



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
Las Malvinas son argentinas

**Informe**

**Número:**

**Referencia:** Informe de cierre Artículo 36, Capítulo IV, del Anexo I del Decreto PEN N° 1172/2003

---

AL SEÑOR INTERVENTOR DEL ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

INFORME DE CIERRE DE LA AUDIENCIA PÚBLICA REALIZADA EL DÍA 30 DE NOVIEMBRE DE 2022 . RÉGIMEN TARIFARIO DE TRANSICIÓN DE TRANSENER S.A - TRANSBA S.A.- TRANSPA S.A. - TRANSCOS.A. - TRANSNEA SA - TRANSNOA SA DISTRICUYO S.A. - EPEN - RESOLUCIÓN ENRE N° 539/2022 (EX-2022-120090876-APN-SD#ENRE)

**I.- ANTECEDENTES**

El presente informe da cuenta sumaria de las exposiciones presentadas en el marco de la Audiencia Pública convocada por la Resolución ENRE N° 539/2022, y se eleva para su consideración de acuerdo a lo previsto en el Artículo 36, Capítulo IV, del Anexo I del Decreto PEN N° 1172/2003 y por el artículo 11 de la precitada resolución.

A efectos de su elaboración se ha considerado la versión taquigráfica confeccionada en oportunidad de la mentada Audiencia por el personal contratado al efecto, siguiendo el Orden del Día oportunamente publicado en la página web tal como da cuenta el Acta labrada como resultado de la misma, la que puede ser consultada a través de la página web del ENRE: [www.argentina.gob.ar/enre](http://www.argentina.gob.ar/enre). En dicha página obra también la referida versión taquigráfica.

Es dable señalar que esta Audiencia pública contó con un total de VEINTICUATRO (24) participantes.

El objeto de la Audiencia Pública, ha sido delimitado en el Artículo 1 de la resolución ENRE citada precedentemente y es el de poner en conocimiento y escuchar opiniones respecto a las propuestas de las concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, tendientes a obtener una adecuación

transitoria de tarifas, ello dentro del Proceso de renegociación de la RTI y con carácter previo a definir las tarifas a aplicar por las concesionarias.

Tal como ha sido indicado en el artículo 4 de la mencionada resolución, la Audiencia Pública fue presidida por el Señor Interventor del ENRE Walter Domingo MARTELLO (DNI N°) y en forma sucesiva y/o alternada por el Ingeniero Diego BIBÉ (DNI N° 22.524.700). El Licenciado Marcelo BIACH (DNI 16.763.56) se encontraba ausente por con aviso. El procedimiento de la Audiencia Pública se rigió en un todo conforme a las disposiciones del Decreto N° 1172/2003, Anexo I, y de la Resolución ENRE N° 30/2004, que adopta como Reglamento de Audiencias Públicas del ENRE, 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 mencionado.

## **II.- INICIO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA**

El Presidente de la Audiencia Pública luego de informar del procedimiento, la normativa que la rigió y de detallar los hechos y el derecho que son antecedentes y fundamentos de la celebración de la Audiencia Pública en cuestión aprobó el correspondiente Orden del día. Seguidamente se dio inicio a las exposiciones de acuerdo con el citado orden.

## **III.- EXPOSITORES**

Toma la palabra el Señor FORNS en representación de TRANSNOA S.A y señala que, el contexto general de la Revisión Tarifaria Transitoria, en adelante RTT, es un complejo y extraordinario marco con difícil escenario económico, demandando esfuerzos compartidos y solidarios. La trayectoria de la concesión de TRANSNOA durante 28 años es muestra del cumplimiento de su responsabilidad tanto en períodos económicos normales como difíciles, participando en el desarrollo de la región NOA.

Agrega que TRANSNOA SA, considerando este contexto, requiere fondos imprescindibles para cumplir con su responsabilidad, sin incluir base de capital ni rentabilidad y atendiendo pautas indicadas por el ENRE.

Para dimensionar el servicio que presta TRANSNOA SA mostró en forma cualitativa y visual la síntesis de la evolución de la red de transporte durante los últimos 28 años. La red, al inicio de la concesión, enero de 1994, se indica en azul, detallando las capitales de las seis provincias del NOA en cuadros laterales. Agregó que, en el transcurso de los años se agregaron ampliaciones que se indican en color verde, notándose la expansión territorial y radial para atender nuevos consumos.

Para tener dimensión del sistema, se indicó la evolución de sus principales características en valores absolutos. Debido al avance tecnológico, desarrollo de los sistemas de operación en tiempo real, de comunicaciones y de mediciones comerciales, puede notarse que fue posible mantener la cantidad de personal siendo creciente la necesidad de especialización.

Mostró la cantidad de usuarios directos de la red de TRANSNOA: 6 empresas distribuidoras provinciales, 4 grandes usuarios y 72 generadores, evidenciando la importancia, envergadura y extensión de nuestro servicio en todo el Noroeste argentino. En particular, la evaluación de 120 proyectos de generación renovable fue intensa, así como la supervisión de los proyectos y las obras para la puesta en funcionamiento de 17 de ellos que actualmente están en servicio, agregándose en estos últimos tiempos la atención a múltiples interesados en capacidad de transporte para la explotación del litio.

Aduce que la evolución de la demanda de energía, en rojo, y de potencia, en verde, se mantuvo creciente a lo largo de los años, salvo la caída registrada en los últimos tres años en ambas variables. Si bien la demanda de energía aún continúa por debajo del máximo histórico, la demanda de potencia, ya con los primeros calores de este verano 2022-2023, se recuperó y creció de manera importante, superando el pico histórico del año 2018 y esperando que lo haga aún más. Es justamente la potencia la que determina la mayor exigencia de la red, requiriendo para ello la suficiencia adecuada.

Señala que la evolución de los indicadores muestra que la demanda de potencia de energía y la generación, en rojo, son los que más crecieron y son los que precisamente solicitan el sistema de transporte, mientras que sus indicadores estructurales -longitud de línea, potencia instalada de transformación, cantidad de estaciones transformadoras, transformadores y puntos de conexión-, en azul, crecieron en menor proporción.

Al efecto, observa que existió una mejora de la calidad del servicio lograda por TRANSNOA, con la reducción de los indicadores de tasa de falla de línea y tasa de falla de transformadores, en verde.

Aduce que el sistema de transporte tiene una estructura insuficiente que, ante una salida de servicio, por falla o mantenimiento, ocasiona energía no suministrada. La calidad del servicio depende de la suficiencia de la estructura de la red, requiriendo ampliaciones a cargo de los usuarios, y de la operación y mantenimiento, requiriendo reemplazos y actualización tecnológica de instalaciones en cabeza de TRANSNOA.

Señala que, la demora en lograr la suficiencia estructural conduce a realizar mantenimientos con mayor frecuencia, con duración restringida, incluso en días feriados, y con mayor uso de recursos y costos.

Esta comparación -señala- está efectuada para el período 2016-2022, tomando referencia para cada indicador con valor 1 en el año 2016. La solicitud de las redes por parte de la demanda en el período es prácticamente la misma, no así la generación, impulsada fundamentalmente por la generación de tipo renovable instalada en regiones radiales y con insuficiente capacidad de transporte, siendo por lo tanto limitado el aprovechamiento de los recursos naturales. El crecimiento de la infraestructura está relacionado principalmente con las ampliaciones para el acceso de generación renovable, con modesta mejora de la capacidad de transporte para la demanda.

Se puede observar que también en este período mejoró la calidad del servicio de TRANSNOA. Como es sabido, la calidad de nuestro servicio se mide en la cantidad de fallas forzadas por cada 100 km por año. Durante los últimos cinco años, muestra una notoria mejora, manteniéndose en valores bajos sostenidamente, logro de las inversiones realizadas y la mayor frecuencia, alcance e intensidad de los mantenimientos.

Actualmente, aclara que han perforado el umbral de dos fallas cada 100 km/año, reduciendo en el transcurso de este año, de 2,22 a 1,92 fallas cada 100 km/año, lo que representa una valorable disminución del 13 por ciento, fruto de nuestro compromiso con la mejora continua de la calidad del servicio de TRANSNOA SA hacia nuestros 82 usuarios directos conectados a la red de transporte.

A continuación, presenta la propuesta de TRANSNOA SA para la Revisión Tarifaria Transitoria, en forma

resumida, referenciando a documentación presentada al ENRE, siguiendo sus indicaciones y pautas, y puesta a consideración de los interesados en la página web de convocatoria a esta Audiencia.

Respecto del rubro Personal, sobre la base de los valores absolutos y relativos indicados en este cuadro, de la dispersión geográfica de las instalaciones y de la necesidad de completar bases de mantenimiento distribuidas para una óptima atención de las instalaciones existentes y las ampliaciones, es imprescindible contar con más personal especializado para mejora de la calidad de servicio. Para ello se considera sustituir el personal que se retira por distintas causas y adicionalmente incorporar personal técnico y profesional con diversas especialidades para mantenimiento distribuido en la región.

Las previsiones de personal, así como de los recursos materiales y logísticos, están dirigidas a equipos de mantenimiento distribuidos que ya están funcionando y desarrollándose, indicados en círculos de distinto color según el área asignada. Ello permitirá atender en menor tiempo las necesidades de las instalaciones alejadas, al disponer de electricistas en estaciones transformadoras para mantenimiento u operación ante fallas, equipo de mantenimiento distribuido y equipo de mantenimiento zonal, según la importancia del trabajo a realizar.

Los objetivos generales son: la impostergable necesidad de recuperar los niveles de inversión en el sistema de transporte asociados a un mínimo impacto de los incrementos de la remuneración de las transportistas en la tarifa de los usuarios finales. Se prevén las inversiones necesarias para cambio de traza de línea por seguridad pública, reemplazo del centro de control por renovación tecnológica, y se priorizan los reemplazos de equipos teniendo en cuenta la importancia de la instalación, línea o estación transformadora, según su capacidad, si es radial o única, grado de exposición ambiental y climática y distancia a las bases de mantenimiento.

Conforme el porcentual de las inversiones requeridas durante lo que resta del año 2022 y todo el 2023, las de mayor incidencia son cambio de traza de línea por seguridad pública y el nuevo centro de control, siguiendo las inversiones de reemplazo de equipos de plan de 132 kilovoltios, celdas de media tensión, servicios auxiliares y protecciones, unidades remotas de telecontrol y actualizaciones de tecnología en los rubros restantes, todos integrantes de la cadena de confiabilidad y calidad del servicio.

Agrega que la participación de los egresos durante lo que resta del año 2022 y todo el 2023, resultante de la proyección publicada para esta audiencia. Está representado en por ciento para ver la participación de las remuneraciones y cargas sociales, los gastos operativos -OPEX-, las erogaciones en inversiones -CAPEX- y los impuestos. De la mencionada proyección económica-financiera para el año 2023 surge que los ingresos de TRANSNOA con cargos fijos a febrero de 2022 no son suficientes para afrontar los egresos, resultando un déficit de 9.125,10 millones de pesos.

Como conclusión, TRANSNOA mantendrá toda su capacidad a disposición, para lo cual es preciso contar con los fondos para inversiones necesarias e ingreso de personal. TRANSNOA mantendrá su política de mejora de la calidad del servicio. Para ello solicita al ENRE apruebe un flujo de caja que permita el funcionamiento sin déficit.

TRANSNOA solicita ingresos adicionales que permitan cubrir el déficit de caja técnica de 9.125 millones de pesos, correspondiente a lo que resta del año 2022 y todo el 2023, acumulado a diciembre de 2023.

Finalmente, con el objeto de mantener el valor de la remuneración asignada, ante las variaciones de pautas macroeconómicas definidas, resulta menester establecer un mecanismo de actualización periódica, con una cláusula gatillo, de preferencia trimestral, de modo de preservar el valor de la remuneración ante un escenario de costos operativos crecientes, evitando, remediando o morigerando, de corresponder, los efectos de dicha situación.

A continuación, toma la palabra el Señor Gustavo PAREDES gerente de Operaciones y de Ingeniería Regulatoria de la empresa TRANSNEA SA.

Hace referencia a la trayectoria en sí de la empresa, señalando que tiene 28 años en la zona NEA, demostrando en todo caso siempre buena disposición para el desarrollo del sistema eléctrico en distintos contextos político tarifarios, tanto nacionales como provinciales, mostrando siempre voluntad y capacidad para superar situaciones adversas que se dan en esos marcos.

Su requerimiento de fondos se basa en aquellos que considera imprescindibles para poder cumplir con las responsabilidades asociadas al contrato de concesión, ajustado a las pautas establecidas por el Ente, sin incluir la base de capital ni la rentabilidad, y limitado a un acuerdo transitorio, con vistas a la Revisión Tarifaria Integral.

En su presentación se remite a las filmas de su exposición y dice con relación a la parte técnica a de la empresa: “las empresas de transporte se basan en las líneas y en los transformadores, principalmente; entonces, ahí están expuestas las longitudes de líneas y la capacidad de transformación expresada en megavoltios o amperes, y los puntos de conexión, que son aquellos que nos vinculan con nuestros usuarios, usuarios directos, que son las empresas distribuidoras, básicamente del área NEA -ya vamos a ver cuáles son- y algunos grandes usuarios del MEM, todo ello materializado en 22 estaciones transformadoras y 50 transformadores de potencia.

Lo que figura acá como potencia de generación se refiere básicamente a generación distribuida, del tipo diésel, más algo de biomasa. En general, como ustedes ven, son valores bajos de potencia de generación, exceptuando, desde ya, la central Yacyretá, que no la incluimos acá.

Esos valores se encuentran acá discriminados, en esta diapositiva, por longitud de línea, según el nivel de tensión; tenemos un tramo de 30 kilómetros de línea de 220, que es una interconexión internacional que nos vincula con la república vecina del Paraguay; 1.970 kilómetros de línea de 132, con otra interconexión internacional en Paso de los Libres-Uruguayana, con la vecina República del Brasil, y un pequeño tramo de 33 kilovoltios que está bajo nuestra jurisdicción, porque se trata de una vinculación interprovincial.

La capacidad de transformación la han distribuido por provincias: Chaco, Corrientes y Formosa y también parte de Entre Ríos, pero sin capacidad de transformación asociada; tenemos líneas, únicamente. Y luego la distribución de los puntos de conexión, de acuerdo a los niveles de tensión. Reitero: los puntos de conexión son las fronteras entre la transportista y las jurisdicciones provinciales.

Luego refiere a la longitud de líneas agrupadas por provincias, donde se ve claramente una gran mayoría en la provincia de Formosa; luego Corrientes, y finalmente, la Provincia del Chaco, y las centrales de generación. Además, hay 18 centrales de generación distribuida, dispersas a lo largo y a lo ancho de las tres provincias mencionadas, y 4 centrales de biomasa, de potencias medianas.

Eso, trasladado al plano físico, redundo en lo que señala en la filmas que aporta, donde están las tres provincias mencionadas: Formosa al norte, Chaco en el centro, Corrientes en el centro-este, y el norte de Entre Ríos. En rojo se ven las líneas de 500, que envuelven nuestro sistema. En realidad, se trata de un sistema muy rígido, muy estable, el de 500 kilovoltios, y en azul y negro las líneas de 132 kv, tanto de jurisdicción federal como provincial, que se encargan de repartir la energía que fluye a través de las líneas de 500. En general, se trata de un sistema bastante mallado; en Formosa se ve claramente la malla al norte, salvo el sistema radial constituido por la línea de Ibarreta-Las Lomitas-Juárez, y hacia el sur también con la línea Mercedes-Goya Oeste-Esquina, en la provincia

de Corrientes.

En cuanto al resto de los sistemas, señala que esta en el Chaco, Sáenz Peña-Tres Isletas-Castelli, pero en general se trata de mallas de 132, o por lo menos con posibilidad de alimentación bidireccional, lo cual redundaría en una seguridad de servicio aceptable según nuestro criterio.”

Obviamente que este sistema no era así al principio; era mucho más débil. Estaba mucho más desmembrado, pero por suerte fue creciendo en el sentido correcto.

Como característica principal, menciona que, hay una generación distribuida débil en general. Esto tiene bastante que ver con la aparición de un fenómeno que es muy comentado a nivel técnico para usuarios provinciales, que es el de los colapsos de tensión, que se dan con bastante frecuencia en verano, y está asociado justamente con estas características técnicas del sistema; básicamente, poca generación distribuida. Con “poca” se refirió a valores de potencia, no a cantidad de centrales.

En la siguiente filmina muestra la evolución de la demanda de energía y potencia tomando como año de partida el 2004. Simplemente es para mostrar la tendencia creciente más o menos hasta el año 2017, en ambos valores señala que tiene energía en la línea continua y potencia en las barras y se observa un detenimiento del crecimiento hacia el año 2017, 2018 en realidad, más que nada en energía, porque la potencia crece un poquitito y se estabiliza, y ahora, en 2022, hay un pequeño repunte de ambas variables. En 2022 se está proyectando lo que es potencia al 31 de octubre, y en lo que es energía, señala una integración hasta diciembre con valores estimados para noviembre y diciembre.

Agrega que sí, tomamos una evolución más referenciada hacia el origen de la concesión del año 1994; como fue a fines de 1994, tomamos 1995 como año de referencia. Con relación a su filmina señala que, en naranja están los valores base, que a similitud de lo que presentó el colega de TRANSNOA SA, representa 1 por unidad, que es un valor de referencia, y en azul los valores actuales, tanto de energía y potencia como de generación instalada, longitud de líneas, capacidad de transformación, punto de conexión, cantidad de estaciones, cantidades de transformadores y, por último, la tasa de falla de líneas, que es el parámetro, como se mencionó, de control de la calidad de servicio. Es el principal parámetro; no es el único, pero es el principal.

Alega que se observa una evolución importante, tanto de la potencia como de la energía, que son las dos principales variables que requiere la demanda, que se acompañó con una evolución no tan importante en infraestructura, lo cual se nota en el gráfico siguiente, donde ordenamos exactamente por función. En rojo está la demanda, incluyendo la generación como demandante de infraestructura de transporte; en azul está la infraestructura, siempre en términos relativos. En el crecimiento de la situación actual versus situación de origen, se advierte claramente lo que mencionó. Más o menos, la infraestructura creció la mitad de lo que creció la demanda, lo cual -es obvio, pero hay que decirlo- exige más el sistema.

Finalmente, señala que, en el último cuadro está el parámetro más importante de la gestión de TRANSNEA, que es la evolución de la tasa de falla, que es menor que 1 porque justamente lo que se buscó es disminuir esa tasa de falla. Entonces, referenciada a 1 da un valor menor que 1.

En la evolución del otro sub-período, 2016-2022, señala que se trata de un período particular, donde se observa un crecimiento menor de esas variables. O sea, estos gráficos son los mismos que los anteriores, nada más que abarcando un período distinto para mostrar el crecimiento menor, significativamente menor, de energía, potencia y demás variables.

Muestra que se encuentran agrupados también por función, donde ahora sí se observa una mayor correlación entre unos y otros, menor desfase, podríamos decir, entre unos y otros, y la tasa de falla siempre menor que 1.

