas deben asumir los intereses por las demoras del Ente en la evaluación de los descargos y la emisión de las resoluciones.

Respecto a las Resoluciones ENRE N° 552 y 580/2016, el informe no aclara que el mismo es un régimen “adicional” al ya establecido por el Contrato de Concesión, generando un mayor requerimiento respecto a la calidad de servicio requerida.

En el análisis de la evolución de las sanciones y premios efectuada en el Informe, no se tiene en consideración que los coeficientes para determinar los premios previos a la RTI no se actualizaban desde el año 2001.

Asimismo, es oportuno mencionar que TRANSENER y TRANSBA no sólo tienen como objeto gestionar sobre la tasa de fallas, lo cual apunta a reducir la “cantidad” de eventos, sino también se enfocan en la “mínima duración” de los mismos, procurando que una vez sucedida la indisponibilidad forzada la misma pueda tener la más rápida restitución posible. Prueba de ello han sido la gran cantidad de inversiones enfocadas prioritariamente en minimizar los tiempos de indisponibilidad, como los localizadores de falla para posibilitar un pronto hallazgo del punto de falla, o las nuevas tecnologías de registro de fallas, para evaluar de forma rápida la causa de una indisponibilidad y tomar una acción de normalización en el menor tiempo posible.

Lo antes mencionado también apunta a responder lo indicado en el Informe en referencia a que *“de acuerdo a... el cuadro, el tratamiento horario en la metodología de sanción de líneas (se sancionan las primeras 5 horas mayormente, y luego la sanción cae al 10% del valor anterior) no incentiva a que las transportistas se esfuercen por solucionar el problema que genera la indisponibilidad después de la quinta hora, pudiendo generar importantes sobre costos para el sistema, dado que, en vez de incrementarse, disminuyen significativamente su valor”*. Tal apreciación sólo puede ser considerada como una hipótesis teórica del Informe, sin que se cuente con datos históricos concretos que la respalde. TRANSENER y TRANSBA de ninguna manera consideran esta supuesta falta de incentivo para una normalización de indisponibilidades forzadas, toda vez que poseen plena conciencia del Servicio Público cuya responsabilidad de operación y mantenimiento tienen a su cargo.

En definitiva, las afirmaciones que surgen del Informe, no solamente resultan infundadas, sino que además adolecen de errores y sustento fáctico, toda vez que en rigor de verdad, el nivel de calidad de servicio brindado por TRANSBA y TRANSENER ha alcanzado sus mejores registros históricos, destacándose también que el ENRE introdujo en la última RTI requerimientos adicionales para determinar los índices de calidad de servicio, las sanciones y los premios aplicables.

h. El procedimiento de control de inversiones.

El Informe manifiesta que hasta el año 2019 no se estableció un procedimiento para el control y seguimiento de Inversiones, lo cual no resulta correcto, ya que en junio del 2017, mediante las Notas ENRE N° 126.021 (TRANSBA) y ENRE N° 126.022 (TRANSENER), el ENRE informó las pautas y formatos de presentación de la

información de avance de inversiones, a partir de los cuales se realizaron las presentaciones trimestrales de avance del Plan de Inversiones aprobado en la RTI.

Dicha metodología, fue posteriormente modificada a fines de 2018 con la puesta en vigencia del Instructivo de Carga y la Res. ENRE N° 342/18, la cual fue recurrida por TRANSENER y TRANSBA, recurso que aún se encuentra pendiente de resolución por parte de la Secretaría de Energía.

Los distintos cambios impuestos por el ENRE, en los formatos y criterios de presentación de la información, dieron lugar a numerosos inconvenientes en la preparación y seguimiento de la información, los cuales fueron detalladamente informados por TRANSENER y TRANSBA al ENRE.

Cabe mencionar que TRANSENER y TRANSBA han cumplido en tiempo y forma con las cargas de reporte e información regulares y trimestrales, teniendo que afrontar múltiples inconvenientes y perjuicios por defectos procedimentales e instrumentales propios del sistema determinado por el ENRE, los cuales también se ven reflejados en los múltiples pedidos de aclaración y agregado de detalles formulados por el ENRE a través de su Dirección de Inspecciones Técnicas, los cuales debieron ser atendidos por TRANSENER y TRANSBA.

