

FORMULARIO DE INSCRIPCION PARA AUDIENCIAS PÚBLICAS

ESTADO: Aprobada

NÚMERO DE INSCRIPCIÓN: 25

REFERENCIA GDE:

AUDIENCIA

Nombre: Audiencia Pública Tarifaria de Transporte 2022
Inscripto
también en:

DATOS DEL SOLICITANTE:

Nombre:	Martín Eduardo	Apellido:	FERRER
DNI/CUIL:	34352740	Fecha de nacimiento:	12/11/89
	frente.jpeg dorso.jpeg		
Lugar de nacimiento:	ARGENTINA	Nacionalidad:	Argentina
Calle:	General Paz 333		
Provincia:	Río Negro		
Partido:	General Roca	Localidad:	CINCO SALTOS

DATOS DE CONTACTO:

Teléfono celular:	2985890852
Teléfono fijo:	2994771416
Dirección de correo electrónico:	meferrer@transcomahue.com.ar
Confirmacion correo electrónico	meferrer@transcomahue.com.ar

CARÁCTER EN QUE PARTICIPA (marcar la opción que corresponde)

Representante de Persona Jurídica (2) Expositor

(2) En caso de que actúes como representante de un solicitante que sea PERSONA JURÍDICA, indicá los siguientes datos:

1. Denominación / Razón social	Transcomahue S.A.
2. CUIL / CUIT	
3. Domicilio	Belgrano 448
Instrumento legal -debidamente certificado- QUE ACREDITA LA PERSONERÍA INVOCADA. NOTA REPRESENTACIÓN FERRER.pdf	
INFORME DE LA EXPOSICIÓN A REALIZAR EXPOSICIÓN AUDIENCIA PÚBLICA.pdf	



REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
REGISTRO NACIONAL DE LAS PERSONAS
MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA

Apellido / Surname

FERRER

Nombre / Name

MARTIN EDUARDO

Sexo / Sex
M

Nacionalidad / Nationality
ARGENTINA

Ejemplar
D

Fecha de nacimiento / Date of birth

11 JUN/ JUN 1989

Fecha de emisión / Date of issue

13 JUL/ JUL 2016

Fecha de vencimiento / Date of expiry

13 JUL/ JUL 2031

FIRMA IDENTIFICADOR/ SIGNATURE

Documento / Document

34.352.740

Trámite Nº / Of. ident.

00445435477

8162



34352740

DOMICILIO: GENERAL PAZ 333 - CINCO SALTOS - GENERAL
ROCA - RIO NEGRO
LUGAR DE NACIMIENTO: RIO NEGRO

CUIL: 20-34352740-4

Lic. D. Rogelio Frigerio
Ministro del Interior O. Pub. y Vivienda

PULGAR

IDARG34352740<2<<<<<<<<<<<<<<
8906119M3107139ARG<<<<<<<<<<<<4
FERRER<<MARTIN<EDUARDO<<<<<<<<



Cipolletti, Río Negro, 28 de Noviembre de 2.022.-

WALTER MARTELLO

INTERVENTORA ENRE

S _____ / _____ D

Me dirijo a Ud., en calidad de Presidenta de Transcomahue S.A., a fin de comunicarle que en el marco de la Audiencia Pública de la Tarifa Eléctrica de Transición a celebrarse el día 30 de noviembre del corriente año, la representación de la empresa será ejercida por el Cdor. Martín Eduardo Ferrer, D.N.I.: 34.352.740 quien será el expositor en dicha audiencia.-

Sin otro particular, saludo a Ud. atte.-



Cra. MARÍA FERNANDA GARCÍA
PRESIDENTA
TRANSCOMAHUE S.A.



Cipolletti, 28 de noviembre de 2.022.-

SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUDIENCIA,

Autoridades Presentes,

Señoras y Señores

Mi nombre es Martín Ferrer y me presento en esta Audiencia Pública en representación de la Empresa Transcomahue S.A.

Para esta Audiencia hemos preparado una presentación la cual voy a proceder a compartir en pantalla para iniciar la exposición.

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.

En al 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% de las acciones de la empresa.

Como es de vuestro conocimiento, 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. 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 los requerimientos técnicos y operativos.

Previo a entrar en el fondo de la cuestión, esta Transportista quiere poner de relieve una serie de características que hacen al régimen tarifario.