Hablando de tasa de fallas, agrega que, en este gráfico mostramos la evolución de la misma desde el año 2016 hasta octubre de 2022, donde hay algo llamativo, más allá de la disminución, que fue constante hasta abril de 2020 -acá empieza la pandemia-, cuando se aprecia un crecimiento de esa tasa de fallas. Es producto de las dificultades que enfrentó TRANSNEA para realizar mantenimiento en esas circunstancias, realmente circunstancias que yo calificó de extremadamente difíciles, incluyendo la imposibilidad de trasladarse -como es sabido por todos- de una provincia a otra.

No obstante, considera que estuvo dentro de valores razonables la tasa de fallas y el servicio se prestó de una manera adecuada, teniendo en cuenta las circunstancias extremas por las que estaban atravesando el país y la región.

Hacia finales de 2022, se nota nuevamente una disminución bastante importante de la tasa de fallas, que está ubicada en valores cercanos a 3 fallas por año por cada 100 kilómetros de línea, con tendencia declinante, que esperamos poder mantener.

Con relación al tema de los ingresos, el tema de las inversiones, que están divididas en dos grandes grupos: aquellas inversiones orientadas a lo que son ampliaciones del sistema de transporte y aquellas orientadas a lo que es la operación y el mantenimiento del mismo. Las primeras están a cargo de los usuarios, las provincias y la Nación. También agrega que ellos han realizado, porque hay diversos mecanismos financieros que alimentan esas ampliaciones; y las segundas están a cargo de la empresa transportista, de TRANSNEA en este caso. También orientadas a esas dos franjas, a los equipos existentes en las ampliaciones, pero no de esta estructura, sino ampliaciones orientadas a operaciones de mantenimiento del sistema.

Manifiesta que la empresa hace el pedido pertinente según la documentación presentada por cuerda separada al ENRE que está en el expediente en cuestión, siguiendo las indicaciones y pautas que nos baja el ente y, como en esta ocasión, sometido a consideración de los interesados, el público en general.

También hace notar el aspecto vinculado a requerimiento de personal, donde hace hincapié en que se trata en general de personal calificado, en algunos casos altamente calificados. Como ustedes se darán cuenta, son funciones muy técnicas las que tiene la empresa. Operar un sistema eléctrico no es sencillo, requiere toda una fenomenología asociada a las características del fenómeno físico, así que en ciertas funciones el personal debe ser muy calificado que, por supuesto, debe atender las renovaciones propias derivadas de las jubilaciones, enfermedades -pusimos nosotros acá en términos generales- y otro tipo de bajas que no sean jubilaciones.

Esa calificación del personal se manifiesta a través de la presencia o la necesidad de técnicos en el caso de estudios de nivel medio y profesionales en el caso de estudios de niveles superiores.

Menciona que en ciertas zonas hay dificultades para conseguir personal técnico calificado. Y también considera importante, alguna necesidad de articulación con políticas educativas regionales. Eso quiere decir interactuar con establecimientos tanto de educación media como superior para orientarlas en cuanto a las necesidades que pueda tener una empresa de transporte de energía eléctrica.

Son muy similares a las de una empresa distribuidora, de las de una empresa generadora de potencia. Así que estamos en ese tema también, estamos en esa línea.

Con respecto al tema de inversiones en equipamientos, los objetivos principales son reemplazo de equipos de más de 30 años -en el caso que se trate de equipos críticos, se reduce esa exigencia-; normalización e instalaciones provisionales, que se hacen para pasar condiciones de emergencia; extensión de vida útil -es un poco redundante con lo anterior-y, finalmente, como se mencionó por ahí, reemplazo de equipo por riesgo en la seguridad pública. Esto se refiere más que nada a líneas de transporte viejas, dado que son herederos de Agua y Energía y han heredado las líneas que en su momento eran rurales y hoy en día se han transformado en urbanas, así que eso obviamente en algunos casos pone en riesgo la seguridad pública y requiere o corrimiento de trazo, cambio de conductores, etcétera.

De lo que resta del año 2022 y todo el año 2023 hay una gran concentración de inversiones en equipos de potencia. Acá los dos verdes son equipos de media y de alta tensión, interruptores, seccionadores, descargadores, cables, etcétera.

Luego señala que cuentan servicios auxiliares y protecciones, y en forma separada lo que es línea, dado básicamente por estructuras y aisladores, equipos de medición y de comunicaciones. O sea, todo lo que necesita la empresa para operar y mantener su red con eficiencia.

Si a eso le agregan los gastos en remuneración y cargas sociales, impuestos y gastos de capital CAPEX, -se remite al gráfico de su exposición-, donde se aprecia la ponderación relativa de cada uno de esos conceptos dentro de los egresos actuales y previstos por la empresa hasta diciembre del año 2023.

Finalmente, aclara que los únicos ingresos que tiene la empresa son regulados principalmente.

Respecto de los egresos que les acabo de mencionar, surge el déficit de 3.249 millones de pesos para el período mencionado.

Manifiesta que TRANSNEA se compromete a mantener la calidad del servicio prestada hasta el momento, apoyándose en el hecho de que el ENRE apruebe el flujo de caja que permita ese funcionamiento de manera adecuada, ¿no es cierto?

Asimismo, pone a disposición toda su capacidad operativa, solicitando ingresos puntuales que, como mencioné, dan 3.248 millones de pesos entre 2022 y 2023 acumulados a diciembre de 2023. Y, finalmente, solicitamos establecer un mecanismo de actualización tarifaria periódico, que estimamos, para los actuales niveles de inflación, podrían ser de frecuencia trimestral. Pero bueno, obviamente esto hay que verlo después en su momento.

Seguidamente toma la palabra el Señor Pablo Tarca, en su carácter de director general de TRANSENER.

Señala que TRANSENER es la empresa que tiene la responsabilidad de la operación y mantenimiento del sistema de transporte de energía eléctrica en extra alta tensión. Sus instalaciones cuentan de casi 15.000 kilómetros de línea, principalmente en 500 kilovoltios, 59 estaciones transformadoras, 23.900 MVA de capacidad de transformación.

Cuenta con todos los recursos, tanto materiales como humanos, para poder hacer el 100 por ciento de las tareas asociadas a la explotación de un sistema de alta tensión.



Muestra en la pantalla la composición accionaria de la compañía es la que estamos viendo en este momento en la pantalla. La sociedad controlante SITELEC tiene el 52,64 por ciento de las acciones. El 47,36 por ciento restante está en oferta pública en la Bolsa. Además, está Pampa Energía y Energía Argentina Sociedad Anónima, cada una de ellas con el 26,32 por ciento de las acciones. Dentro de las acciones que están en oferta pública en la Bolsa, el 19,57 por ciento está en poder de la ANSES. Sumada la tenencia de ANSES y la de Energía Argentina, el Estado Nacional tiene el 45,89 por ciento de las acciones de la compañía.

Relata que el transporte tiene dos roles principales en la prestación del servicio público de suministro eléctrico. Por un lado, define la máxima calidad de servicio que es posible que reciba cualquier usuario. Es decir que, la calidad de servicio del transporte es la materia prima que utilizan las distribuidoras para su servicio. Y por otro lado, la disponibilidad de las instalaciones permiten dar eficiencia a los costos de despacho a través de las diferentes topologías que permiten suplir déficit por estacionalidad, intermitencia de las fuentes renovables de energía, así como también cualquier indisponibilidad de generación.

Agrega, que la situación actual de la compañía, desde agosto de 2019 proyectado a diciembre de 2022, la compañía recibió un 67 por ciento de incremento en sus ingresos. En el mismo período, el Índice de Precios al Consumidor tiene una evolución del 379 por ciento, es decir que hay brecha superior al 300 por ciento.

Algunos ítems de la economía muestran, en la misma ventana temporal que estamos hablando, incrementos similares al IPC: combustibles 295 por ciento, lácteos 355 por ciento, salarios 362 por ciento, salud 374 por ciento, indumentaria 666 por ciento.

La compañía, para mantener su flujo de fondos positivo durante este período con esta brecha superior al 300 por ciento entre variación de costos e ingresos, tuvo dos fuentes de financiamiento: por un lado, los dividendos -desde agosto de 2019 que no hay pago de dividendos en la compañía-, y por otro lado una fuerte y sensible reducción de las inversiones.

Tal como surge del gráfico de su exposición, desde el año 2020 hasta el cierre que estamos proyectando de 2022, se vienen reduciendo el nivel de inversiones respecto al que consideramos necesario.

La brecha entre la tarifa y la evolución de los costos es generada por la falta de actualización de tarifa y, por otro lado, por los desvíos que tienen las variables macroeconómicas reales respecto de las variables macroeconómicas que son definidas por el ENRE cuando realizamos la proyección.

Por esto que estamos mencionando, consideramos necesario que se sancione una tarifa suficiente más una cláusula de ajuste trimestral que permita monitorear los posibles desvíos entre las cláusulas macroeconómicas reales y las cláusulas macroeconómicas utilizadas en las proyecciones, evitando que se siga sosteniendo este déficit en el nivel de inversiones de las compañías.

Cuando se refiere a inversiones en compañías como TRANSENER, se habla de toda aquella inversión asociada a la renovación y mejora. La tarifa de transporte no incluye los fondos para financiar las ampliaciones de la red.

La distribución de las inversiones en TRANSENER es como se puede en este diagrama de barras. El cincuenta y siete por ciento (57%) tiene como principal driver la obsolescencia, es decir el reemplazo de equipamiento; el riesgo que se mitiga es de restricciones de abastecimiento. Un 18 por ciento tiene que ver con adecuaciones tecnológicas, mitigando de esta manera el riesgo de ciberataques o sabotajes. Un 16 por ciento tiene como driver los repuestos, con lo cual lo que se logra es mitigar los largos tiempos de restricciones de abastecimiento. Por último, hay 9 por ciento de las inversiones que están previstas para mitigar riesgos de seguridad pública y

ambientales, es decir accidentes, incendios de campo o riesgos de contaminación.

De manera, el nivel de inversiones en las empresas de servicio público de transporte como las nuestras está previsto para mitigar los riesgos: un volumen de inversiones adecuado disminuye los riesgos y por otro lado aumenta la seguridad operativa y la calidad de servicio.

Señala que es importante tener presente que el nivel de inversiones restringido no debe ser sostenido en el tiempo.

Desde el punto de vista de la proyección de nuestro flujo de fondos, en este gráfico que presenta en su exposición de dos curvas. Una curva naranja, que muestra cuál hubiera sido la evolución del flujo de fondos si se hubieran gestionado el 100 por ciento de las inversiones necesarias. Y la curva celeste, que es la curva rectificadora, muestra cómo fue afectado el flujo de fondos con la reducción de inversiones, permitiendo con esta rectificación poder asumir todos los costos operativos y la masa salarial que hemos cumplido hasta el último mes del año, que está previsto el cumplimiento.

Lo que se puede ver en diagrama de puntos es la proyección a futuro que muestra un quiebre de la caja en enero de 2023.

TRANSENER está solicitando para el período 2023, 35.297 millones de pesos, más un mecanismo de ajuste que, tal como mencioné, permita garantizar el valor de la tarifa en el tiempo. La aplicación de estos ingresos es: 38 por ciento irá a la masa salarial, 27 por ciento a las inversiones, 27 por ciento al gasto operativo, 8 por ciento a los impuestos y cero por ciento a dividendos. La compañía, atendiendo a la solicitud del ENRE y del Poder Ejecutivo Nacional, a través del decreto 1.020, posterga al acuerdo definitivo de tarifa el reconocimiento de la rentabilidad del capital invertido de acuerdo a la legislación vigente y al contrato de concesión.

El incremento de tarifa que estamos solicitando tiene un impacto en el usuario final de menos de 16 pesos en cualquier factura del AMBA y de menos de 40 pesos en cualquier factura del resto del país.

Si uno mira el otro extremo, cuando miramos cuál es el impacto en el costo de la energía, el transporte es prácticamente despreciable, ya que solo el 2 por ciento del costo de la energía es generado por el costo del transporte o el transporte por distribución troncal. Muchísimas gracias.

Continúa el Señor TARCA pero en esta oportunidad como director general de TRANSBA.

Señala que es la empresa que tiene la responsabilidad de la distribución troncal en la Provincia de BUENOS AIRES. Nuestras instalaciones son 6.700 kilómetros de línea en alta tensión, principalmente en 132 kilovoltios, 106 estaciones transformadoras, 4.533 MVA de capacidad de transformación.

TRANSBA cuenta con todos los recursos, tanto humanos como materiales, para poder realizar el 100 por ciento de las actividades vinculadas a la operación y el mantenimiento de su sistema.

Para analizar la composición accionaria de TRANSBA, se remite a la composición accionaria de TRANSENER, ya que el 99 por ciento de las acciones de TRANSBA están en poder de TRANSENER y el 1 por ciento está en poder de SITELEC, que es la sociedad controlante de TRANSENER. Esta sociedad controlante de TRANSENER, SITELEC, tiene el 52,64 por ciento de las acciones, que en partes iguales tiene su tenencia Energía Argentina Sociedad Anónima y Pampa Energía. El resto de las acciones, el 47,36 por ciento restante, está

en oferta pública y el 19,57 por ciento en poder de la ANSES. Si sumamos el 19,57 por ciento de las acciones en poder de la ANSES y el 26,32 por ciento de las acciones en poder de Energía Argentina, el Estado Nacional tiene el 45,89 por ciento de las acciones de TRANSENER.

Los roles que tienen las empresas de transporte y distribución troncal son principalmente dos en la prestación del servicio público. Por un lado, definen la calidad del servicio que las empresas distribuidoras podrán darle como máximo a cada uno de los usuarios. Es decir, nuestra calidad de servicio es la materia prima de la distribuidora.

Y, por otro lado, la disponibilidad de nuestras instalaciones permite la eficiencia en los costos de despacho, ya que a través de las diferentes topologías podemos suplir déficit por estacionalidad de algunas fuentes de energía, intermitencia natural de las fuentes renovables o alguna indisponibilidad de central de generación.

La situación actual que enfrenta la compañía puede verse en estas curvas y estos gráficos de barra. Desde agosto de 2019 a la fecha, el Índice de Precios al Consumidor tiene una evolución del 379 por ciento. En el mismo período, la compañía recibió en febrero de 2022 un incremento del 69 por ciento. Es decir, hay una brecha entre la evolución de costos y los ingresos del 310 por ciento.

En el mismo período, varios ítems de la economía muestran evoluciones compatibles con el IPC: combustibles 295 por ciento, lácteos 355 por ciento, salarios 362 por ciento, salud 374 por ciento, indumentaria 666 por ciento.

Durante todo este período, la compañía mantuvo los compromisos asumidos de gastos operativos y masa salarial que acompañaron cercanamente al IPC, con lo cual la fuente de financiamiento para lograr satisfacer la evolución de gastos sin haber tenido un acompañamiento compatible de los ingresos fue la reducción de inversiones. Como se puede ver en el gráfico, desde el año 2019 hasta el 2022, las inversiones vienen siendo reducidas respecto a lo que consideramos necesarios.

La brecha entre la tarifa y la evolución de los costos se genera por la falta de actualización de tarifa y también por los desvíos de las variables macroeconómicas respecto a las que son tomadas en las hipótesis para proyectar nuestras tarifas necesarias.

Por esto consideramos necesario que se sancione una tarifa suficiente y un mecanismo de ajuste trimestral que permita monitorear si hay desvíos de las variables macroeconómicas, evitando el negativo impacto que tiene en el servicio la restricción de las inversiones.

Cuando hablamos de inversiones en empresas de transporte y distribución troncal, estamos hablando de toda inversión asociada a la renovación y mejora, ya que las inversiones vinculadas a las ampliaciones de la red no están incluidas en la tarifa objeto de esta audiencia.

La distribución de las inversiones en el caso de TRANSBA tiene los siguientes porcentajes. Un 57 por ciento tiene como principal driver la obsolescencia, con lo cual mitigamos los riesgos de restricción de abastecimiento, un 26 por ciento tiene como driver la seguridad pública y temas ambientales, con lo cual mitigamos los riesgos de accidentes en la población, incendios de campos y contaminación, un 13 por ciento adecuaciones tecnológicas, con lo cual mitigamos riesgos de sabotaje, ciberataques, y un 4 por ciento tiene como driver tener disponibilidad de repuestos que nos permite tener logística para disminuir los tiempos de restricciones de abastecimiento.

Concretamente, un volumen de inversiones adecuado permite mitigar los riesgos, aumentar la seguridad operativa y mantener la calidad de servicio.

Desde el punto de vista de los flujos de fondos, si uno mira el año 2022, la curva naranja es la evolución que hubiera tenido nuestro flujo de caja si hubiéramos gestionado el 100 por ciento de las inversiones. La curva celeste es la curva naranja rectificadora a través de la sensible disminución de inversiones. Lo que se ha logrado es sostener los compromisos de gastos operativos y masa salarial. La curva de puntos, que es la proyección de la situación actual, muestra un quiebre de caja en febrero de 2023 de no tener ingresos adicionales.

Señala que la tarifa que está solicitando es de 19.112 millones de pesos más un mecanismo de ajuste. Este incremento es para todo el período 2023 y el ajuste es requerido con efectividad a diciembre 2022. La aplicación de este incremento es 38 por ciento a la masa salarial, 37 por ciento a inversiones, 18 por ciento de gasto operativo, 9 por ciento de impuesto y cero por ciento de dividendos.

Agrega que la compañía, atendiendo a la solicitud del ENRE y del Poder Ejecutivo Nacional, a través del decreto 1.020, posterga al acuerdo definitivo el reconocimiento de la rentabilidad del capital invertido de acuerdo a la legislación vigente y a nuestro contrato de concesión.

El impacto que tiene el aumento que estamos solicitando, en promedio, para cualquier factura de un usuario en la provincia de Buenos Aires, será menor a los 40 pesos por factura. Y desde el punto de vista del otro extremo, de la generación de precio, que es el costo de la energía, el transporte tiene un impacto del 2 por ciento, siendo el 38 por ciento la generación y el 60 por ciento los combustibles.

A continuación, toma la palabra el Señor Fernando Javier AENLLE GUERRA y se presenta en su carácter de apoderado de la empresa de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Patagonia.

Como modo de introducción señala que, TRANSPA lleva más de 28 años trabajando en toda la región patagónica, prestando el servicio de transporte de energía eléctrica por distribución troncal, donde nuestra misión es integrar la generación y la demanda de energía eléctrica, proporcionando a la sociedad un servicio seguro, de calidad y respetuoso con el medio ambiente; a la empresa, una rentabilidad sostenible y a nuestros empleados la posibilidad de desarrollar sus competencias profesionales en una zona geográfica donde el desafío de garantizar la prestación del servicio público esencial implica un esfuerzo especial y dedicado de parte de la empresa.

Aduce, que esta transportista, tiene a su cargo la operación y el mantenimiento del sistema de transporte en un vasto y difícil territorio de 650.000 kilómetros cuadrados, que abarcan la totalidad de las provincias de Santa Cruz, Chubut y el litoral atlántico de Río Negro, donde la red de transporte se integra con tecnologías de 132 kilovoltios, 220 kilovoltios y 330 kilovoltios, y que a la fecha está compuesta por 3.684 kilómetros de longitud de líneas de transporte, 49 estaciones transformadoras, 3.020 megavoltios de capacidad de transformación instalada y 155 puntos de conexión que vinculan a las centrales de generación con las distribuidoras y grandes usuarios de la región.