Esta situación de falta de criterio uniforme por parte del ENRE para la evaluación del cumplimiento del Plan de Inversiones, se observa en la formulación de cargos realizada por ese Ente Regulador en diciembre 2020, el cual se basa en informes de avance que no respetan la metodología establecida por el propio ENRE en su Resolución N° 342/18.

Por otro lado, cabe señalar que el Informe manifiesta que el Plan de Inversiones 2018 fue rechazado por el ENRE, omitiendo aclarar que, a pedido del propio Ente, toda la información fue posteriormente cargada conjuntamente con el avance del 2° trimestre de 2019, lo cual no recibió observaciones de parte del ENRE.

En cuanto a los grados de cumplimiento del Plan de Inversión, el Informe señala que a diciembre 2019 TRANSENER sólo había cumplido con el 30% de las Inversiones Eléctricas, lo cual contrasta con la propia información del ENRE utilizada para efectuar su traslado de cargos donde se manifiesta que el grado de cumplimiento de inversiones eléctricas asciende a 79,82%.

Por otro lado, el cuadro “Avance económico acumulado del Plan de Inversiones a agosto 2020” muestra el seguimiento económico – financiero del plan de inversiones elaborado por el ENRE. Al respecto, llama la atención que el mismo esté referenciado a valores a Agosto/2020, siendo que el Ente Regulador cuenta con los datos actualizados a Diciembre/2020.

A su vez, se destaca que en ese análisis considera una “proyección” igual al 0% para el año 2021 tanto para TRANSBA como para TRANSENER, cuando en rigor de verdad dicho ejercicio se encuentra en ejecución y además está incluido en el procedimiento de adecuación transitoria de las tarifas del servicio público de transporte iniciado por el ENRE mediante RESOL-2021-17-APN-ENRE#MEC.

Si en su lugar se analiza el período 2017 a 2020, se podrá apreciar que el monto erogado en inversiones por TRANSENER y TRANSBA es superior al reconocido en tarifa por las Res. ENRE N° 516 y 517/17, verificando de esta forma el cumplimiento del plan de inversiones por parte de TRANSBA y TRANSENER.

i. Regularización de las Servidumbres Administrativas de Electroducto.

Con relación a la regularización de las servidumbres administrativas de electroducto (SAE), en el Informe se expresa que las Transportistas no han remitido la información que le solicitara el ENRE, o lo han hecho en forma parcial e incompleta, pero siguen recibiendo ingresos por dicho concepto en su remuneración, sin que el ENRE haya detraído la parte de la remuneración correspondiente a este ítem, ni haya generado la sanción correspondiente.

Al respecto, en primer lugar corresponde precisar que los ingresos determinados por el ENRE en la RTI tuvieron por objeto la regularización por parte de las Concesionarias de las SAE de las instalaciones transferidas al momento del inicio de la concesión que aún no hubieran sido regularizadas.

En segundo lugar, es necesario resaltar que respecto de la obligación de regularización de las SAE dispuesta en la RTI y la asignación de ingresos correspondientes, TRANSENER y TRANSBA efectuaron varias y correlativas presentaciones ante el ENRE solicitando que se aclarara y precisara el alcance de la obligación de regularización de las SAE, no sólo para definir las tareas comprendidas en dicha obligación, sino -principalmente- para utilizar los ingresos tarifarios previstos a ese efecto de manera eficiente y eficaz, no destinándolos al pago de indemnizaciones u otros gastos que eran improcedentes o innecesarios, sino a la realización y normalización de las mensuras de los predios afectados a SAE, inscripciones registrales y regularizaciones dominiales.

Asimismo, cabe aclarar que -contrariamente a lo señalado en el Informe- TRANSENER y TRANSBA han remitido en todo momento, y de acuerdo a lo solicitado por el ENRE, la información vinculada a la obligación de regularización de las SAE, y al “Plan Quinquenal de Regularización de las Servidumbres de Instalaciones recibidas de predecesoras, a desarrollar durante el período 2017-2021”, presentado por las Concesionarias. Todo ello, en el marco de lo dispuesto por las Resoluciones ENRE N° 66/2017 y N° 73/2017.

En efecto, las Transportistas han presentado informes de avance periódicos de la regularización de las SAE correspondientes a los años 2017, 2018, y 2019, detallando en cada uno de ellos las tareas realizadas por TRANSENER y TRANSBA con los fondos asignados a tal fin. En particular, se informaron la cantidad de planos de mensura confeccionados, las SAE que fueron inscriptas en el Registro de la Propiedad Inmueble, y los montos comprendidos en dichas tareas y trámites.