El contrato de concesión establece, entre otras obligaciones, las de prestar el servicio bajo los niveles de calidad que la administradora establezca, ajustar la operación y mantenimiento de nuestras instalaciones a las instrucciones de CAMMESA, instalar, operar y mantener las instalaciones y equipos de forma tal que no constituyan 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 N° 24.065 dispone que las tarifas de las Transportistas deben ser suficientes para cubrir los costos operativos razonables del servicio, impuestos, amortizaciones y debe comprender una razonable tasa de retorno para el concesionario.

Debe tenerse presente que por las características de las cláusulas del contrato de concesión que nos vincula con Nación, el único 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, lleven adelante el cumplimiento de las obligaciones establecidas, garantizando 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 solo para modernizar las instalaciones existentes -las que datan de hace más de 40 años-, sino para operar y mantener lo que hoy se encuentra bajo nuestra órbita.

Desde hace años todas 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 2022, dos años después, se avanzó con una recomposición de los ingresos, 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 Productiva declarada por la 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 N° 543/2020 que lo extendió por otros 180 días, y luego por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1020/2020 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 incesante incremento de costos operativos y de las inversiones, producto de los elevados niveles inflacionarios que atravesó la economía del país.

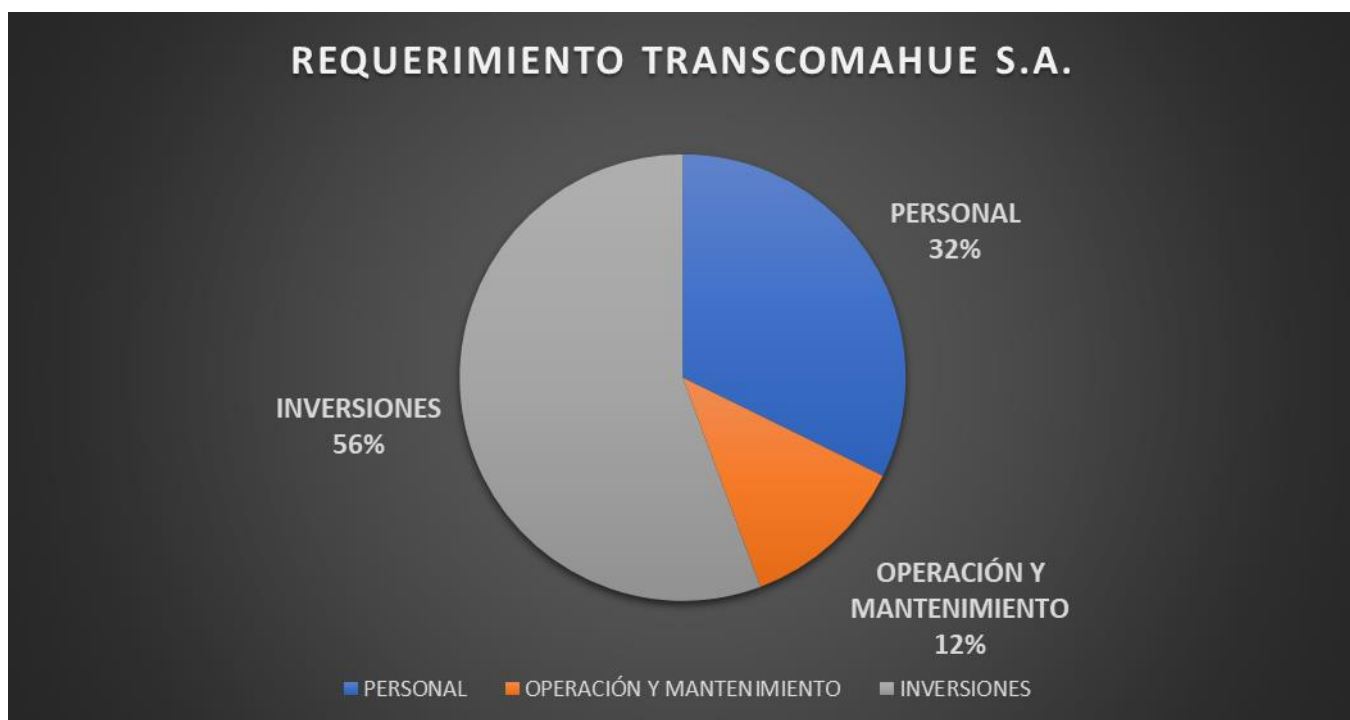
Sumado a ello, la indisponibilidad de fondos por la mora en el pago de la remuneración mensual por parte de CAMMESA, resintió aún más la delicada situación financiera de esta transportista.