Entrando al tema de esta audiencia pública que hoy nos ocupa, consideramos que el objeto es: obtener una adecuación transitoria de la tarifa para el período del año 2023 sin considerar utilidades sobre el capital invertido, que permita a la transportista solventar los costos necesarios para la prestación del servicio regulado de transporte de energía eléctrica por distribución troncal, y mantener la prestación del servicio público en las condiciones mínimas de calidad y seguridad requerida.

La ley 24.065 y los contratos de concesión disponen que las tarifas deben ser justas y razonables, debiendo cubrir los costos operativos, las inversiones indicadas, los impuestos y una rentabilidad justa y razonable para que las empresas transportistas puedan seguir operando en las condiciones de calidad y seguridad, situación que no está sucediendo desde el congelamiento tarifario.

De acuerdo con los requerimientos del ENRE - TRANSPA presentó la proyección económica financiera solicitada para el año 2023, lo cual consta en el expediente y que no representa ingresos en base a una tarifa definida en los términos de la ley 24.065, pues sólo cubren las erogaciones de personal, OPEX, CAPEX e impuestos, sin considerar la rentabilidad de capital invertido, la cual corresponde según el contrato de concesión, la mencionada ley y la razonabilidad de toda actividad económica.

Señala que esta proyección representa el necesario incremento requerido para el exacto cubrimiento de los costos, las inversiones mínimas y los impuestos, a los efectos de mantener el equilibrio económico-financiero sin considerar ninguna rentabilidad.

En el caso de TRANSPA, agrega la situación de inicio de año es quizá aún más comprometida, no sólo producto del congelamiento de tarifas de este período sino también de haber sufrido una de las emergencias eléctricas más importantes acontecidas en este país, lo cual hace que ya cuente con un saldo de caja deficitario y que ha tenido que ser cubierto hasta la fecha con financiamiento bancario a tasas de mercado actualmente muy elevadas.

Asimismo, señala que los flujos solicitados en la PEF, con una proyección de inflación del 60% anual, como fuera requerido por el ENRE, contemplan los mínimos ingresos indispensables que contienen las variables operativas de OPEX y costo de personal, donde cualquier reducción tendrá un impacto directo inmediato en la calidad y seguridad del sistema.

Respecto del plan de inversiones, aduce que se deberá tener en cuenta la impostergable necesidad de recuperar los niveles de inversión en el sistema y que su implementación requerirá contar de inmediato con los fondos correspondientes, manteniendo los recursos solicitados para el año 2023 y así evitar la precarización del sistema, el cual se encuentra sometido a altas exigencias en todo el territorio nacional.

En relación con los impuestos, la valoración surge de la incidencia que tienen principalmente las alícuotas de IVA, Ganancias y del Impuesto a las Transferencias Bancarias.

Señala que, es importante repasar algunos de los distintos hitos que han afectado el proceso tarifario en estos últimos años. En diciembre de 2020 se emitió el DNU 1.020/20, con el objeto de iniciar un período de renegociación tarifaria integral, que proponía concluir como máximo en el término de dos años, es decir diciembre de 2022, y durante el transcurso de ese tiempo disponer de tarifas transitorias.

En tal sentido, las graves consecuencias que para el servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal resultaron de la demora en la aprobación de las tarifas de transmisión y del atraso en los pagos por parte de CAMMESA, comprometieron aún más la situación financiera de la empresa.

La variación de costos sufrida en este período de transición enmarcado dentro del decreto 1.020, es superior al 370 por ciento, siendo el incremento recibido en los ingresos a partir de febrero de 2022 sólo del orden del 86 por ciento, por lo cual fue necesario cubrir las diferencias durante este período con financiamiento bancario, ajuste de gastos operativos y paralización de las inversiones.

El mantenimiento de los ingresos sin ajustes hace que los mismos no cubran los actuales costos operativos y de inversiones, conforme fue informado en reiteradas presentaciones realizadas a la autoridad regulatoria y a la Secretaría de Energía.

La información acompañada por TRANSPA, así como las proyecciones de ingresos que efectivamente resulten de la tarifa transitoria que se fije, se encuentran condicionadas por las pautas, lineamientos, criterios y valores

establecidos por el ente regulador y por su efectivo cumplimiento en la realidad, y deben incluir la resolución de los recursos presentados, mediante los cuales se solicitó la exclusión de los ingresos no regulados para el cálculo tarifario, en coincidencia con lo ya resuelto a favor de otras transportistas.

Para que TRANSPA pueda mantener la prestación del servicio público en las condiciones de calidad requeridas, resultará indispensable que las variaciones que ocurran de tales pautas, de elementos y criterios fijados por el ENRE tengan una eficaz, oportuna y justa adecuación de los ingresos de las transportistas conforme las efectivas variaciones y su exacta incidencia en los costos e ingresos de las concesionarias.

Por tales motivos, considera esencial que la tarifa que se fije sea objeto de un procedimiento de revisión periódica de corto plazo de los costos operativos y de las inversiones de la concesionaria, que refleje las variaciones de dichos costos efectivamente producidas y que disponga de los consecuentes ajustes de los ingresos de TRANSPA, que corresponderá reconocer y aplicar.

Por último, encontrándose la transportista en una situación actual de quebranto de caja, sin posibilidades de obtener más financiación que la ya utilizada y siendo inminente el riesgo para la prestación del servicio público, es menester señalar que no podrá imputarse responsabilidad a TRANSPA para las eventuales consecuencias que esta situación provoque sino más bien que dicha responsabilidad recaerá en las autoridades competentes que en conocimiento expreso de la situación descripta determinan ingresos insuficientes.

Adicionalmente, destaca la insignificante participación que tiene el costo de la tarifa de transporte en la tarifa final de los usuarios de la región patagónica. A los efectos de acreditar lo expuesto, presentan, mediante gráficos, los cálculos tarifarios correspondiente a una de las mayores distribuidoras de la Patagonia sobre las tarifas vigentes. En el mismo se observa que para un usuario categoría C1 con un consumo inferior a 150 kilowatts hora/mes, el costo mensual del transporte por distribución troncal es de \$ 6,70, que es inferior al costo de dos caramelos. Y para el 90 por ciento de los usuarios que corresponden a la categoría C3 o inferior, el costo mensual no supera los 28 pesos, es decir prácticamente 10 veces inferior al costo de una taza de café.

A fin de realizar el petitorio, solicita: primero, a la mayor brevedad posible, se nos remita la propuesta de adecuación transitoria con implementación de los ingresos de transición propuestos en esta audiencia a partir del 1° de diciembre de 2022.

En atención al tiempo que habrá de transcurrir para comenzar a recibir los mayores ingresos que resulten de la adecuación tarifaria transitoria, se disponga el otorgamiento de una asistencia financiera a cuenta de los ingresos que resulten de la referida adecuación transitoria.

Siguiendo la modalidad implementada en oportunidades anteriores, la misma deberá tener carácter inmediato en los montos que resulten de la proyección económica financiera.

Segundo, que la adecuación de los ingresos se realice conforme las efectivas variaciones que ocurran sobre las pautas macroeconómicas fijadas por el ENRE durante el período de transición.

Tercero, se proceda a la inclusión en el actual proceso de los ingresos necesarios para la devolución de los fondos correspondientes a la financiación anticipada por mantenimientos extraordinarios otorgados a TRANSPA conforme la resolución de la Secretaría de Energía número 99/2021, que se utilizó para el montaje de las torres de las líneas de alta tensión.

Y, por último, continuar y definir a la brevedad el proceso de renegociación de la RTI, a fin de lograr un acuerdo

definitivo que permita certidumbre regulatoria y normalización de la actividad.

Para finalizar nuestra exposición, queremos dejar expresas reservas, mencionando que nuestra participación en este acto no implica consentimiento o reconocimiento alguno a los cuestionamientos sobre la RTI vigente ni renuncia a los reclamos que pudieran corresponder con motivo del congelamiento tarifario, o de los reclamos o recursos aún pendientes de resolución.

Las proyecciones o requerimientos de ingresos formulados por TRANSPA a pedido del ENRE no constituyen la pretensión tarifaria de esta concesionaria en los términos del marco regulatorio eléctrico y el marco contractual que resultara aplicable, toda vez que tal pretensión debe considerar todos los conceptos y principios tarifarios establecidos en el Capítulo X de la ley 24.065 y el contrato de concesión.

Culmina su exposición agradeciendo la posibilidad de participar en esta audiencia.

Luego de unos instantes se presenta el Señor FERRER, en representación de TRANSCOMAHUE.

Informa que TRANSCOMAHUE posee la concesión del servicio público de transporte de energía eléctrica por distribución troncal del Comahue, subsistema Río Negro, de acuerdo a los términos y condiciones de las concesiones otorgadas por el Estado Nacional bajo la ley 24.065.

Que, en tal sentido, es importante destacar que TRANSCOMAHUE es una sociedad anónima de capital estatal cuyo accionista es el gobierno de la provincia de Río Negro, quien detenta el control del 100 por ciento de las acciones de la empresa.

Explica que el transporte de energía eléctrica permite trasladar la energía desde cada una de las centrales o parques de generación hacia los centros de demanda de energía eléctrica, representando un eslabón fundamental en el circuito de abastecimiento energético de las empresas distribuidoras y de los grandes usuarios.

Por ello resulta una actividad indispensable para garantizar la continuidad del servicio eléctrico que se conforma con la generación, el transporte y, finalmente, su distribución a los usuarios finales, en nuestro caso usuarios de la provincia de Río negro, todo bajo las exigencias de calidad, confiabilidad y seguridad que demandan requerimientos técnicos y operativos.

Señalando una filmína, explica que se puede visualizar la ubicación geográfica de las instalaciones bajo concesión, las que abarcan la zona de Valle Medio, el Alto Valle y al norte hasta la localidad de Catriel.

Informa que, previo a entrar al fondo de la cuestión, la transportista quiere poner de relieve una serie de características que hacen al régimen tarifario.

El contrato de concesión establece, entre otras obligaciones, la de prestar el servicio bajo los niveles de calidad que el administrador establezca, ajustar la operación y el mantenimiento de nuestras instalaciones a las instrucciones de CAMMESA, instalar, operar y mantener las instalaciones y equipos de forma tal que no constituyan un peligro para la seguridad pública y el medio ambiente y estar preparados para afrontar emergencias que interrumpan el servicio.

Para el cumplimiento de tales obligaciones, la ley 24.065 dispone que las tarifas de las transportistas deben ser suficientes para cubrir los costos operativos razonables del servicio, impuestos, amortizaciones, y deben

comprender también una razonable tasa de retorno para el concesionario.

Agrega que debe tenerse presente que por las características de las cláusulas del contrato de concesión que nos vincula con Nación, el último ingreso permitido para llevar adelante todas nuestras tareas es el proveniente de la tarifa definida por Revisión Tarifaria Integral que periódicamente por ley debería actualizarse.

En consecuencia, no resulta viable que el ente regulador pretenda que esta empresa y sus pares lleve adelante el cumplimiento de las obligaciones establecidas, garantizar un servicio de calidad y teniendo en consideración la seguridad pública y el medio ambiente, sin contar con una tarifa razonable que garantice los fondos necesarios no sólo para modernizar las instalaciones preexistentes, las que datan de hace más de 40 años, sino para operar y mantener lo que hoy se encuentra bajo nuestra órbita.

Aduce que desde hace años las empresas del sector se encuentran atravesando una crítica situación, debido a la insuficiencia de ingresos. Esta situación se inició a partir del mes de febrero de 2020, cuando se suspendieron los ajustes semestrales de los cuadros tarifarios. Recién en febrero de 2022, dos años después, se avanzó con una recomposición de los ingresos, con porcentajes muy distantes de la evolución de los costos de nuestro servicio.

El congelamiento tarifario tuvo lugar en virtud de la solidaridad social de reactivación productiva decretada por la ley 27.541 en diciembre de 2019, que dispuso mantener las tarifas sin ajustes e iniciar el proceso de renegociación de la tarifa integral por 180 días. Dicho plazo fue prorrogado primero por el decreto 543 de 2020, que lo extendió por otros 180 días, y luego por el decreto de necesidad y urgencia 1.020 de 2020, que volvió a hacerlo por 90 días más.

En resumen, el mantenimiento de los cuadros tarifarios sin ajustes se extendió durante todo el año 2020 y 2021 a pesar del incesante incremento de los costos operativos y de las inversiones, todo ello producto de los elevados niveles inflacionarios que atravesó la economía del país.

Sumado a ello, la indisponibilidad de fondos por la mora en el pago de la remuneración mensual por parte de CAMMESA resintió aún más la delicada situación financiera de esta transportista.

Durante el año 2021 se llevó a cabo un proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral, durante la cual TRANSCOMAHUE formalizó su proyección económico-financiera para hacer frente a los reales costos de operación y mantenimiento y para avanzar con un contundente plan de inversiones necesarios para garantizar una prestación del servicio bajo los niveles de calidad requeridos.

Destaca un punto no menor que es que el ente regulador estableció en dicha oportunidad una premisa macro inflacionaria para el año 2022 del 33 por ciento. En junio del presente ya se había superado dicha premisa y los principales analistas económicos no esperan una inflación por debajo del 100 por ciento para este año.

Al margen de ello, finalmente el ENRE dispuso a partir de febrero de 2022 un incremento del 135 por ciento, que de ninguna manera compensó los efectos de la inflación, que acumulando la evidenciada durante todo el período de congelamiento tarifario y haciendo una proyección al mes de diciembre de 2022, llegaremos al 375 por ciento.

Ante esta situación, la transportista debió ajustar los costos operativos en la medida de lo posible y debió financiar el incremento de costos con fondos destinados preliminarmente a inversiones, dados los insuficientes ingresos regulados conocidos. Se priorizó en todo momento el pago de la masa salarial, habiendo formalizado acuerdos paritarios acorde a los niveles inflacionarios, todo ello a pesar de la delicada situación financiera de la empresa.



Respecto de la disminución de inversiones, destaca que no es posible mantener su reducción en el tiempo sin que ello afecte la calidad del servicio, por lo que es absolutamente imperioso recuperar los niveles de inversión necesarios para combatir la obsolescencia de equipos, actualizar tecnologías y ejecutar los trabajos que permitan velar por la seguridad pública en los sistemas de distribución troncal.

La propuesta de TRANSCOMAHUE para esta nueva tarifa de transición cubre los reales costos del servicio, ya sean operativos, técnicos y administrativos, e incluye un plan de inversiones integral que representa, tal como lo refleja el gráfico, un 56% del total de las erogaciones proyectadas para el año 2023.

Dicho plan detalla todas aquellas inversiones necesarias para mantener la calidad del servicio dentro del ámbito de concesión. Se consideró el reemplazo de equipos que se encuentran constructivamente obsoletos, que tienen problemas funcionales, que no pasan adecuadamente con las respuestas esperables en los controles periódicos de mantenimiento, y los que ya han cumplido con su vida útil, siendo por lo tanto altamente propensos a fallar en el corto plazo.

En relación con esto último, la determinación de los años de vida útil se hizo tomando como referencia los indicadores que emitió el ENRE en oportunidad de la auditoría de bienes esenciales.

Al respecto, menciona que cuando TRANSCOMAHUE se hace concesionaria de las instalaciones de la provincia de Río Negro en el año 2007, recibe el sistema de transporte proveniente de las ex empresas de Agua y Energía Eléctrica Sociedad del Estado e YPF Sociedad Anónima.

A partir de ese momento se trabajó arduamente con los escasos recursos con los que contaba la transportista para mantener en servicio estas instalaciones, que para ese momento ya eran antiguas y que porcentualmente expresamente hoy más del 70 por ciento del universo de transformadores y que por las características técnicas del sistema de transporte de 132 y la distribución de las estaciones transformadoras, resultan crítica para la región considerando los principales centros de consumo, la producción frutícola reinante en la región y los importantes yacimientos petrolíferos situados en la provincia de Río Negro.

De acuerdo a lo expuesto, se requieren importantes inversiones para el reemplazo de equipamiento eléctrico crítico de las estaciones transformadoras y líneas de transmisión.

Si bien se logró mejorar considerablemente el estado de los mismos con base en la Revisión Tarifaria Integral del año 2017, todavía contamos con equipamiento en servicio que ha superado ampliamente su vida media útil. Este equipamiento continúa en servicio simplemente por la capacidad técnica del personal que realiza la operación y mantenimiento de los mismos.

Independientemente de ello, la probabilidad de fallas de los equipos indica la necesidad de su reemplazo de manera de mantener el suministro y la calidad del servicio eléctrico, dada la criticidad y dependencia general de la electricidad de la sociedad.

Asimismo, existe equipamiento eléctrico vital que presenta inconvenientes producto del envejecimiento normal de los materiales, viéndose ampliamente superada su esperanza de vida y por lo tanto requieren de un reemplazo inmediato para evitar salidas de servicio que generarán desabastecimiento y energía no suministrado a los centros de consumo principales de la región por tiempo prolongado, siendo necesario mencionar en detalle el perjuicio social que ello conlleva.

Continúa explicando que, para entrar con un poco más de detalle en el referido plan de inversiones propuesto, que

representa el 56 por ciento de nuestro requerimiento financiero -valga la redundancia- se puede determinar que el mayor porcentaje de inversiones se concentra en el reemplazo de equipamiento crítico eléctrico de potencia, ya sea por obsolescencia o por vida útil superada.

Las nuevas tecnologías de requerimientos normativos impulsan a generar el reemplazo de equipamiento por otros de mejores características técnicas y de mejores capacidades, con el objetivo principal de mejorar la respuesta ante las condiciones cambiantes del sistema por aumento de generación, transformación, potencias de cortocircuito, entre otros.

Existen diferentes criterios para determinar efectivamente el momento de reemplazo del equipamiento, considerándose variables como expectativa de vida, condiciones de operación o funcionamiento, ya sea sobrecarga, temperatura de operación, condiciones externas. También ensayos eléctricos y de aceite que demuestran el estado de equipamiento -principalmente esto se realiza en los transformadores de potencia- considerando siempre las consecuencias o impacto por salida de servicio intempestiva y definitiva de un equipo.

Este último es uno de los factores principales para establecer la necesidad de un reemplazo de un equipo o para establecer la necesidad de contar con equipo de respaldo.

Entre las inversiones solicitadas, se plantea el reemplazo de activos asociados a los sistemas de protecciones, no sólo por un notorio avance tecnológico en los mismos que permite brindar mayor funcionalidad y capacidad, sino también porque se destacan desde el punto de vista de seguridad y confiabilidad del equipo, y su necesidad de menor mantenimiento para garantizar su correcta operatividad, realizando un mejor aprovechamiento del recurso técnico humano.

En este punto pueden indicar que a partir de la RTI del año 2017 TRANSCOMAHUE realizó un importante reemplazo de sus sistemas de protecciones, viéndose reflejado positivamente en los índices de fallas por disparo espurio o incorrecto de líneas de alta tensión y transformadores principalmente.

También se concentran las inversiones en el reemplazo de seccionadores y principalmente interruptores de alta tensión, con la finalidad de garantizar su operatividad ante disturbios en la red, aislando la falla en los tiempos necesarios e impidiendo la actuación de protecciones de respaldo que generan mayor impacto y salidas de servicio.