Destacamos que mediante Nota DAL N° 12/2020, de fecha 12/01/2020, se presentó ante el ENRE el informe de avances de las tareas, trámites y gestiones, con los gastos asociados, para la regularización de las SAE correspondientes al período 2017- 2019.

A todo evento, cabe destacar que en el marco del expediente EX-2020-05122024- -APN-SD#ENRE, mediante la Nota 2020-70714061-APN-ARYEE, del día 20/10/2020, el ENRE solicitó la remisión de la información que dé cuenta del avance logrado en su cumplimiento, y los recursos empleados durante su ejecución.

En tal sentido, mediante Nota DIR N° 792 – SP 122/20 y Nota DIR N° 888 –SP 141/20, ambas de fecha 1/12/2020, se remitió al Ente la información requerida.

j. Conclusiones.

Lo expuesto acredita que el Informe no refleja con imparcialidad y objetividad los antecedentes de hecho o de derecho que pudieran dar lugar al cuestionamiento del proceso de la RTI, o los supuestos vicios que invalidarían las resoluciones dictadas por el ENRE como resultado del proceso de RTI. El Informe realiza consideraciones y valoraciones generales sobre la supuesta inexistencia de una tarifa justa y razonable resultante de la RTI, pero omite señalar en concreto las ilegalidades que darían lugar a la invalidez de la RTI.

En el Informe se cuestionan criterios, metodologías, índices o determinados regímenes que se utilizaron en la RTI, que en modo alguno constituyen incumplimientos de las normas legales y regulatorias aplicables.

El Informe puede cuestionar los criterios aplicados. Pero las diferencias de percepciones o metodologías para llevar a cabo la RTI, no cuentan con sustento fáctico y legal suficiente para modificar la RTI por razones de ilegitimidad. Un criterio regulatorio puede ser discutible, más o menos conveniente u oportuno, pero no por ello la decisión resultante es ilegal.

En el análisis efectuado, no puede pasarse por alto que mediante la RTI se pretendió revertir y regularizar el Período Tarifario de Transición que se venía aplicando hace 15 años, y que impedía a la Concesionaria contar con los ingresos suficientes que al menos le permitieran cubrir los costos verdaderos de la operación del servicio y las inversiones, obtener una tarifa que cumpla con los principios tarifarios previstos en el Capítulo X de la Ley N° 24.065, y que contemple entre otras cosas la percepción por parte del accionista de una remuneración razonable por el capital invertido. La regularización y fijación de la tarifa en los términos del Marco Regulatorio Eléctrico, se tradujo en un inevitable aumento tarifario que debió considerar el atraso que resultó del congelamiento de los ingresos y falta de revisión y determinación de la tarifa durante 15 años.

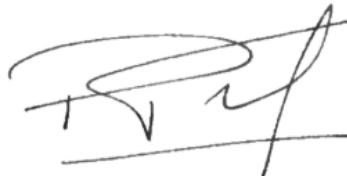
Las tarifas que fija el ENRE deben ser justas y razonables, cubriendo los conceptos indicados en el Capítulo X de la Ley 24.065. Si por razones de política económica y social debe tenerse en cuenta la imposibilidad de los usuarios de pagar

esas tarifas, es el Estado Nacional quien debe disponer el mecanismo compensatorio, sin que el concesionario deba asumir el costo del subsidio.

Por las razones expuestas y las que eventualmente se indiquen como ampliación de esta presentación, el Informe no puede ser tomado válidamente como antecedente o fundamento de invalidez de la RTI o para la determinación de un régimen tarifario de transición o la renegociación definitiva de la RTI de TRANSENER y TRANSBA.

Por último, se solicita formalmente la incorporación de la presente nota a los expedientes de referencia, a los fines que sea considerada en el Informe Final de la Audiencia Pública convocada por las Resoluciones ENRE N° 54 y 55.

Sin otro particular, saludo a Uds. muy atentamente.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pablo Tarca', written over a horizontal line.

Ing. Pablo Tarca
Director General
Apoderado



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: TRANSENER / TRANSBA - REF: EXPEDIENTES ENRE N° EX-2021-04177630-APN-SD#ENRE Y EX-2021-04177541-APN-SD#ENRE. NOTA DG N° 8/2021.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 18 pagina/s.