Durante el año 2021 se llevó a cabo un proceso de renegociación de la revisión tarifaria integral, durante el cual Transcomahue formalizó su Proyección Económica Financiera para hacer frente a los reales Costos de Operación y Mantenimiento y para avanzar con un contundente Plan de Inversiones necesario para garantizar una prestación del servicio bajo los niveles de calidad requeridos. Un punto no menor y que resulta necesario destacar es que el Ente Regalador estableció en dicha oportunidad una premisa macro inflacionaria para el año 2022 del 33%. En junio del presente ya se veía superada tal premisa, y los principales analistas económicos no esperan una inflación menor al 100% para el presente año.

Finalmente, el ENRE dispuso a partir de febrero 2022 un incremento del 135% que de ninguna manera compensó los efectos de la inflación, que acumulando la evidenciada durante todo el período de congelamiento tarifario y haciendo la proyección al mes de Diciembre 2022 llegaría al 375%.

Ante esta situación, esta 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 reconocidos. Se priorizó en todo momento el pago de la masa salarial, habiendo formalizado acuerdos paritarios acordes a los niveles inflacionarios, todo ello a pesar de la delicada situación financiera de la empresa.

Respecto de la disminución de inversiones, resulta importante destacar que no es posible mantener su reducción en el tiempo sin que eso 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 Publica, tanto en el Sistema de Transporte en Alta tensión como en los Sistemas por Distribución Troncal.



La propuesta de Transcomahue para esta nueva tarifa de transición cubre los reales costos del servicio (operativos, técnicos y administrativos) e incluye un Plan de Inversiones Integral que representa un 56% del total de las erogaciones proyectadas para el año 2023. Dicho plan detalla todas aquellas inversiones necesarias para mantener la calidad de servicio dentro del ámbito de concesión. Se consideró el reemplazo de equipos que se encuentran constructivamente obsoletos, tienen problemas funcionales, no pasan adecuadamente con las respuestas esperables en los controles periódicos de mantenimiento y ya han cumplido con su vida útil, siendo, por lo tanto, altamente propensos a fallar en el corto plazo. En

relación a esto último, la determinación de los años de la vida media útil, se hizo tomando como referencia los indicadores que emitió el ENRE en oportunidad de la “AUDITORÍA DE BIENES ESCENCIALES”.

Al respecto cabe mencionar que cuando Transcomahue S.A. 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 S.E., HIDRONOR S.A. e YPF S.A. 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 expresan hoy el más del 70 % del universo de Transcomahue S.A., y que por las características del sistema de transporte de 132 kV y la distribución de las estaciones transformadoras, resultan críticas para la región considerando los principales centro de consumo, la producción frutícola reinante en la región y yacimientos petrolíferos importante de la provincia de Río Negro.

De acuerdo a lo expuesto, se requiere de 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 las mismas con base en la RTI del año 2017, todavía contamos con equipamiento en servicio que ha superado ampliamente su vida media útil y continúan en servicio por la capacidad técnica del personal que realiza la operación y el 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 de servicio eléctrico dado la criticidad y dependencia general de la electricidad en la sociedad. Así mismo, existe equipamiento eléctrico vital que presenta inconvenientes producto del envejecimiento normal de los materiales al verse ampliamente superada su esperanza de vida y requieren de un reemplazo inmediato para evitar salidas de servicio que generaran desabastecimiento y energía no suministrada a centros de consumo principales de la región por tiempo prolongado, siendo innecesario mencionar en detalle el perjuicio social de ello.

A continuación se describen los puntos críticos y reemplazo de activos necesarios para mantener el servicio actual.

NECESIDAD DE INVERSION

Se puede determinar que el mayor porcentaje de inversiones se concentra en reemplazo de equipamiento crítico eléctrico de potencia por obsolescencia y vida útil superada. Las nuevas tecnologías y requerimientos normativos impulsan a generar el reemplazo de equipamiento por otros de mejores características técnicas y 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 (sobrecarga, temperatura de operación, condiciones externas), ensayos eléctricos y de aceite que demuestran el estado del equipamiento (principalmente los transformadores de potencia) sin dejarse de lado otro factor de gran importancia, 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 o equipos de respaldo.

Entre las inversiones solicitadas se plantea el reemplazo de activos asociado a los sistemas de protecciones, no solo por un notorio avance tecnológico en los mismos que permite brindar mayor funcionalidad y capacidad, sino también destacado desde el punto de vista de la 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 podemos 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 falla por disparo espurio o incorrecto de líneas de alta tensión y transformadores principalmente.