El criterio para su reemplazo nuevamente se basa en la vida cumplida mayor a 25 años y, especialmente, por sus sistemas o mecanismos de operación de tipo neumático que se encuentra ya obsoleta y complejiza enormemente el mantenimiento o reparación de los mismos, implicando mayores indisponibilidades.

Finalizando ya sobre el plan de inversiones propuestas, explica que es necesario dar especial atención a los transformadores de potencia. Si bien no está definida la vida útil de un transformador de potencia, dada la variabilidad de la misma en base a las condiciones de funcionamiento y mantenimiento, se establece entre los 35 y los 40 años aproximadamente, considerándose a partir de ese momento su reemplazo a fin de evitar fallas críticas que generen desabastecimiento eléctrico.

Recalca que es muy importante mencionar que TRANSCOMAHUE no dispone de transformadores de respaldo en algunos puntos del sistema y con determinadas características de diseño, por lo que podemos encontrar estaciones transformadoras sin respaldo ante fallas de los transformadores principales, como son los casos de estaciones transformadoras de Señal Picada, de Medanito y de Cinco Saltos, como las tres destacadas.

Por lo expuesto ha clasificado como urgente el reemplazo de los transformadores de potencia de estos sitios, dado que no sólo representan una vida útil ya cumplida con más de 40 años, sino que los bushing de alta tensión también requieren de su reemplazo inmediato por problemas de aislación y valores recomendados fuera de los límites, evitando así fallas críticas que puedan desencadenar la destrucción o salida del servicio definitiva de los transformadores.

Dicho esto, reitera la necesidad imperiosa de que se reconozcan los fondos necesarios para avanzar con el recambio de estos transformadores.

Se muestra a continuación el universo de transformadores de TRANSCOMAHUE, clasificados por años de servicio, donde se puede observar que el 21% ya ha superado su vida útil.

Habiendo mencionado los puntos más relevantes del plan de inversiones propuesto, considera importante destacar y resaltar que la proyección económico-financiera presentada fue realizada en base a las experiencias macro definidas por el ENRE, las cuales establecen una inflación para el año 2023 del 60% y una cotización del dólar al 31 de diciembre de 2023 de 269,90.

Sin perjuicio de lo apuntado precedentemente, y atento a no poder determinar de manera certera cómo evolucionarán las variables macroeconómicas y su correspondiente impacto en la actividad empresarial, ya sean salarios, costos de mantenimiento, flujo de inversiones, etcétera, lógico es entender que ante cualquier variación que incida directa o indirectamente en los guarismos informados expuestos en la proyección, se deberán producir las modificaciones que correspondan a los fines de mantener inalterable la ecuación económica financiera prevista para el período.

Se requiere contemplar íntegramente el impacto de estas variables externas que inciden directamente sobre el costo del desarrollo empresarial, garantizando el equilibrio económico-financiero de TRANSCOMAHUE, para lo cual se solicita la aplicación de una fórmula polinómica de actualización con periodicidad trimestral que permita un normal desarrollo de la actividad.

Por todo lo expuesto, entiende que el presente proceso es una gran oportunidad para determinar una tarifa de transición para el año 2023 que permita a esta transportista contar con recursos para afrontar los costos operativos necesarios para mantener la actividad de mantenimiento, que asegure el servicio en el corto plazo, cubrir la pauta salarial para el año 2023 y permitir el ingreso de personal para atender las instalaciones y realizar las adecuaciones de planilla necesarias y, por último, y no menos importante, recuperar los niveles de inversión, todo ello para mantener la calidad del servicio en sistema de distribución troncal.

Menciona como importante el hecho de que la transportista ha postergado y en ningún caso ha renunciado a su rentabilidad para el momento en que se efectúa la Revisión Tarifaria Integral, en un todo de acuerdo a lo establecido por el Poder Ejecutivo 1.020 de 2020 y sus modificatorias y la ley 24.065.

Destaca que la enorme importancia que posee el transporte de energía eléctrica en la cadena de abastecimiento de la demanda nacional contrasta fuertemente con su baja incidencia en el precio mayorista de energía eléctrica, con valores inferiores al 3 por ciento. Este valor, trasladado a los usuarios finales, junto con el precio de la generación eléctrica, los costos propios de distribución de cada jurisdicción y los impuestos correspondientes, hacen que la incidencia final sea aún menor que la mencionada.

Como ejemplo de ello, cita que en usuarios de Río Negro el impacto no superaría el 2 por ciento de la tarifa del usuario final.

Por último, y ya cerrando con esta exposición, manifiesta la necesidad de determinar dónde es posible la renegociación de la Revisión Tarifaria Integral y la celebración de los acuerdos definitivos que fijen los cuadros tarifarios justos y razonables para el próximo quinquenio, siguiendo los principios y criterios de los contratos de concesión.

Por todo lo expresado, solicita a las autoridades sectoriales, en primer lugar, atender a la mayor brevedad la adecuación tarifaria solicitada para el actual régimen tarifario de transición a los fines de velar por la continuidad y normal prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica, conforme lo exige el decreto 1.020 de 2020, con el correspondiente mecanismo de actualización, que posibilite mantener constantes los ingresos a lo largo del año. Y, en segundo lugar, se avanza en el proceso de revisión tarifaria integral que permita fijar los cuadros tarifarios conforme los criterios establecidos por la ley 24.065 y que los mismos entren en vigencia a más tardar en el mes de enero de 2024.

Seguidamente, toma la palabra el Señor DONDERO, en representación de la empresa DISTROCUYO S.A.

En primer lugar, realiza una descripción de la gestión de la transportista durante el período de transición, señala la proyección económico-financiera solicitada por el ENRE y algunas conclusiones y requerimientos para este período.

Como antecedente del período de transición remarca, en primer término, la ley 27.541, del 27/12/2019, de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública, que facultó a iniciar una revisión de carácter extraordinario.

Continúa con el Decreto N° 1020 del 17 de diciembre de 2020, que determinó el inicio de la renegociación de la revisión tarifaria integral correspondiente a las prestadoras de servicios públicos de transporte bajo jurisdicción federal, estableciendo un plazo de renegociación de dos años; es decir, estaría concluyendo a finales de este año, con lo cual, resulta necesario extender el plazo indicado por el mencionado decreto de necesidad y urgencia.

Posteriormente hace mención de la Resolución ENRE N° 74/2022, mediante la cual se otorgó un 46% de incremento de los valores tarifarios a aplicar por DISTROCUYO S.A. al equipamiento regulado, y más recientemente la Resolución ENRE N° 539 del mismo año, que convoca a la audiencia pública con el objeto de tratar las propuestas de las concesionarias de transporte, tendientes a obtener la adecuación transitoria de los ingresos tarifarios.

A continuación, expone sobre las filminas de su presentación, indicando el sistema de transporte de DISTROCUYO, de la distribución troncal de la región de Cuyo, donde se comparte con otros agentes del área también.

Con el objeto de prestar el servicio de transmisión y transformación de energía eléctrica en la región de Cuyo, indica que la empresa opera y mantiene MIL 1.276 kilómetros de línea en 132kv y 220kv, 10 estaciones transformadoras, 4 parques de interconexión, y algo más de 70 puntos de conexión con otros agentes del mercado eléctrico mayorista en el área.

A efectos de interpretar correctamente la propuesta de adecuación de los ingresos de DISTROCUYO, considera oportuno tener en cuenta los antecedentes más recientes asociados a la gestión de esta transportista, en el marco de la Ley N° 27.541, en la cual el período de transición se ha dado manteniendo sus políticas de gestión.

A partir de la última revisión tarifaria integral dispuesta por Resolución N° 68, DISTROCUYO ha desarrollado un plan con claros objetivos dirigidos a brindar el servicio público de transporte de energía eléctrica en la región de Cuyo con los mejores índices de seguridad, confiabilidad y calidad. Hecho que, indica el expositor, vienen cumpliendo, como lo demuestran los índices que miden la performance, alcanzando en los últimos años valores realmente de alta calidad.

Señala en su presentación un gráfico “lambda” que mide la cantidad de fallas cada 100 kilómetros, en una ventana de 12 meses, de 0,30, lo que indica solamente 4 fallas en los últimos 12 meses.

Expone, así, una disponibilidad media móvil de 99,9833; es decir, solamente, de las 8.760 horas disponibles por todo concepto, para todo el equipamiento de disponibilidad.

Todo esto mediante dos líneas de acción perfectamente complementarias: un plan de inversiones dirigidas a atender el reemplazo de equipos con baja confiabilidad por obsolescencia o agotamiento de su vida útil, y un programa de mantenimiento inteligente, incorporando modernas técnicas y atendiendo las necesidades particulares de cada equipo.

En cuanto al plan de inversiones mencionado, agrega que se ha cumplido más del 90% de lo previsto. Especialmente en 2022 se ha excedido el 100% de lo previsto, producto de condiciones técnicas. Aún en un contexto donde las previsiones de inflación y de salarios se habían fijado en un 33%, cuando el resultado real de estos índices indica una variación cercana al 100%.

Continúa su exposición en relación a la gestión, indicando que con la promulgación de la Ley N° 27.541, los ingresos de DISTROCUYO, al igual que el resto de las transportistas, dejaron de actualizarse, quedando a valores correspondientes a agosto de 2019. Con esas restricciones, se debió ajustar la totalidad de la operatoria, postergando inversiones y tareas que no implicaran en lo inmediato afectación, situación que fue informada al ENRE. Recién en febrero del corriente año, luego de 31 meses de mantener los ingresos invariables, mediante la Resolución ENRE N° 74, el Ente le otorgó el 46% de variación en los ingresos que mantenía hasta el momento, período en el cual señala que solicitó más del doble de ese valor.

Posteriormente, destaca que ese reconocimiento parcial de costos, sin el reconocimiento de la debida rentabilidad sobre el capital invertido, incluye premisas de evolución económica para el año 2022 de tasas de variación de 33% de inflación, cuestiones que no fueron cumplidas, y que además, la variación de la inflación fue del orden del 180%, mientras que la tarifa solamente tuvo un incremento del 46%.

Manifiesta el orador que dicha situación obligó a la empresa a modificar los planes de mantenimiento e inversiones, ajustándolos a las posibilidades que permitiesen los reducidos ingresos y, al mismo tiempo, a recurrir la mencionada Resolución ENRE N° 74, sin que a la fecha se haya obtenido respuesta del ENRE a dicho recurso.

Sin perjuicio de lo manifestado, señala que ciertas condiciones técnicas hicieron necesario proceder al recambio en plazo perentorio de un transformador, varios interruptores y seccionadores, que marcaban condiciones de muy baja confiabilidad.

Dicha situación, ya con ingresos reducidos, acercó aún más el quebranto de caja operativa de la empresa, situación que también fue denunciada al ENRE en reiteradas notas explicando la problemática y solicitando una adecuación de los ingresos, fundamentalmente para cubrir el incremento de precios que enfrenta la transportista en un contexto de alta inflación, donde el costo del personal, por ejemplo, significa más de un 60% de los ingresos actuales, no dejando margen para atender adecuadamente el resto de las exigencias.

Finalmente, presenta una proyección económico-financiera, preparada en función de sus requerimientos. En cuanto a los ingresos del personal, cuenta con una planta permanente, con los aumentos escalonados según las paritarias. Hace mención sobre el COPEX y el CAPEX, siendo el primero el valor estrictamente necesario para mantener la actividad de operación y mantenimiento, y el segundo aquel necesario para obtener la calidad y disponibilidad que el sistema requiere, recordando que para la proyección efectuada, no se ha tenido en cuenta rentabilidad sobre capital invertido.

La proyección incluye los impuestos, una inflación prevista para 2023 del 60% y una tasa de cambio al inicio de \$166,65 y \$269,9 pesos por dólar al final del período.

Además, se observan en la filmina las penalizaciones reales previstas a liquidar por CAMMESA y los valores del año 2022 reales al mes de octubre.

De esta manera, señala que se presenta un quebranto de caja de 216 MILLONES DE PESOS para el año 2022, mientras que al final de 2023 la cifra asciende a 4.108 MILLONES DE PESOS, valor que representa el requerimiento para equilibrar los costos previstos en esta proyección económico-financiera.

Asimismo, expresa que las premisas indicadas por el ENRE, principalmente los índices de inflación y tipo de cambio, podrían diferir de los que realmente se produzcan en este período, por cuanto se plantea para el cubrimiento de esos costos la necesidad de instrumentar un mecanismo de ajuste de los ingresos para mantener el equilibrio económico.

De conformidad con lo reflejado en la presentación gráfica, la evaluación de la inflación en términos estimados, y lo estimado en función del presupuesto nacional, lo que indica que claramente hay una marcada diferencia entre las tarifas realizadas y las requeridas en función de la proyección económico-financiera.

Esto obviamente resulta válido en muy corto plazo, siendo por tanto imperioso comenzar un adecuado proceso de revisión tarifaria integral acorde a la Ley N° 24.065, los contratos de concesión y, fundamentalmente, la razonabilidad que impone la concesión de la prestación del servicio público de transporte como elemento basal en la cadena de abastecimiento de energía eléctrica.

En cuanto a las conclusiones, expresa que la empresa que representa presta un servicio público de transporte de energía eléctrica con excelentes niveles de calidad, pero que inexorablemente está sufriendo un progresivo y continuo deterioro desde el congelamiento de las tarifas impuesto por la Ley N° 27.541, por cuanto considera imprescindible, en el menor plazo posible, recuperar el nivel de inversiones razonable y de forma continua a lo largo del tiempo.

En este sentido señala que la factura de energía eléctrica de consumo medio, de 450kWh por bimestre, por montos mensuales de alrededor de \$ 4.000 en cada provincia, tiene un impacto ocasionado por el incremento solicitado por DISTROCUYO menor a \$ 40, es decir, del orden del 1% del monto total de la factura, y apenas algo más de \$1 por día. En contrapartida, el transporte de energía eléctrica es el elemento clave en la cadena de abastecimiento, ya que los distribuidores y grandes usuarios no pueden crear calidad, solo toman la calidad que este sistema les brinda.

En cuanto a los requerimientos, en el marco fijado por la Ley N° 27.541 y el Decreto DNU N° 1.020/2020, señala el acompañamiento de la empresa al Estado Nacional en cuanto al requerimiento de fijación de un régimen tarifario de transición hasta diciembre de 2023, a la vez que arguye que resulta necesario extender el plazo original impuesto por el mencionado Decreto.

Sostiene que la proyección económico-financiera propuesta cuenta con las previsiones de ingresos suficientes para cumplir estrictamente los requerimientos del servicio: costo de personal, operativos, inversiones e impuestos, para garantizar el funcionamiento operativo de la empresa con seguridad, calidad requerida por los usuarios del sistema de transporte por distribución troncal de la región de Cuyo, por cuanto entiende que cualquier modificación en dicha proyección afectará directamente a la prestación del servicio.

En cuanto a los incrementos de ingresos, señala que deben ser otorgados a partir del 1° de diciembre, de manera que los valores propuestos en la proyección económico-financiera estén alineados con las previsiones.

Agrega que debe instrumentarse todo lo necesario en tiempo y forma para que luego del período de transición se dé inicio a un nuevo período tarifario regular, de acuerdo con la Ley N° 24.065 y el Contrato de Concesión de DISTROCUYO, así como debe considerarse, además, el correspondiente recupero del saldo inicial puesto a disposición para el período de transición.

Asimismo, para el supuesto en que las premisas adoptadas en la proyección económico-financiera se aparten de lo que realmente ocurra, solicita que se instrumente un mecanismo de actualización, de manera que los ingresos de DISTROCUYO se ajusten, al menos, trimestralmente ante modificaciones de las variables macroeconómicas.

Por último, solicita se prevea que el Estado Nacional garantice la disponibilidad de los dólares necesarios, al tipo de cambio previsto en esas premisas, para afrontar las compras, dado que el plan de inversiones contiene equipos importados.

Para finalizar, agradece la atención y la oportunidad de haber expresado su proyección económico-financiera.

A continuación, toma la palabra el Señor BOBBERA, en representación del Ente Provincial de Energía de Neuquén (EPEN), quien manifiesta que hará su exposición en relación al del régimen tarifario de transición de la zona de concesión de la provincia de Neuquén.

En primer lugar, menciona los antecedentes de las instalaciones del servicio público de transporte por distribución troncal de la región del Comahue, subsistema Neuquén, que fueron entregadas en concesión a EPEN desde el año 1993 para su operación y mantenimiento y están destinadas a brindar un servicio público indispensable para la vida social en el territorio de la provincia de Neuquén, el sostenimiento de la matriz energética del país y apoyar el desarrollo económico regional y nacional.

Señala que EPEN tiene la responsabilidad empresarial de observar y/o adaptarse organizacionalmente en todo lo posible y de un modo favorable al contexto que el mercado eléctrico mayorista establece en el transcurso de los años, abordando los riesgos y oportunidades que se presentan para mantener las instalaciones en condiciones adecuadas para la prestación del servicio.

Dicha responsabilidad involucra efectuar la gestión de los activos críticos del sistema eléctrico de potencia bajo concesión, en forma calificada y oportuna, y solicitar a la Nación las inversiones necesarias para efectuar el reemplazo de los mismos en el momento adecuado que establece el fin de ciclo de vida útil característico, a los fines de sostener eficientemente los niveles de confiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad operativa y funcional estandarizados por el marco regulatorio.

Actualmente, debe establecer los procesos necesarios para operar, de manera que no constituya peligro alguno

para la seguridad pública, cumpliendo con los reglamentos y las resoluciones que el ENRE emita a tal efecto,

Menciona que el sistema eléctrico en la provincia del Neuquén está constituido por 770km de línea de 132kv, 785 megas de transformación instaladas, 91 campos de 132, 152 campos de media tensión y 30 megavoltios/amperes de activos, ubicados en el norte, centro y sur de la Provincia.

A continuación, presenta, mediante una exposición, el análisis aproximado de carácter cuantitativo y cualitativo del estado de confiabilidad de activos críticos en servicio en el sistema eléctrico de potencia, basado fundamentalmente en estándares de vida útil estadísticos utilizados por el ENRE en la auditoría técnica y económica, y también sugeridos por la experiencia de la empresa. Asimismo, se evidencia el incremento vegetativo porcentual de los activos críticos instalados en el sistema eléctrico de potencia que el EPEN debe mantener y operar.

Refiere que las estaciones transformadoras han concluido su ciclo de vida útil estadístico, lo que significa que poseen una baja confiabilidad operativa y funcional, y un elevado riesgo de fallas severas en sus instalaciones. Por ello, requieren de un mayor control y mantenimiento preventivo y predictivo, con instrumentos adecuados y técnicos calificados. Esto hasta tanto se planifique una solución que resuelva adecuadamente esta situación de riesgo existente.

Hace referencia a las consecuencias de fallas severas en las estaciones con ciclo de vida útil de sus sistemas de puesta a tierra concluidos, tales como daños por incendio en trincheras y daños en equipamiento de potencia.

De igual forma analiza las redes de 132kv, señalando aquellas líneas de alta tensión que han concluido su ciclo de vida útil, por lo que señala la necesidad de hacer un tratamiento similar al de las estaciones transformadoras.

Señala un total de 3.241 estructuras soporte, que significan 770km de línea.

Así, como ejemplo de la degradación estructural de esas líneas que han sobrepasado el fin de su vida útil, existen columnas de soporte de hormigón de LAT de más de 40 años en servicio, entre las que señala, para ejemplificar, estructuras colapsadas por fallo estructural.

Con respecto al crecimiento en el sistema por obras y otros sistemas, el expositor indica que los distintos equipos se han incrementado en un porcentaje bastante importante. Por ejemplo, los transformadores o la potencia instalada, en los últimos seis años se han incrementado en un 122%; los interruptores de alta tensión en un 35%; los de media tensión en 33 y 13, en un 61% y 36%, respectivamente, y los transformadores de medida, tanto TI como TV, se han incrementado en un 31% y 18%. Por último, los relés de protección de todo tipo se han incrementado por estas obras de ampliación de los sistemas en un 54%.

Con respecto a la seguridad pública y la Resolución N° 620/2017, el EPEN señala que ha incluido en el plan de inversiones propuesto para la presente revisión tarifaria, la ejecución de acciones concretas, que permitirán determinar en el corto plazo las obras necesarias para eliminar los riesgos de seguridad pública existentes en las LAT de la concesión, que poseen invasiones en sus franjas de seguridad de construcciones no autorizadas por el Ente Provincial, que en su mayoría consisten en viviendas precarias de familias de bajos recursos del Barrio Parque Industrial de la ciudad de Neuquén, Capital.

En relación a los criterios de OM, el análisis presentado por el exponente busca visualizar y caracterizar los riesgos que la realidad actual presenta para el logro del mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad requeridos por todas las partes interesadas del servicio de EPEN.



En esa misma línea, señala el propósito de la Nación de garantizar una vida social digna para la población de Neuquén, el sostenimiento de la matriz energética del país, citando Vaca Muerta, y el desarrollo económico regional y nacional.

Por ello, manifiesta que el EPEN ha presentado al ENRE el flujo de fondos y un plan de inversiones 2022-2023 que permite abordar el contexto existente y gestionar adecuadamente los riesgos y los requisitos de las partes interesadas mencionadas, para lograr así el correcto desempeño del servicio público y contar inmediatamente con la estructura de recursos materiales y personal técnico capaz de generar y sostener la potencia de trabajo necesaria para controlar, morigerar y eliminar los riesgos detectados en el territorio de la provincia, y mantener así la mantenibilidad y respuesta en la atención de emergencias, acorde a las demandas de la sociedad.

Sobre el plan señalado, expone el representante de EPEN que el mismo contempla la adquisición y renovación de algunos de los activos críticos que han concluido su ciclo de vida útil estadístico y que presentan severos riesgos de confiabilidad operativa y funcional. Algunos de ellos, manifiesta, ya se encuentran en stock y resta el montaje y puesta en servicio en las instalaciones en reemplazo del activo obsoleto. Menciona en este punto la situación de la ET Puesto Hernández que se encuentra dentro de la zona de Vaca Muerta y que colapsara debido al fin de vida útil de su sistema de puesta a tierra, acontecido en el mes de diciembre de 2019. Sobre ello, expresa que se están concluyendo las obras de restablecimiento de confiabilidad operativa y funcional de la ET, y que no estaban contempladas en el plan de inversiones aprobado por la RTI 2017-2022, dado que surgieron posteriormente.

A continuación, expresa que en fecha 11 de noviembre presentó, a requerimiento del ENRE, la proyección financiera del año 2023, las premisas del flujo de fondos y un plan de inversiones 2023 consecuente con dicha proyección, con el fin de cumplir adecuadamente sus responsabilidades empresariales. Alude que se tomó una inflación del 60% para el 2023 y un dólar al cierre del mismo año de \$ 270.

Seguidamente, señala que el régimen tarifario de transición no contempla ajustes periódicos que permitan mantener el valor de la tarifa ante las variaciones de las pautas macroeconómicas definidas en la presupuestación, generando esto la imposibilidad de mantener íntegra la capacidad de la tarifa ante las variaciones de costos operativos, salarios e inversiones.

Sostiene que resulta necesario establecer un mecanismo de actualización periódica trimestral con una cláusula gatillo, a fin de evitar consecuencias y preservar el valor de las tarifas en relación a un escenario de costos operativos crecientes. Considera que, sin esa cláusula, se produciría el quiebre de caja antes de fin de 2023, a razón de un mes cada 10 puntos de desvío en la inflación.

Finalmente, indica que es imprescindible que en las evaluaciones se tenga presente la variación de costos desde agosto de 2019 hasta diciembre de 2022 proyectado, que resulta ser de 370%, mientras que el incremento tarifario recibido por EPEN durante ese período, según Resolución ENRE N° 70 de 2022, es del 46%.

Hace hincapié en la impostergable necesidad de recuperar los niveles de inversión en el sistema, para lo cual, sostiene, resulta imprescindible contar con el mecanismo que asegure la disponibilidad de los dólares suficientes al tipo de cambio previsto para afrontar la compra de los equipos y materiales, que en su gran mayoría son expresados en dicha moneda.

Por otra parte, menciona el peso de la incidencia en la tarifa final de usuario, que en todos los casos resulta inferior a los \$ 40 por factura promedio. El incremento solicitado en términos reales es inferior, en un 24% a la evolución inflacionaria macro acontecida en el período proyectado.

Continúa que el flujo de fondos y el plan de inversiones 2023 presentado al ENRE declara los costos y gastos operativos de la actividad y las inversiones de corto plazo determinadas como de alta prioridad técnica, por lo que la nueva tarifa debe asegurar un mantenimiento y una operación de calidad adecuada a los requisitos regulatorios legales y de las partes interesadas de este servicio público, gestionando adecuadamente el salto incremental del volumen de activos críticos que el sistema eléctrico de potencia ha tenido en los últimos seis años. Por ello, debe incrementarse la cantidad de personal técnico para posibilitar el mantenimiento de estas instalaciones, como así también la cantidad de recursos, herramientas e instrumental de trabajo.

Asimismo, la tarifa deberá asegurar el abordaje y control de los niveles de riesgo grave de confiabilidad operativa y funcional existentes en el portafolios de activos críticos del sistema eléctrico de potencia concesionado.

En este momento de la exposición, se muestra un gráfico de curva de la bañera, dividido en etapa 1 (mortalidad infantil) etapa 2 (que indica el mayor tiempo que un activo permanece en operación y mantenimiento, con fallas esporádicas), y la etapa 3 (la etapa crítica, donde hay fallas frecuentes, el activo ya concluyó con su vida útil y los equipos del sistema de potencia deben reemplazarse).

Para concluir, señala que las tarifas deben asegurar la atención continua y diligente de los estándares de seguridad pública, medio ambiente y prevención y atención de emergencias y alcanzar el saneamiento económico-financiero que el EPEN viene padeciendo como consecuencia del congelamiento de la tarifa percibida desde el mes de agosto de 2019 hasta el presente, el impacto de la inflación, con un ajuste del 46% en febrero de 2022 y el impacto derivado de pandemia por COVID-19.

Seguidamente, toma la palabra el Señor ARIAS, en representación de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires.

Dentro del marco del artículo 42 de la Constitución Nacional y 38 de la Constitución Provincial, destaca en primer lugar la protección de los intereses económicos de los usuarios y consumidores, en el marco de las constituciones nacional y provincial, mencionando que el Estado debe establecer tarifas justas y razonables, cuyo monto no resulte abusivo ni ponga en riesgo el acceso al servicio por parte de los usuarios.

En tal sentido, expone que las tarifas resultan justas y razonables cuando, por no ser costosas ni confiscatorias ni impactar negativamente en los intereses económicos de los consumidores, permiten que los usuarios puedan acceder al servicio con regularidad y continuidad bajo normas reglamentarias, garantizando la calidad y la seguridad respecto de la vida, la salud y el patrimonio de los usuarios, sin ninguna distinción, y con tratamiento para quienes necesiten acceder al servicio a través de subsidios o exenciones.

A continuación, remarca que el principal déficit en infraestructura en el sector eléctrico es el del transporte, porque cuando se produce una falla en alguna instalación, en especial en la provincia de Buenos Aires (en este caso, corresponde a TRANSBA), los cortes del servicio han sido grandes y prolongados.

Asimismo, menciona que la Defensoría suele actuar en las Audiencias Públicas en materia de distribución de energía eléctrica, no obstante, observa que todas las exposiciones de las distintas empresas solamente refieren a las tarifas, siendo poca la exposición en cuanto a ejecución de obras que tienen que ver con el mantenimiento.

Es así que observa que las obras ejecutadas no superan el 29%, situación que le resulta llamativa y que, cuando hubo una tarifa dolarizada, tampoco se produjeron ejecuciones que superen dicho porcentaje.

Para ilustrar, destaca que en la Provincia de Buenos Aires es necesario incrementar planes de mantenimiento preventivos en los activos concesionados, a fin de evitar salidas de servicio intempestivas y con rotura de equipos. Para ejemplificar, menciona incidentes ocurridos en Bahía Blanca y Pedro Luro durante el último año.

Como conclusión, pone énfasis en la renovación y/o el recambio de instalaciones que se encuentran obsoletas debido al paso del tiempo, a fin de evitar salidas de servicio no programadas, ya que las mismas impactan negativamente en todos los usuarios de la provincia de Buenos Aires.

A continuación, toma la palabra la Señora GROSSO, representando de la Defensoría del Pueblo de la Nación.

Señala que dicha vela por el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible y los tratados internacionales de derechos humanos. Seguidamente, analiza la información puesta a disposición y realiza las siguientes observaciones.

Remarca que desde marzo de 2005 la Defensoría ha criticado la situación económico-financiera de las empresas, el plan de inversiones y la exigencia en el pago de las multas. Asimismo, menciona que, durante la audiencia pública de 2016, se insistió en el análisis y evaluación de la base tarifaria y los costos presentados por las transportistas sobre los cuales pretendían el mayor reconocimiento tarifario y el Ente debía respetar el principio constitucional de razonabilidad.

Señala que la RTI es el estudio del nivel socioeconómico de los usuarios para su correcta categorización, el establecimiento de parámetros de calidad y modelos de control y el estudio de costos, la fijación de una tasa razonable de rentabilidad y el análisis de las inversiones que permita eficiencia y la prestación en condiciones de calidad.

Además, alude que la RTI es el establecimiento de criterios para la gestión ambiental con enfoque basado en derechos humano, y el establecimiento de procesos de debida diligencia en derechos humanos, basado en el deber del Estado de proteger, de las empresas de respetar los derechos humanos y finalmente la adopción de mecanismos adecuados de acceso a la reparación.

Manifiesta que las empresas, en sus exposiciones, solicitan incrementos tarifarios del 70 por ciento, revisiones trimestrales que reflejen variaciones de costos y reclaman cuestiones administrativas sin resolver y planteos de reserva de derechos y acciones que podrían tener un impacto en las facturas finales de los usuarios.

En este punto se refiere al impacto que todo ello tendía sobre el usuario manifestando que resulta imprescindible tener en cuenta la capacidad económico-financiera de los usuarios y de las usuarias al momento de aprobar las tarifas.

Continúa su exposición, considerando que deben contemplarse las circunstancias sociales, políticas y económicas del país. En una relación tripartita entre Estado, prestadores y usuarios y usuarias, existen relaciones básicas que deben ser resguardadas en su justo equilibrio ya que los usuarios y usuarias son el eslabón más débil de esta relación, por lo que se debe analizar si están en condiciones de soportar el pago de tarifas superiores a las vigentes.

Recuerda que se encuentra vigente la segmentación de subsidios y se han establecido nuevos precios en el mercado mayorista que aprobaron recientemente los nuevos cuadros tarifarios, motivo por el cual hay usuarios

que se endeudan para pagar sus facturas y que pagan altas tasas de intereses, y en la mayoría de los casos están fuera del sistema bancario.

Concluye sobre este tema aludiendo que los pagos del servicio no deben disminuir la capacidad de las personas para adquirir otros bienes que se relacionen con la dignidad propia de toda persona y los derechos que de allí se desprenden: a la salud, a la educación, a la alimentación y a una vivienda y una vida dignas. La energía es un derecho esencial. El Objetivo 7 de la Agenda 2030 dice que hay que garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. El Estado es quien debe garantizar la accesibilidad y asequibilidad.

Para concluir, reitera entonces que el Estado debe evaluar si la factura final del usuario y usuaria, incluidos tasas e impuestos, resultará razonable. Ello por imperativo del artículo 42 de la Constitución Nacional. Y, por otro lado, la asequibilidad de la tarifa impuesta por el derecho convencional y la Agenda 2030. Otra solución será contraria a derecho. Toda política pública debe tener como centro a la persona. Por lo tanto, las modificaciones en las tarifas de electricidad no resultan solo una variable económica, sino que hacen a los derechos esenciales, a los cuales el Estado se obligó al suscribir la Agenda 2030 y demás tratados internacionales derechos humanos.

A continuación, toma la palabra la Señora SANTAGATI, en representación de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Río Negro.

En primer lugar, analiza los requerimientos efectuados por TRANSCOMAHUE S.A. al ENRE, las que sintetiza en el congelamiento de sus ingresos desde agosto de 2019 hasta febrero de 2022, con un aumento autorizado por el ENRE del 135% con una inflación del 363% en el mismo período, que le implicó una reducción a las inversiones; el requerimiento de un incremento tarifario de transición, desde septiembre de 2022, del 70%, a cuenta del incremento del 2023, a fin de velar por la continuidad y normal prestación del servicio público del transporte de energía eléctrica; la propuesta de un mecanismo de actualización trimestral, siempre y cuando la inflación de cada período exceda el 5%, el cual asegure la cobertura de los costos operativos del servicio, impuestos, amortizaciones y una razonable tasa de retorno; la previsión para cubrir la pauta salarial; la necesidad de sostener el nivel de inversiones y equipamiento para no afectar a las comunidades e industrias aledañas, y la argumentación presentada respecto a que, por la falta de actualización tarifaria, la empresa debió ser asistida financieramente por su accionista, el gobierno de la provincia de Río Negro, para poder financiar su déficit financiero durante el período febrero-julio del corriente año.

Finalmente, señala la solicitud de la transportista de aplicar una fórmula polinómica de actualización con periodicidad trimestral que permita el normal desarrollo de la actividad.

Indica que la situación de crisis económica actual atenta de pleno contra los intereses de usuarios y usuarias. En tal sentido, de acuerdo al relevamiento del INDEC, el índice de inflación anual al mes de octubre es del 76,6%, mientras que en la comparación interanual se registra un incremento del 88%. El valor de la canasta básica alimentaria acumula un aumento interanual del 100,8%, mientras que una familia tipo necesita 130.000 pesos para no caer bajo la línea de pobreza.

Asimismo, alude que los datos acerca de la marcha y rumbo económico del gobierno nacional no resultan alentadores, imposibilitando ello, en concordancia con lo que indica TRANSCOMAHUE, realizar un mínimo de planeamiento y previsión económica, aun en el corto plazo. Una muestra es lo que opinó la OCDE recientemente, que modificó sus proyecciones de crecimiento económico para la Argentina en 2023, pasando del 1,9% previsto en junio al 0,5%, como resultado del deterioro de la actividad experimentado durante la segunda mitad de este

año, mientras que la CEPAL estimó un crecimiento del 1% para el 2023.

Hace hincapié en la necesidad de velar por los derechos de los usuarios y usuarias, no solamente por el precio sino también por la calidad, considerando que cualquier aumento impactará de por sí en la ya delicada situación de usuarios del servicio público, aunque hoy sólo se trate del aumento de uno de los componentes de la factura, que es el transporte.

A continuación, menciona que los aumentos esbozados por las transportistas resultan fundados y que deberán ser atendidos en su justa medida, por lo que la cuestión a dilucidar por el ENRE es el porcentaje de aumento que resultaría razonable, tanto para la economía de los usuarios como para el interés empresarial.

Remarca la importancia que tiene que las transportadoras concreten las inversiones y fortalezcan sus equipamientos para poder brindar un servicio de calidad, pero es esencial aminorar los efectos a fin de no comprometer la capacidad de pago del servicio.

Para concluir, destaca que las autoridades tienen la obligación de acatar los principios regulatorios imperantes en nuestro país, los derechos fundamentales de los usuarios y usuarias y las directivas internacionales en materia de derechos económicos, sociales y culturales, garantizando la continuidad, regularidad y efectiva prestación, y velando por la protección de los derechos de los consumidores y usuarios a recibir servicios públicos de calidad y eficiencia, pero a precios que resulten justos.

Solicita, finalmente, a las autoridades del ENRE, responsabilidad y prudencia al momento de resolver los futuros incrementos de transición peticionados, respetando los principios de gradualidad y razonabilidad, sin olvidar que se trata de un servicio público que tiene por finalidad la satisfacción de una necesidad esencial y colectiva.

Seguidamente, toma la palabra el Señor GIALLUCA, por la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Formosa.

Resalta la exposición de TRANSNEA en la que solicita el alza en un 70% de las actuales tarifas que percibe, la que apunta a superar las problemáticas de obsolescencia de las instalaciones de la empresa y a la financiación de su sistema operativo, del cual la demanda salarial es un componente esencial para ellos.

No obstante, señala que no encuentra propuestas superadoras por parte del representante de TRANSNEA que apunten a lograr una mayor eficiencia mediante el cambio de paradigmas en el actual sistema, el cual es obsoleto, y tampoco de nuevas inversiones que apunten a la expansión de redes.

Asimismo, manifiesta que el impacto en el incremento solicitado por TRANSNEA no resultará mínimo en los niveles de facturación que bajen las distribuidoras y, a renglón seguido, decir que ese incremento va a ser tan solo de un 37%.

Señala que con ello se desconocen las condiciones por las que atraviesan actualmente los usuarios de energía eléctrica en el país, quienes poseen un nivel de capacidad de pago que va de medio para abajo, y no se valora, en cuanto a nivel microeconómico, cuán devastador pueda resultar el aumento pretendido por TRANSNEA.

Además, alude lo indicado por la empresa en cuanto a que la tasa de fallas es menor al 1% cada tantos kilómetros. En relación a ello señala que tres fallas en el 2022, cada 100 kilómetros es una gran mentira, por cuanto no pueden dejarse de lado los terribles colapsos energéticos que sufrieron las provincias del Chaco y de Corrientes, y

que hizo que Formosa se quedara sin energía eléctrica y sin agua potable, porque las empresas proveedoras de agua potable funcionan con energía eléctrica.

En este momento de su exposición, alude que la empresa manifiesta la necesidad de establecer ingresos adicionales que permitan cubrir el déficit de su caja técnica, de 3.248 millones de pesos entre 2022 y 2023, acumulados a diciembre de 2023, y solicita además establecer un mecanismo de actualización tarifaria periódica con los actuales niveles inflacionarios, de frecuencia trimestral.

Seguidamente, señala que la falta de limpieza debajo de las líneas de alta tensión provoca incendios. Hay una falta de atención y responsabilidad. Asimismo, solicita que haya una oficina de atención de TRANSNEA en Formosa.

Rechaza además el mecanismo de actualización periódica y de preferencia trimestral de actualización sus tarifas.

Por último, manifiesta que las empresas de transporte actúan como un oligopolio económico y financiero, de manera abusiva, remarcando que las exposiciones de las mismas solicitan exactamente lo mismo y no dicen absolutamente nada sobre inversiones o mejoras en el transporte de energía. Por todo ello, solicita que no se otorgue las pretensiones de incrementos y de déficit que mencionan.

Solicita finalmente que la empresa transportista haga algo para que la provincia de Formosa no sufra el colapso energético que sufrió en 2021, en 2020 también, y que lo vamos a sufrir en enero de 2023, con las altas temperaturas, y hacemos responsable directamente al ENRE y a TRANSNEA. Remarca que los usuarios de energía eléctrica de Formosa quieren poder tener una refrigeración para que, entre las 14 y las 18 horas, que es cuando existen los microcortes.

A continuación, se da la palabra a la Señora LUBERTINO. En primer lugar, agradece la intervención del nuevo interventor Martello, y seguidamente señala que la dinámica que está teniendo la cuestión energética en la Argentina requiere un cambio de modelo estratégico.

Manifiesta que los usuarios son rehenes de un sistema energético perimido, dependiente de los combustibles fósiles, de un sistema energético que es caro, ineficiente y que tampoco está dando buenos resultados para los usuarios y los consumidores.

Remarca la exponente que en las exposiciones de las empresas se hace énfasis en un problema de costos y de tarifas. Los usuarios y usuarias son rehenes de un sistema perverso y de un sistema que, en la década del 90, se instauró con las privatizaciones de estas empresas que hoy, a la luz de los resultados de la ineficacia de las privatizaciones en materia energética, resulta insostenible, desde el punto de vista ambiental, del bolsillo de quienes tienen un derecho al acceso a la energía, y desde la lógica de un Estado que pretende hacer justicia social con justicia ambiental.

Por eso, realiza su reflexión sobre las audiencias, en las que se habla del derecho básico que tienen todas las personas de acceder a la electricidad y a la energía en términos generales, como un derecho humano básico que integra el derecho a la vivienda. Básicamente, no se están contemplando estas dinámicas en este paradigma, sino que simplemente estamos revisando los costos de las empresas sin tener claridad de cuál va a ser el valor final que pagarán los usuarios y consumidores.

Por otro lado, apunta a la espiral inflacionaria que se agudiza con los aumentos transicionales. Plantea a continuación la necesidad de reestatizar el servicio ya que resulta absolutamente oneroso para todos pagar los costos que implican empresas privadas en muchos de los lugares del país.

Asimismo, señala que se debe encarar un proceso de transición energética. No podemos seguir siendo rehenes de los combustibles fósiles; nuestros bienes comunes, además, son argentinos. Debe hacerse una revisión integral: por un lado, de lo que debe hacerse en materia ambiental y en una transición energética.

Señala que en los países más avanzados del mundo se va pensando no sólo en descarbonizar, sino en dejar de depender de los combustibles fósiles en términos generales, y también en que la producción de la energía tiene que hacerse en lo local y consumirse en lo local. además de la huella ambiental que esto deja, se abona fortunas por el transporte que deberían ser ahorradas. No es razonable, no es sustentable.

Por eso, alude que la transición energética es una pata de la reflexión, y la otra pata de la reflexión es que el sistema de privatización de todos los servicios de energía no ha dado resultado.

Menciona que las empresas se presentan a las audiencias a discutir los aumentos de tarifas sin mencionar inversiones o mantenimiento. Las prestaciones son ineficaces e insuficientes, y estamos ante un cuadro, en la mayoría de los argentinos y argentinas, de pobreza energética, donde los recursos mínimos utilizados tienen que ver con una heladera, con la luz que está en una habitación o el uso de las computadoras o de los elementos imprescindibles.

Considera que debe haber un cambio “epocal” y radical, en términos de replantear, no solamente en estas audiencias segmentadas, donde nunca se sabe qué va a terminar decidiendo el Estado, cuándo se va a terminar de pagar, y donde además están abundando en seguir generando inflación. Solicita de esta manera que los demás Defensores incorporen en sus análisis la variable ambiental, porque la Agenda 2030 no es sólo el objetivo 7, de acceso a la energía, sino que también existen objetivos relacionados con pautas ambientales.

La Argentina tiene compromisos asumidos en esa materia y todo lo que está ocurriendo en el sistema energético va por un andarivel completamente distinto al que deberíamos asumir.

Para finalizar, se opone a los aumentos de tarifas planteados, a la vez que solicita una revisión integral profunda sobre el sistema en términos ambientales y de abuso oligopólico en relación a los usuarios, usuarias y consumidores.

Seguidamente toma la palabra el Señor SUÁREZ, titular de la Defensoría del Pueblo de la Provincia De Santiago Del Estero, que expresa que la Revisión Tarifaria Integral (RTI) debe ser realizada en el marco de un estudio acabado, un estudio completo socioeconómico, por lo que resulta imperioso contar con el estudio del análisis de las inversiones que proyecta cada una de las transportistas y, en particular, TRANSNOA, que es la que abarca el sector de la Provincia de Santiago del Estero.

Agradece que el ente haya retomado la condición de ser el control de las empresas prestatarias del servicio; en este caso, del transporte de energía. Porque debemos estar atentos a que estamos no en una relación de consumo sino en una relación que tiene como norte el servicio de transporte de electricidad, como un servicio público, y esa sola connotación cambia todo el andamiaje que debe continuarse respecto a las condiciones en que debe prestarse.

Detalla que, en la documentación analizada, respecto de TRANSNOA y sus sugerencias respecto al incremento, encontró una subestimación neta, lisa y llana respecto de la capacidad de entendimiento de todos los usuarios. Porque no hay ningún concepto, no hay ninguna enunciación respecto de cómo van a ser las inversiones, cuáles son, a dónde se van a aplicar. Solamente se limitan a decir que van a incorporar 10 operarios. Felicita a la empresa que va a mantener la capacidad en los salarios de cada uno de los operarios de esa empresa. Pero no puede ser esa única variable el hecho de que estén solicitando un incremento de un 70 por ciento, como lo están requiriendo; 70 por ciento que se debe sumar al aproximadamente 45 por ciento que ya ha sido acordado en el mes de febrero, con lo cual supera ampliamente, aun en el peor de los escenarios, la pauta inflacionaria acordada o que se viene monitoreando desde el Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Por eso es que, desde la Defensoría del Pueblo, entienden que aún en el peor de los escenarios que han exhibido las transportistas, TRANSNOA en particular y todas en general, dan cuenta de que ha disminuido y sigue disminuyendo la cantidad de fallas forzadas, con lo cual da cuenta primero, como dicen, de las tareas del personal capacitado, pero implica que en el rubro cuanto menos de la obsolescencia programada de sus equipamientos - que, a esta altura, ya la conocían- incluso en el período donde han tenido la tarifa dolarizada, no se han visto reflejados esos incrementos que iban superando el 4.000 por ciento; no se ha visto ninguna aplicación de esos fondos extraordinarios en inversiones algunas, al menos no en Santiago Del Estero.

Destaca que ve cómo tratan de esbozar una solicitud de que el Estado, que los argentinos y los santiagueños, en particular, estén atacando lo que es un problema de caja, porque hacen referencia a que las cajas se han visto perforadas una y otra vez. Nada refieren a que son los argentinos los que terminan aportando para que las transportadoras puedan realizar su trabajo. Esta situación de que asumen el compromiso de realizar las tareas de mantenimiento, ese es el deber ser del transporte o de las tareas que se les da a las transportadoras. So pretexto de cumplir adecuadamente eso, no pueden poner en tela de juicio la capacidad de pago de todos los argentinos y de los santiagueños en particular. Porque si a la fecha está abierto el registro de inscripción para poder obtener el subsidio del ESTADO NACIONAL para acceder a una tarifa diferenciada, implica que la situación contemplada en la Ley de Emergencia N° 27.541, esa situación fáctica contemplada, a la fecha no ha variado; no ha variado porque aún en el contexto inflacionario que nos encontramos implica que el bolsillo de los argentinos, y de los santiagueños en particular, pese al gran esfuerzo que está haciendo el gobierno de la Provincia de SANTIAGO DEL ESTERO en aportar un subsidio para que los santiagueños puedan tener un descuento de un 30 por ciento en los períodos estivales donde mayor es el consumo, lo cierto es que, aun así, ese esfuerzo que hace el gobierno de la provincia va a verse impactado negativamente con el aumento en el transporte que están proyectando -vuelvo a decir, sin ningún viso de control respecto de las condiciones desde lo técnico- en el proyecto de inversiones que dicen haber presentado y al que no pudimos acceder, y, asimismo, en el plan de mantenimiento de sus equipamientos.

Ese 2 por ciento que, en promedio, impacta en la constitución de lo que es la factura parece ser un número menor, pero lo cierto es que la situación de cada una de las familias argentinas y de los santiagueños en particular, en la renegociación en paritarias o la renegociación respecto de los sueldos de los empleados estatales, dista de tener una actualización como la que están pidiendo en este caso las transportadoras o Transportadora del Norte, como es que a ese incremento otorgado o a ese aumento otorgado en febrero, de aproximadamente el 45 por ciento, acceder, si es que el Ente Nacional de Regulador así lo entiende, al 70 por ciento solicitado para -como dicen ellos- tratar de suplir las perforaciones del nivel mínimo operativo, cuando la propia transportadora da cuenta de que las fallas vienen disminuyendo.

Con lo cual, esta situación planteada, en la cual solamente pretenden o esbozan diez operarios, no es causal suficiente para pretender ese aumento que pretenden en esta audiencia.



Por lo tanto, solicita al Ente Nacional que tenga presente principios básicos que nos dijo la Corte Suprema, aumento en principios de razonabilidad y previsibilidad para que los argentinos no caigan -a los que se encuentran así- en una mayor pobreza energética; ni hablar de las situaciones del Litoral de nuestro país, que carece a la fecha, todavía, de la posibilidad de acceder a una fuente de energía como es el gas natural.

Seguidamente el Señor SARAVIA, presidente del Ente Regulador de Servicios Públicos, toma la palabra y señala que siempre que se dan este tipo de audiencias públicas, cuando van a trabajar sobre lo que es el diagnóstico del sistema energético y, sobre todo, especialmente, en lo vinculado con electricidad, se ve que hay un marco totalmente distorsionado. Por eso es que pareciera ser que todos tienen razón o que todos no la tienen. Cuando las empresas dicen que tienen un retraso de la actualización de la tarifa como consecuencia de que no se les han reconocido los valores vinculados con lo que es la tasa inflacionaria real -y acá está claramente planteado que para el 2022 se previó, en el último incremento de un 33 por ciento cuando estamos casi en el 100-, evidentemente podría parecer que tienen razón.

Como también es cierto que, cuando se comienzan a advertir cómo se ha desarrollado la relación con las transportadoras, como también con las distribuidoras y en relación a la generación, lo que ve es que hay una postura y una decisión, tanto de transportadoras como de distribuidoras, de tratar de sanear lo que es su situación económico financiera, y también de preservarla, tratando de descargar en el Estado todo lo que son las inversiones que tienen que realizar, como también reduciendo la calidad del servicio.

Aclara que, obviamente, el Estado tiene responsabilidades y el ENRE también, en sus gestiones anteriores, pero que quiere dar una realidad sobre lo que es hoy la repercusión de que exista un mal servicio. La empresa pide un 70 por ciento, pero a su vez promete un plan de inversiones que es el que ya no cumplió. Y por aquí pasa el primer punto. Los redimidos de invertir a los efectos de evitar que haya incrementos o actualizaciones tarifarias, y estas son decisiones políticas indudablemente nocivas al sistema.

Por otro lado, TRANSNOA, que es la que presta el servicio de transporte en la Provincia de SALTA, no tiene quiebre de caja en estos momentos, según los informes. La empresa TRANSNOA es la que tiene casi una infraestructura atrofiada, porque con 336 empleados pretende cubrir al menos 52.000 kilómetros de tendido, 90 estaciones transformadoras, 150 transformadores de potencia, 564 puntos de conexión. Esto es prácticamente imposible.

Por supuesto que, alineados con una empresa distribuidora afín, en la Provincia de SALTA, lo que advierte es que lamentablemente, donde la distribuidora provincial tiene deficiencias, también las tiene TRANSNOA. Casi como si tuvieran un acuerdo. Y para dar ejemplos, desde su provincia muchas veces han, en la anterior audiencia también, que zonas del norte de la provincia, que son materia de relegamiento en lo que es inversión, hoy padecen casi la mitad de los cortes que tiene la distribuidora. Por semestre tienen que tener cuatro cortes; ahí tienen 30; 15 son de TRANSNOA y 15 son de EDESA, la distribuidora. Eso habla de la mala calidad del servicio, y esto solamente se disimula porque lo que buscan siempre es tratar de diluir estos guarismos cuando se dividen por usuarios los cortes. Pero si se plantea sobre la base de distribuidoras de media tensión, por ejemplo, está claro y está nítido que no hay inversión en esos lugares.

Señala números específicos: 244 incidencias en últimos 5 años, de las imprevistas, más 6 previstas o programadas. Esto da, en relación al Departamento de Orán, que tiene un 31,7 por ciento de las incidencias de TRANSNOA, que pasan los 15 cortes promedio, por semestre.

En el caso de Tartagal, que es otra de las ciudades importantes de Salta, (24,2) por ciento, que se traducen en casi 11,8 cortes promedio por semestre. Es decir que indudablemente la calidad sigue afectada.

Aclara que tienen un diagnóstico vinculado con el estado del transporte: se están preocupando, por supuesto; después de mucho tiempo, TRANSENER presentó guías de referencia a los efectos de hacer valer la necesidad de que se invierta. Claramente que hoy la inversión determinaría la aparición de 6.500 millones de dólares para 30 obras que propusieron en lo que es el Plan Federal de Transporte. Se trabaja también sobre 1.124 millones de dólares, en lo que era el Plan Federal de Infraestructura 3. Sin embargo, nada de esto todavía va a tener una traducción efectiva, salvo algunas obras. Salta está agradecida por una obra de 59 millones de dólares, para mejorar parte de una línea de 132, que tiene dos estaciones transformadoras más y 70 kilómetros de tendido.

Destaca que fue lo único que se obtuvo, en términos reales, después de muchos años de trabajo y gestión. Ahora, lo que se advierte es que existe una infraestructura de estaciones transformadoras que están casi al colapso y se debe invertir sobre eso. Esto denuncia el estado de obsolescencia. Estas empresas no pueden tener incrementos sin una medida que garantice la inversión. El control no solamente pasa por el ENRE, sino por los consejos o comités regionales de transporte, que se han revitalizado en estos tiempos; tienen que intervenir. Entendemos que tiene que haber incrementos tarifarios graduales. Hasta ahora no hay control. Hay cortes, a veces, que se dan a 6 kilómetros de ciudades importantes y que demoran 56 minutos en llegar. Esto es porque con 336 empleados no pueden hacer nada.

Es decir que existe una estructura casi parasitaria en relación a lo que es tratar de cobrar tarifas que, aunque deprimidas, son un exceso para el mal servicio.

Informa que las autoridades provinciales y legisladores van a judicializar esta situación. Recién ahora se ve algún atisbo de que pueda llegar a tener una mejoría, porque si no hay sanción, no hay corrección de ninguna situación.

Así que, por un lado, hay necesidad de actualizar tarifas claramente, pero si no se garantiza que las empresas trabajen de manera correcta, que se reduzcan los índices de SAIDI y SAIFI, que verdaderamente también se trabaje sobre lo que es una corrección que no puede estar diluida en lo que son promedios. El interior profundo, que está relegado, también debe tener la consideración de estas empresas. Informa que en la provincia han tenido colaboraciones de las distribuidoras con el Consejo Federal de Energía Eléctrica, que trabajan con los comités regionales de transporte, pero no han tenido ninguna manifestación o voluntad de mejorar, de proyectar juntos o algún tipo de obras de infraestructura más que las que les conviene a ellos.

Destaca la prioridad del corredor minero y que van a defenderlo. Pero que las guías de referencia no solamente expresen lo que les conviene a las transportadoras sino lo que nos conviene a todos. Por ahora hay en déficit y problemas, se encuentran con una incidencia importante. Cuando se mira el promedio, resulta que TRANSNOA aparece en Salta con 2,7, en cuanto a la cantidad de cortes que tenemos, la mayoría de ellos obviamente no programados, imprevistos.

Declara que tampoco cuentan con información, porque muchas veces no se la dan.

Finalmente, afirma que se deben reducir los índices de SAIDI y SAIFI de las transportadoras; distribuir para calcularlos de manera más focalizada a nivel regional y otorgar aumentos de tarifa o actualizaciones solamente cuando se asegure que la empresa TRANSNOA invierta algo.

Finalizada la exposición, se da paso al siguiente orador, el Señor BULACIO, representante de la Asociación de Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina (ADEERA), quien comienza haciendo una breve presentación de la asociación que es una organización sin fines de lucro que fue creada en el año 1992. Actualmente está conformada por 50 distribuidores de energía eléctrica de origen público, privado y cooperativo, y las distribuidoras que la componen están presentes en 23 provincias más la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las empresas socias de ADEERA operan el 98 por ciento de la energía que se consume el país, prestan el servicio público de electricidad a casi 15 millones de usuarios, de clientes, de medidores en todo el país, operan 450 kilómetros de redes en todas sus instalaciones, en alta, media y baja tensión, distribuyen en su conjunto 120.000 gigawatts al año aproximadamente y emplean a más de 60.000 personas de manera directa y un número similar de manera indirecta. Y en los últimos años, desde la creación de ADEERA, las empresas socias han invertido 15.000 millones de dólares en las redes para mejorar la confiabilidad y la calidad del servicio.

Afirma que el motivo de su participación en la audiencia es porque pretenden colaborar a la sustentabilidad de un servicio que resulta esencial para la vida y para el desarrollo del país. Ya que en ella se van a tratar las propuestas de las concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, tendientes a obtener una adecuación transitoria de tarifas, todo ello dentro del proceso de la renegociación de la Revisión Tarifaria Integral, y con carácter previo definir las tarifas a aplicar por estas concesionarias.

Continúa detallando la composición de la factura del usuario final, la boleta que el usuario paga todos los meses, en este caso al distribuidor de energía eléctrica. La factura se compone principalmente por tres ítems. Uno de ellos es el precio mayorista, que incluye el precio de la generación y el transporte de energía. La generación se revisa trimestralmente a través de un cálculo técnico que realiza la empresa CAMMESA, y finalmente se define a través de la Secretaría de Energía y se traslada al usuario final sin ningún tipo de pérdida o ganancia para el distribuidor. Y sumado al precio de la generación, el precio mayorista también incluye el transporte, que se define en los procesos de Revisión Tarifaria Integral o de actualización como el que estamos tratando en esta audiencia.

El otro componente de la factura es el valor agregado de distribución, que está regulado por el Estado, en este caso le corresponde al ente nacional, al ENRE, la regulación del valor agregado de distribución de EDENOR y de EDESUR, y aunque no es un tema de esta audiencia también instamos al ENRE a que realice el proceso de actualización del valor agregado de distribución de estas dos distribuidoras que acabo de mencionar.

Y, finalmente, la factura se compone por los impuestos nacionales, provinciales, municipales y fondos que se aplican sobre los dos precios anteriores.

Menciona que la incidencia del transporte de energía eléctrica, en términos generales, en el país es menos del 2 por ciento. O sea que, en esta audiencia pública se trata el 2 por ciento de la factura que paga el usuario final.

Se puede decir que el sistema de transporte es vital para la confiabilidad, la calidad y la eficiencia de los costos de producción. Y como mencionó, tiene una incidencia menor en las tarifas.

Recuerda que el tema de la calidad ya fue mencionado previamente por algunos de los expositores y que los distribuidores no pueden mejorar la calidad que reciben del servicio de transporte de energía eléctrica.

También postula que se debe cumplimentar el proceso establecido en las revisiones tarifarias integrales correspondientes y, en términos generales, adhiere a las solicitudes que están presentando las concesionarias.

Finalmente solicita a las autoridades que implementen las necesarias adecuaciones regulatorias que permitan

avanzar con la ampliación de las redes de alta tensión en todo el país, a fin de poder disminuir los problemas de abastecimiento.

Interviene entonces el Señor ANTOGNAZZA, gerente general y apoderado de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA), asociación civil sin fines de lucro que nuclea a la mayor parte de las empresas generadoras de electricidad del país.

Detalla que cuentan con la participación de 46 empresas asociadas, empresas públicas y privadas de todas las tecnologías, que emplean aproximadamente 16.000 trabajadores y generan el 94 por ciento de la energía eléctrica que se consume en la Argentina.

Indica que AGEERA, en tanto sus asociados resultan actores reconocidos del mercado eléctrico mayorista y forman parte esencial de la cadena de producción, transporte y distribución de energía eléctrica, y toda vez que los precios mayoristas de la energía producida por nuestros asociados deben necesariamente formar parte de los cuadros tarifarios, posee un interés legítimo en las cuestiones que se debaten en la presente audiencia pública.

Así también informa que su participación tiene como objetivo realizar un aporte para un adecuado cumplimiento de los principios y previsiones previstos en el marco regulatorio que rige la actividad, en la que nuestros asociados se encuentran enmarcados.

En ese sentido, desea expresar algunas consideraciones para una adecuada política de energía eléctrica: “El sector energético, en toda su cadena de valor, tiene una importancia estratégica sobre el desarrollo económico de un país, ya que impacta en forma directa e indirecta en la calidad de vida de la población.

Por un lado, la prestación de servicio de energía en forma confiable, a un precio asequible y con una cobertura amplia, es un elemento esencial para cubrir las necesidades básicas de la población y elevar su nivel de vida.

Por otro lado, tanto el costo de esta energía como la calidad del suministro, impactan en la competitividad de las empresas locales, determinando sus posibilidades de desarrollo e impactando indirectamente en su calidad de generar empleo.

Es por eso que una adecuada política energética debe aspirar a cumplir diversos objetivos: garantizar la confiabilidad del abastecimiento, tanto en el corto plazo evitando cortes, como en el largo plazo dando previsibilidad para las inversiones de generación, transporte y distribución, otorgando seguridad jurídica al marco regulatorio; ampliar el acceso a los servicios al máximo de regiones y estratos sociales; reducir costos de abastecimiento mediante una mayor eficiencia, tanto en la generación, transporte y distribución, como en el consumo; incentivar la celebración de contratos de mediano y largo plazo; mejorar la eficiencia energética; y cuidar el medio ambiente y propiciar la sostenibilidad de la actividad.

En el sector eléctrico, la regulación debería permitir dar cumplimiento a estos objetivos. El no cumplimiento trasciende las fronteras del sector, impactando negativamente en el desarrollo de la industria, en la balanza comercial y las cuentas fiscales.

Es por eso que el marco regulatorio debe asegurar los pilares antes mencionados, fomentando la inversión privada como socio estratégico y complementario al rol del Estado, y teniendo en consideración los siguientes lineamientos.

Primero, la remuneración otorgada a los agentes generadores, transportistas y distribuidores debe ser acorde a los costos y riesgos de la actividad.

Segundo, promover la libre contractualización de la demanda, tal como establece la ley 24.065, entre las generadoras con las distribuidoras eléctricas y las grandes empresas.

Tercero, el mecanismo de formación de precios debe brindar previsibilidad en el largo plazo, otorgando seguridad jurídica al marco regulatorio.

Cuarto, el sistema debería tender a autosustentarse, permitiendo que las transferencias del sector público puedan destinarse a atender cuestiones sociales o de equidad distributiva.

Y quinto, incentivar un consumo responsable de la demanda a través del pago pleno de los costos de la cadena de valor, pero contemplando a los sectores más vulnerables que deberían ser atendidos con medidas como las tarifas sociales.

También destaca la importancia de la continuidad de la inversión en obras de infraestructura eléctrica, asegurando la federalización y el acceso de todos los argentinos a este servicio esencial. En generación, para acompañar el crecimiento de la demanda, aportando tecnologías más eficientes, que permitan reducir los costos de generación y que contribuyan a la transición energética hacia un sistema que minimice los impactos medioambientales. En transporte, es indispensable contar con una red de transporte que permita aprovechar los recursos naturales del país, con generación distante de los centros de consumo. Y en distribución, para seguir mejorando la calidad del servicio y poder volver a alcanzar estándares internacionales.

Finalmente, menciona que, en generación eléctrica, actualmente el 60 por ciento de la energía eléctrica que se produce en el país es remunerada con unos precios determinados regulatoriamente en febrero de 2020 y que posteriormente fueron actualizados en un 84,5 por ciento, mientras que la inflación acumulada en el mismo período supera el 263 por ciento, por lo que es necesario volver a un esquema de remuneraciones acorde a la dinámica y necesidades de la actividad.

Destaca que los generadores incluidos en esta normativa deben afrontar costos de operación y mantenimiento con componentes en pesos y en dólares estadounidenses, que han sufrido importantes incrementos, y algunos de los cuales tienen un período de repago de varios años. Esta situación compromete la disponibilidad y operatividad de las unidades.

Otro aspecto que resalta son los inconvenientes que se presentan para la gestión de compra e importación de repuestos y equipamiento para las centrales de generación de energía eléctrica, que afecta la posibilidad de realizar mantenimientos e inversiones en el sector.

Por todo lo expuesto, solicita al directorio del ENRE que tenga a AGEERA por presentado y por parte en la presente audiencia pública. Y que al momento de resolver se tengan presentes las manifestaciones y consideraciones realizadas por AGEERA en esta presentación.

Seguidamente toma la palabra el siguiente expositor, Señor LENGUITTI, apoderado de la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA).

Detalla que las empresas nucleadas en ATEERA tienen a su cargo la operación y mantenimiento de más de 35.000 kilómetros de líneas de transmisión de energía eléctrica y más de 357 estaciones transformadoras que

operan en tensiones que van de 66 a 500 kilovoltios, y que representan una potencia total del orden de 40.000 MVA de capacidad de transformación, posibilitando de esta forma el abastecimiento de más del 95 por ciento del país.

Explica que el sistema de transporte permite vincular las centrales de generación con los centros de demanda de energía eléctrica, materializando y posibilitando de esta forma el mercado eléctrico, siendo la gestión de la operación y mantenimiento de las instalaciones un factor determinante en el nivel de calidad del servicio que reciben los usuarios finales de las distribuidoras y grandes usuarios del MEM, como así también en la eficiencia en los costos del despacho, permitiendo en todo momento la vinculación a la red de la generación más eficiente, ciclos combinados de alto rendimiento, renovables, etcétera.

Informa que, “...desde hace años, todas las empresas de transporte se encuentran atravesando una crítica situación debido a la insuficiencia de ingresos. Esta situación se inició a partir del mes de febrero de 2020, en que comenzaron a no aplicarse los ajustes semestrales de los cuadros tarifarios, viéndose recompuestos los ingresos recién en febrero de 2022, con porcentajes muy distantes de la evolución de costos de nuestro servicio.

El congelamiento tarifario tuvo lugar en virtud de la solidaridad social y reactivación reproductiva declarado por ley 27.541 en diciembre de 2019, que dispuso mantener las tarifas sin ajustes e iniciar el proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral por 180 días. Dicho plazo fue prorrogado primero por el decreto 543 de 2020, que lo extendió por unos 180 días, y luego por el decreto de necesidad y urgencia 1.020 de 2020, que volvió a hacerlo por 90 días más.

El mantenimiento de los cuadros tarifarios sin ajustes se extendió durante todo el año 2020 y 2021, a pesar del incremento de costos operativos de las inversiones por efecto directo de la inflación en el comportamiento de las restantes variables económicas.

A ello se agregó la indisponibilidad de fondos por la mora en el pago de la remuneración mensual por parte de CAMMESA.”

Recuerda que, durante el año 2021 se llevó a cabo el proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral, durante el cual cada una de las empresas transportistas informaron los respectivos flujos de fondos y la necesidad de adecuación de sus tarifas. Por lo que, finalmente, el ENRE dispuso un incremento promedio en la remuneración de las transportistas del 71 por ciento a partir de febrero de 2022, que de ninguna manera compensó los efectos de la inflación proyectada, que al mes de diciembre de 2022 es del 375 por ciento.

Ante esta situación, las empresas no sólo resignaron su rentabilidad -aquellas que la tenían- sino que también debieron ajustar sus costos operativos y reducir en la medida de lo posible las inversiones, de forma tal de financiar la brecha entre el aumento de costos y los ingresos regulados que le fueron reconocidos.

Respecto de la eliminación de inversiones, destaca que “...no es posible mantener su reducción en el tiempo sin que esto afecte la calidad del servicio, por lo que es absolutamente imperioso recuperar los niveles de inversión necesarios para convertir la obsolescencia de equipos, actualizar tecnologías y ejecutar los trabajos que permitan velar por la seguridad pública tanto en el sistema de transporte de alta tensión como en el sistema de transporte por distribución troncal.

Asimismo, cabe destacar que, como ya se ha mencionado, dichas inversiones no encuentran incluidas las obras de ampliación de la capacidad del sistema de transporte, las cuales están a cargo de los usuarios que se vinculan a los mismos.

Bajo este escenario, y de mantenerse el mismo, todas las empresas transportistas presentan déficit de caja entre los meses de noviembre de 2022 y marzo de 2023, ello sin contar que dos de los transportistas ya se encuentran en esa situación”.

Por todo lo expuesto, entiende que el presente proceso es una gran oportunidad para determinar una tarifa de transición para el año 2023 que permita a las empresas contar con recursos para afrontar los costos operativos necesarios para mantener la actividad de mantenimiento que asegure la calidad del servicio en el corto plazo; cubrir la pauta salarial para el año 2023 y permitir el ingreso de personal para atender nuevas instalaciones y realizar las adecuaciones de plantilla necesarias; recuperar los niveles de inversión para mantener la calidad del servicio tanto en el sistema de alta tensión como en los de distribución troncal.

Menciona que en sus requerimientos todas las empresas han postergado y en ningún momento han renunciado a su rentabilidad para el momento en que se efectúe la Revisión Tarifaria Integral en un todo de acuerdo a lo establecido en el decreto 1.020 de 2020, sus modificatorias y la ley 24.065.

Destaca otro aspecto relevante que es la enorme importancia que posee el transporte de energía eléctrica en la cadena de abastecimiento de la demanda en todo el territorio nacional, contrasta fuertemente con su baja incidencia en el precio mayorista de la energía eléctrica, con valores inferiores al 3 por ciento. Este valor, trasladado a los usuarios finales, junto con el precio de la generación eléctrica, los costos propios de distribución de cada jurisdicción y los impuestos correspondientes, hace que la incidencia final sea aún menor a la mencionada.

Como ejemplo de ello, cita que en usuarios de Capital Federal esa incidencia es del 1,6 por ciento, en la provincia de Buenos Aires del 2,7 por ciento, y en el interior, como en el caso de la provincia de Tucumán, del 1,6 por ciento. Estos valores se repiten en el resto de las regiones eléctricas del país, generando un impacto menor a los 40 pesos en la factura promedio de los usuarios residenciales.

Por último, manifiesta la necesidad de terminar lo antes posible con la renegociación de la Revisión Tarifaria Integral y la celebración de los acuerdos definitivos que fijen cuadros tarifarios justos y razonables para el próximo quinquenio, siguiendo los principios y criterios establecidos en los contratos de concesión.

Por todo lo expresado, solicita a las autoridades sectoriales atender a la mayor brevedad la adecuación tarifaria solicitada por nuestras asociadas en el marco actual del régimen tarifario de transición, a fines de velar por la continuidad y normal prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica, conforme lo exige el decreto 1.020 de 2020, con el correspondiente mecanismo de actualización, que posibilite mantener constantes sus ingresos a lo largo del año; se avance en el proceso de Revisión Tarifaria Integral que permita fijar cuadros tarifarios conforme a los criterios establecidos en la ley 24.065 y que los mismos entren en vigencia a más tardar en el mes de enero de 2024. Muchas gracias por su atención.

Siguiendo el orden, toma la palabra el Señor JUÁREZ, en representación de la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA).

Inicia diciendo que el ENRE ha convocado a audiencia pública con el objeto de obtener un conocimiento y escuchar opiniones respecto al tratamiento de la determinación de los precios de las propuestas de las concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica, tendientes a obtener una adecuación transitoria de tarifas, ello dentro del proceso de renegociación de la RTI y con carácter previo a definir las tarifas a aplicar por las concesionarias.

Considera al transporte el eslabón principal de unión entre la oferta y la demanda y es esa función un elemento importante, el de disponer de la información suficiente y actualizada sobre la evolución de la calidad del servicio. Esto posibilitará evaluar el desempeño en los últimos años de la empresa y también analizar si la señal de sanciones y premios es la correcta.

Por ese motivo, solicita al ente regulador que elabore y publique, al menos en forma semestral, un informe sobre el nivel de calidad, indisponibilidad, tasa de fallas, premios y sanciones de cada empresa transportista.

Remarca que las tarifas eléctricas, justas y razonables que viabilicen inversiones necesarias, hacen a la competitividad y a la mejora de la calidad del servicio, además de sostener el nivel de empleo de la industria.

Señala que entiende también que estas inversiones permitirán al mercado eléctrico mayorista mantener sus características principales de seguridad y confiabilidad, posibilitando un centro eléctrico más sustentable, con precios finales que permitan el desarrollo del país, teniendo en cuenta que la energía es un bien esencial, estratégico e insustituible para el desarrollo del sector industrial y de servicios.

Las empresas que componen AGUEERA pertenecen en su mayoría al sector privado, por lo que comprende que ninguna actividad puede desarrollarse en este ámbito si no se cubren los costos y se obtiene una rentabilidad razonable.

Por ello, considera fundamental el inicio del proceso de Revisión Tarifaria Integral, instancia en que se acordarán nuevos objetivos de calidad, inversiones, base de capital, tasa de rentabilidad, remuneración de las transportistas y demás derechos y obligaciones de las empresas y de los usuarios. Proceso que deberá realizarse con la debida transparencia, y en el que AGUEERA participará aportando su visión, tal como lo ha hecho en todas las instancias similares desde la creación del MEM.

A continuación, se presenta en calidad de orador el Señor PALLEIRO, en representación de la Federación Argentina de Trabajadores de Luz y Fuerza.

Detalla que, como representante de los trabajadores, concurre a la audiencia para analizar las propuestas de adecuación tarifaria de las empresas transportistas, a fin de ver una revisión de tarifas integrales y, con carácter previo, a fijar las tarifas definitivas del servicio público de transporte de energía eléctrica.

Como siempre, lo hace despojado de todo interés particular o sectorial. Lo motiva poder contribuir con su opinión a dar continuidad a las prestaciones de este servicio esencial para todas y todos nosotros.

Aclara que la defensa de los derechos de los y las trabajadoras del sector eléctrico es un deber irrenunciable, y la propuesta por el correcto funcionamiento del mismo tiene correlato con la preservación de las fuentes laborales, fundamento básico de nuestro accionar.

Celebra la decisión política de realizar esta audiencia pública de participación democrática, donde cada sector tendrá la oportunidad de emitir su punto de vista a fin de alcanzar un cuadro de ingresos para las empresas transportistas que reflejen fielmente los costos directos y asociados, permitiendo realizar la tarea de operación y mantenimiento para cumplir con calidad y seguridad del servicio que nuestra sociedad exige.

Sabe que poco agrada a los usuarios hablar de actualización tarifaria. Se ha instalado erróneamente un concepto



que las tarifas de los servicios públicos deben congelarse, aun a costa del seguro deterioro de la calidad del mismo. La devaluación de la moneda y el proceso inflacionario han producido un desfasaje de los costos y precios relativos. En consecuencia, las empresas del sector eléctrico se han visto seriamente afectadas, ya que muchos de los insumos, repuestos y elementos para la prestación adecuada del servicio se encuentran dolarizados, por lo tanto, con un incremento interno de precios.

Manifiesta que, si bien el costo del transporte eléctrico no tiene una incidencia significativa en la tarifa del usuario final, como sí lo pueden tener otros costos, como la compra al mercado mayorista, creemos igual que estos costos a los sectores asalariados siempre los afecta, dadas las medidas económicas señaladas, que no tienen posibilidad de trasladarlo. Aclara que ha generado este tema del concierto social, que no podemos desconocer, aun reconociendo la necesidad de compatibilizar las tarifas eléctricas con su costo de producción.

En ese sentido, cree necesario otorgar gradualidad al retiro de los subsidios a la demanda que se superpone a la recuperación de los ingresos de las empresas del sector y, además, revisar la afectación impositiva de los tres niveles del Estado.

Defiende como principio básico el derecho a la energía de los conciudadanos. Es por esto que permanentemente, desde su federación proclaman y reclaman el cumplimiento de dos condiciones elementales, como son la accesibilidad y la sustentabilidad del sector eléctrico. La accesibilidad tiene que ver con la posibilidad de que la población pueda acceder al sistema eléctrico, lo cual importa tanto el acceso físico, es decir que las redes lleguen hasta donde está el usuario, como también el acceso económico, que refiere a que se pueda pagar por el servicio recibido. La sustentabilidad tiene que ver con que el servicio eléctrico pueda sostenerse en el tiempo con una calidad acorde con las necesidades de los usuarios, asegurando la reserva de los recursos necesarios para poder abastecer demandas futuras. Estos conceptos nos permiten deducir que no hay sustentabilidad sin un precio suficiente, como tampoco habrá accesibilidad con un precio que el usuario no pueda afrontar.

Expresa que esta situación es la que nos obliga a encontrar un justo equilibrio entre precio, producto y calidad. Equilibrio que entendemos se debe necesariamente alcanzar y que desde nuestra organización venimos sosteniendo en los ámbitos y los foros en los que nos toca exponer nuestra posición sobre dicho tema.

En consecuencia, cree necesario "...enfaticar sobre los aspectos que a nuestro criterio debemos tener especial atención. Uno, la calidad del servicio. Dos, un plan de renovación de activos. Tres, uso eficiente de la energía.

Cuando decimos calidad del servicio, estamos reconociendo el derecho del usuario a contar con un suministro confiable, continuo, pero a su vez asociado con una tarifa que pueda sostener esa calidad. La exigencia y el control de la calidad generan un círculo virtuoso a través de las obras necesarias para poder darle continuidad a las prestaciones.

Como decíamos antes, en el segundo punto, un plan de renovación de activos, ya sea por la obsolescencia o bien por confiabilidad y seguridad pública, debemos reconocer que se han realizado importantes inversiones, siendo necesarias otorgar previsibilidad a las mismas, teniendo en cuenta el resultado de licitaciones para incorporar nuevas generaciones de energía de fuentes renovables, térmicas, eléctricas y proyectos nucleoelectricos, que seguramente demandarán mayor infraestructura para la elaboración de la energía.

Como decíamos en el tercer punto, el uso eficiente de la energía nos permite crecer como una sociedad solidaria y responsable, en el aprovechamiento de un recurso que tiene la relación directa con la necesidad de preservación del medio ambiente y su ahorro en el consumo, y sin afectar la calidad de vida nos permite que todos podamos acceder a la misma.

En conclusión, por lo expuesto queremos manifestar el firme convencimiento de que el sector energético es una herramienta fundamental para el desarrollo económico y social de nuestra patria. Sin energía en cantidad y calidad, es imposible alcanzar el desarrollo sostenido al que todos aspiramos.

En ese sentido, promovemos la decidida participación del Estado, asumiendo su indelegable rol directriz de planificación, de regulación y de control de una actividad que no puede quedar acotada a las frías reglas del mercado.

Por lo tanto, nuestra organización acompaña el contenido de la propuesta presentada, entendiendo que la aplicación del cuadro tarifario resultante quedará supeditada a la regulación del ente nacional”.

Inmediatamente toma la palabra al Señor Presidente Martello quien informa que, siendo las 13.53, se habilita el registro de participantes para todos aquellos que no se han podido inscribir, en el sitio web del ENRE [www.argentina.gob.ar/enre/tarifa/audienciapublicadetransporte](http://www.argentina.gob.ar/enre/tarifa/audienciapublicadetransporte), y que el mismo permanecerá abierto hasta la finalización de los expositores.

Inmediatamente comienza su exposición el Señor RAMÓN.

Expresa que le dio una satisfacción muy importante haber escuchado al nuevo interventor del Ente Nacional Regulador de la Electricidad quien tiene conceptos, relacionados con los usuarios y consumidores y con la prestación de un servicio público, que están en línea con aquellos que creen que en la Argentina tenemos un sistema constitucional, previsto en el artículo 42 de la Constitución, y en el artículo 75 inciso 22, por el cual los tratados internacionales son parte de nuestra Constitución como país, y que da un valor constitucional al derecho que tenemos los usuarios y consumidores en la República Argentina.

Lo dice porque cree que si es conteste con cada uno de los párrafos de los que hoy tomó nota, la resolución que se dicte después de haber escuchado este mar de lágrimas de todos los gerentes de las empresas proveedoras del transporte de electricidad en la Argentina va a ser una decisión -espera- adecuada a estos principios de base que inspiran el derecho constitucional de protección, de acceso y de cuidado del interés económico de los usuarios y consumidores.

Aclara que su participación tiene por objeto particular hablar sobre DISTROCUYO, porque es la que provee el servicio público de transporte de electricidad en su Provincia de MENDOZA, pero sin perjuicio de que estos principios son aplicables a todos los casos, debido a la existencia de una política pública que yo creo que es deficiente. Y hay un accionar de los empresarios que proveen el servicio que, de manera coordinada, cartelizada, exponen a todas las personas de la República Argentina a un sistema perverso, que hoy nos reclama que tengamos aumentos trimestrales y, abiertamente, de manera descarada, nos dicen que no van a poder invertir y que no han invertido de la manera en que se han comprometido en las audiencias anteriores.

Advierte que, en la anterior audiencia y también en la anterior, han pedido información pública a cada uno de los actores del sistema eléctrico de la Argentina. Muchos hablan del mercado eléctrico; y a su entender, lo de mercado y servicio público parece que chocan de frente porque una cosa es el mercado en términos de mercado, y otra cosa es la prestación de un servicio público, que no está en el mercado, sino que es un servicio que tiene una construcción económica muy distinta de los precios, de la rentabilidad y de todos estos elementos que obligan a

llorar a estos señores.

Dice a los señores de ADEERA, AGEERA, ATEERA, AGUEERA, y específicamente al representante de DISTROCUYO, sin hacerlo personal, que son mentirosos, han dichos cosas falaces y son unos embaucadores, todos aquellos que tienen que resolver sobre los negocios que están llevando adelante.

Abocándose a las inversiones, específicamente de DISTROCUYO, afirma que DISTROCUYO no cumplió. Abiertamente han expuesto que tienen pendiente de aporte de inversión 378.055.913 pesos, que repercuten en la peor calidad del servicio, mintiendo, que tienen una calidad impecable porque los cortes son cada vez menores. Es reconocido abiertamente que es el 10 por ciento solamente de las inversiones a las que se han comprometido y ahora juran que en este 2022 invierten 524 millones; van a incorporar inversiones por 933 millones en 2023, lo que hace la friolera de 1.311 millones de inversiones que no van a hacer. Entonces, es una preocupación para los usuarios y consumidores, porque la desinversión lleva al empeoramiento y al peligro de que se produzcan cortes, como esos que se produjeron allá por el año 2019.

Continúa explicando:

“Primer punto: desinversión. Y la inversión, señores que hablan en términos del mercado, la inversión no se hace con la plata de los clientes en el mercado; la inversión en un servicio público, se hace con el dinero de los socios que aportan en las sociedades anónimas, y lo que les cobran a los clientes -que no son clientes sino usuarios del servicio público- es el valor de una tarifa, que tiene que estar adecuada a la capacidad económica de las personas que pagan en la factura ese 1 por ciento que va a incidir el 70 por ciento del aumento que ustedes están pidiendo.

Otro punto es la composición societaria. Nosotros venimos pidiendo, año tras año, que nos digan cómo están constituidas estas empresas. Les digo el por qué. Resulta que DISTROCUYO tiene un monje, que se llama EMESA. EMESA es la empresa que se encarga de los negocios de la producción de energía en la provincia de Mendoza, y tiene un 25 por ciento de aporte en la empresa DISTROCUYO. De manera tal que acá no está dividido el transporte, la distribución... Esta empresa, en mi provincia, hace negocios del lado del mostrador como proveedor, pone los pliegos, quiénes participan. ¿Saben qué? En economía le llaman “colusión” a eso. ¿Por qué? Porque después se pone del otro lado del mostrador y resulta ser que el principal aportante a la construcción de las nuevas obras en mi provincia de Mendoza es DISTROCUYO. Es decir, participa de los dos lados. Por eso hacen trampa.

Recién les decía educadamente, lo más que puedo -perdónenme que no pueda más- mentirosos, falaces y embaucadores. Porque esa empresa EMESA, de las investigaciones que nosotros hacemos y de la información que no entregan ellos, es una empresa que tiene participación estatal, con el ministro de Economía y quien dirige la empresa. Cosas malas”.

Explica que le interesa destacar que las personas de las provincias no pueden ser ciudadanos y ciudadanas de segunda, porque hay una injusta distribución de fondos federales a favor de la Capital Federal, del AMBA, porque en el marco de esta audiencia, también es intención manifestar -aunque sabe que se tratará EDENOR y EDESUR allá en el mes de enero- que el sistema eléctrico mayorista va en directo perjuicio de los ciudadanos y las ciudadanas del interior del país. Porque en esta audiencia nunca se habilita el debate sobre el elefante gigante que hay dentro de una habitación chiquitita, que es cómo año tras año el Estado Nacional pone millonarios subsidios a las dos empresas monstruo EDENOR y EDESUR. El elefante dentro de la casita chiquitita.

Continúa diciendo:

“¿Y saben cómo le llaman al monje negro que permite todo eso? CAMMESA. Que está constituido por todos estos señores que yo digo que son mentirosos, falaces y embaucadores: ADEERA, AGEERA, ATEERA, AGUEERA y todos aquellos que forman parte de esas asociaciones sin fines de lucro. ¡Por Dios!

En este contexto, el Estado de nuestro país, el Estado Nacional, sigue sosteniendo todo un sistema donde los argentinos y las argentinas pagamos con nuestros impuestos y con las reservas de Banco Central, que deberían impedir cualquier tipo de devaluación constante de la moneda, solo, ¿para qué? Para mantener contento al lobby empresario, que ni siquiera viene a dar la cara acá, y envía a sus gerentes y los señores que trabajan para ellos.

Entonces, por último, quiero dejar claro que lo venimos diciendo audiencia tras audiencia. El sistema de las privatizaciones generadas allá por los años 90 está terminado. No hay mercado mayorista de transporte de electricidad separado, son todos un mismo negocio, y el endeudamiento sistemático que todos los argentinos y argentinas estamos solventando, lo es porque tenemos un sistema que terminó. No podemos seguir persiguiendo a las personas que compran 200 dólares porque estos señores se la están llevando en pala a sus arcas personales.

Me quedan un montón de cosas colgadas para decir, pero van impresas en el escrito que yo espero sea publicado en la página de la audiencia pública, porque ahí es donde está la verdad, no en todo lo que dijeron estos gerentes que lamentablemente están trabajando para los dueños del sistema”.

Finalmente afirma que su posición es que no debe haber aumento en esta situación.

Posteriormente toma la palabra el Señor Presidente (Martello) para informar a quienes se quieran inscribir en la audiencia que, por un inconveniente técnico ajeno al ENRE, no lo realicen por la página Argentina.gob sino en institucionales@enre.gob.ar.

Acto seguido le corresponde la palabra al Señor LERNER quien se presenta a título personal para participar de esta audiencia en función de su experiencia como exfuncionario del ENRE y como profesor de posgrado en Regulación Energética en las universidades nacionales de Buenos Aires y del Litoral.

Inicia aclarando que las tarifas son un cálculo técnico de los costos económicos en lo que debe considerarse, como dice la ley, los costos operativos, los impuestos y una tasa de retorno. Los costos que se pagan remuneran los factores productivos necesarios para producir, transportar y distribuir la electricidad, que son los combustibles, la mano de obra, fundamentalmente, con sus cargas sociales, que son la mayoría los costos: los gastos generales, la maquinaria, los equipos, las redes, los materiales, los vehículos, repuestos y el capital de inversión para financiar todo eso.

Afirma que hoy se discute la tarifa de transporte en extra y alta tensión, que representa, como mucho, el 2 por ciento del valor de la factura, que como ya se dijo es de no más de 40 pesos una factura promedio residencial para todo el país. En concreto: el transporte de energía eléctrica en alta tensión es una actividad sumamente crítica, de mucha especialización y eficacia en todo el país. Actualmente esta actividad está en manos de empresas eficientes, que debe evitarse que se deterioren. Tienen tarifas y planes de inversión retrasados que comprometen el futuro del servicio, en algunos casos ya debilitado. ¿Por qué? Por retraso tarifario.

Aclara que debe evitarse la repetición de la funesta secuencia ya vivida últimamente de congelamiento tarifario,

retardo de obras, despacho de riesgo y colapso del sistema que ocurrió el Día del Padre en junio del 2019. También de muchos otros cortes regionales en el NOA, NEA y otras zonas, en diversas circunstancias y momentos, a lo cual ya se han referido muchos otros agentes y funcionarios a lo largo de esta audiencia pública.

Por eso, es necesario que no haya más postergaciones ni omisiones en los cálculos de tarifa. Repite: el cálculo de tarifas es un cálculo técnico. El ENRE es necesario que asuma el rol institucional que le asigna la ley y se hagan sin más demoras las revisiones tarifarias integrales.

Enuncia que el país necesita su sistema eléctrico, y su sistema eléctrico funcionando a pleno. Argentina tiene un gran futuro, pero necesita su sistema eléctrico sin más demora. Argentina tiene un futuro promisorio, necesita su sistema eléctrico, y necesita su sistema eléctrico funcionando a pleno. Por lo que es necesario dedicarse a tener una tarifa tal como nos corresponde.

Finalizada la exposición anterior, inició su alocución el Señor SERRA MARCHESE quien se presenta como ingeniero y declara haber sido funcionario del ente en las primeras épocas, donde le tocó regular todo lo que es el sistema de transporte y lo que era la parte medioambiental.

Teniendo en cuenta que muchos de los expositores ya expusieron lo medular de todas las cuestiones, expone los cambios que deberían ser atendidos y propuestos.

Detalla que la planificación actual, para situarnos en contexto, las obras que se planean son siempre vinculadas a salvar la demanda y la red existente, las obras para mejoras operativas, y recuerda que los transportistas no tienen la obligación de realizar ampliaciones. Como consecuencia de esto, cualquier demanda potencial de baja cobertura o que está aislada nunca es captada o nunca es tenida en cuenta para poder llevar alimentación de calidad y de seguridad a esos sitios.

La demanda que está en isla seguirá estando en isla. Esa es una de las principales consecuencias del sistema de planificación actual. Y otra es que se trata de un servicio monopólico sin competencias, ni siquiera por comparación.

Afirma que, por último, todo esto lleva a calidad de servicio disonante por el uso promedio y no por ciudad abastecida. Que todos los indicadores de calidad son cuantitativos y no cualitativos.

Propone para las demandas futuras tener cinco categorías: de demanda existente; de demanda aislada; de calidad para mantener la vigencia de condición n menos 1 significa que cuando falla un elemento no tiene por qué haber corte de energía; de fomento de aquellas que tienen detrás de una ampliación grandes proyectos como por ejemplo las LNG o renovables, que no se cristalizan por falta de transporte.

Su propuesta tarifaria se divide en dos tramos: redes construidas por terceros. Hace mucho que el mercado o agentes o demandantes que necesitan no pueden construir líneas para sí por un problema de freeriders. Entonces como consecuencia propone limitación al open access para ampliaciones financiadas por un participante del mercado eléctrico, solamente durante período de amortización. Para ello es conveniente establecer una tarifa firme (inaudible) para las conexiones internacionales.

Continúa diciendo que, para las redes construidas a título oneroso, como puede ser las que hace el CAF u otro o terceros que después ceden sus instalaciones de manera no onerosa, gratuita, a los transportistas, se solicita que

las tarifas de operación y mantenimiento estén perfectamente explícitas, porque hoy no son programáticas y están basadas en una discusión teórica o retórica en base a un paper académico y lo que se quiere es tener una tarifa de operación y mantenimiento fija y explícita para este tipo de obras que son pasadas...

Resumiendo, propone entonces: desintegrar la tarifa en capacidad de línea, punto de conexión y vinculada a la red de conexión. Todo el sistema de 132 kilovoltios es lo que más sufre hoy la calidad de servicio.

Finalmente realiza una consideración del rol del ENRE: la particularidad de las redes de CABA. Cree que no debería existir el ente tripartito, sino que el ENRE debería quedarse o parte del ENRE transferirse a la regulación de servicio público de CABA y al OCEBA lo que le corresponde a la provincia. Esto es para evitar subsidios cruzados entre los usuarios del AMBA, los usuarios de CABA y los usuarios de la provincia.

Se da paso al siguiente orador el Señor MANZUR quien se presenta y dice que la primera duda que lo asalta después de haber escuchado respetuosamente a todos los expositores de esta audiencia es quién está al servicio de quién.

Muestra un documento que data del año 2013, presentado por una senadora de la provincia de Salta, que es la senadora Escudero, donde se estaba presentando un proyecto de ley para promover la rescisión del contrato de la empresa TRANSNOA. Afirma que trae esto a la memoria porque en esta audiencia pública se están dando por ciertos conceptos vertidos en este caso y por la gente de TRANSNOA como si fueran la verdad revelada y es una falsedad total desde todo punto de vista, desde los números dibujados en un papel, como desde la utilización dieléctrica para instalar como cierto algo que es totalmente falso. Y que imagina que el Ente Regulador Nacional tomará cartas en el asunto y verificará la veracidad o mendacidad de los dichos del gerente de TRANSNOA.

Afirma que, según su documentación, en el año 2013 ameritaba la rescisión del contrato y dice todo absolutamente lo mismo que está arguyendo esta gente de TRANSNOA, que se planteaba ya en aquella época, hace 9 años, justamente a 10 años de haberse iniciado la concesión, o sea, la privatización del transporte de energía. Y decía que llamativamente no serán ni TRANSNOA ni el Estado Nacional quienes se harán cargo de la falta de inversión sino los propios usuarios del servicio eléctrico. Mediante la resolución 647, de junio del año 2013, el Ente Regulador autorizó la creación de un fondo para llevar a cabo las obras faltantes que no realizó TRANSNOA. Y que los recursos de ese fondo provendrían del recargo que deberán pagar los usuarios del servicio de electricidad a partir de las boletas del mes de junio, e incrementado en julio asimismo permite la actualización en forma trimestral, y que ese recargo es por tiempo indeterminado y no se ha presentado el plan de obras que se planea financiar con ese fondo. Por lo tanto, el usuario no sabe con precisión ni cuánto ni hasta cuándo ni para qué se aplicará este tarifazo. Los casos en las estaciones transformadores de 132/33 132,2 kV, de Orán, Pichanal y Tartagal son algunas de las que se mencionan.

Dirigiéndose al Señor presidente declara que no va a sobreabundar en números ni datos, ya lo hicieron los expositores previos, pero que esta situación se replica diez años después. Continúan los mismos problemas, en los mismos lugares, con esta misma empresa, que en su humilde opinión más que una empresa es una obscena caja recaudadora de los ciudadanos del norte sumergido de nuestro país, poniendo de manifiesto una vez más que en la República Argentina hay ciudadanos de primera y hay ciudadanos de segunda.

Recuerda que el expositor de TRANSNOA habló en primer término de esfuerzo compartido y solidario y se pregunta qué entiende el Ente Nacional por esfuerzo solidario. El expositor también habló de la evolución a partir de los últimos 28 años y, según él, en esos 28 años no estaba incluida esa casi rescisión del contrato. No existe

posibilidad alguna de que haya veracidad en calidad de servicio o mala calidad de servicio. Los servicios son servicios con el cumplimiento del contrato por el que se le concedió este servicio público a esta empresa TRANSNOA o no hay servicio. Es muy cómodo, amañado, este sistema de corte por cada 100 kilómetros e invertir donde están los grandes centros urbanos y en el interior sumergido de nuestro NOA las inversiones no existen.

Dice que para ellos no significa mejorar la calidad de vida, la diferencia es solamente de poder vivir. El servicio que preste esta empresa no solo está limitando la capacidad de planificación.

Con la exposición precedente finalizó la Audiencia Pública convocada por Resolución ENRE N° 539/2022.

#### **IV.- CONCLUSIONES**

Como se anticipara, el presente informe de cierre es confeccionado de acuerdo a lo previsto respecto de la Audiencia Pública en el Artículo 36 del Anexo I del Decreto N° 1172/2003, receptado en la Resolución ENRE N° 30/2004. Dejándose constancia que, en dicho marco, se ha realizado la solicitud de publicación en el Boletín Oficial de un Aviso que contiene un resumen de la referida Audiencia en los términos de la normativa indicada, como así también se ha subido el mismo Aviso a la web del ENRE: [www.argentina.gob.ar/enre](http://www.argentina.gob.ar/enre), conjuntamente con la versión taquigráfica de la citada Audiencia.

Por último, de acuerdo a lo que prescribe el Artículo 38 del Anexo I del mismo Decreto, en un plazo no mayor de TREINTA (30) días de publicado, el que también será agregado al Expediente N° EX-2022-120090876-APN-SD#ENRE, el Señor Interventor del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD emitirá la correspondiente resolución final y dispondrá su publicación en el Boletín Oficial.