También se concentra 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 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 útil cumplida mayor a 25 años y especialmente por sus sistema o mecanismo de operación del tipo neumático que se encuentra ya obsoleto y complejiza enormemente el mantenimiento o reparación de los mismo, implicando mayores indisponibilidades.

Se da especial atención a los transformadores en el apartado siguiente.

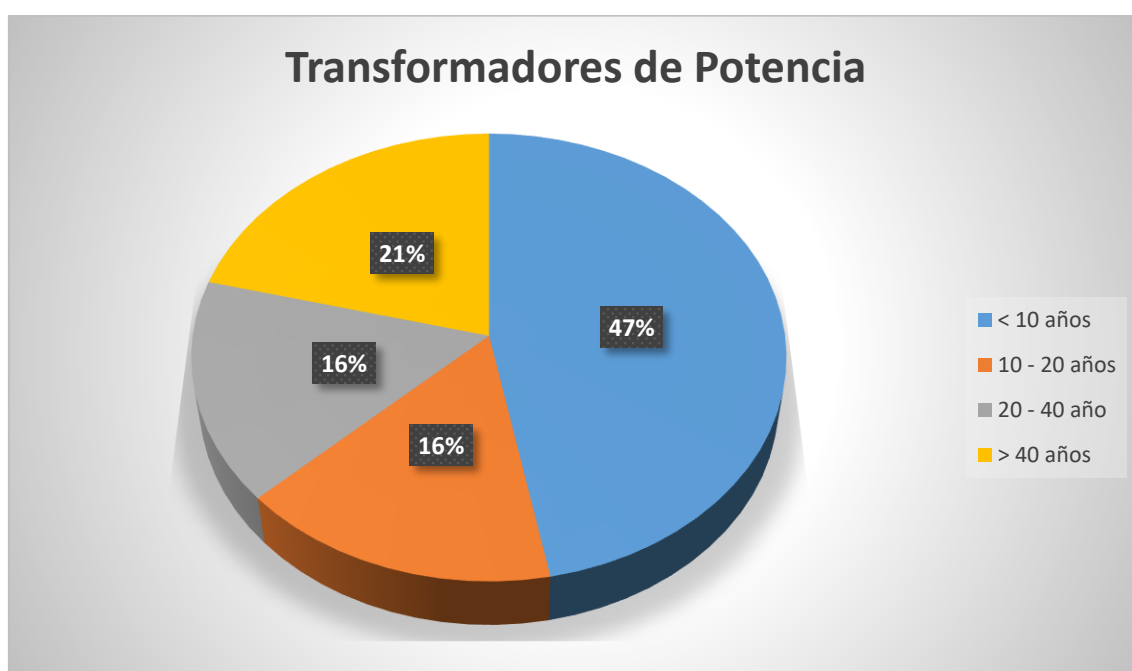
TRANSFORMADORES DE POTENCIA

Si bien no está definida la vida útil de un transformador de potencia dado la variabilidad de la misma con 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.

Es importante mencionar que Transcomahue S.A. no dispone de transformadores de respaldo en algunos puntos del sistema o con determinadas características de diseño, por lo que podemos encontrar estaciones transformadoras sin respaldo ante fallas de los transformadores principales como el caso de las estaciones transformadoras SEÑAL PICADA (ET4SP), MEDANITO (ET4ME) y CINCO SALTOS (ET4CS) como destacadas.

Es clasificado como urgente el reemplazo de los transformadores de potencia de estos sitios dado que no solo presentan 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 de servicio definitiva de los transformadores. Dicho esto, se recomienda incluir en las inversiones el recambio de estos transformadores.

Se muestra a continuación el universo de transformadores de Transcomahue S.A. clasificados por años de servicio:



Otro punto a destacar y resaltar es que la proyección económico financiera presentada fue realizada en base a las premisas macros definidas por el ENRE:

INFLACIÓN 2023: 60% COTIZACIÓN DÓLAR 31/12/2023: 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 (salarios, inflación, cotización dólar, impuestos, etc.), lógico es entender que ante cualquier variación que incida directa o indirectamente en los guarismos informados y 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 formula polinómica de actualización con periodicidad trimestral, que permita un normal desarrollo de la actividad.

Por todo lo expuesto, entendemos 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 los 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 nuevas instalaciones y realizar las adecuaciones de plantilla necesarias.
- Recuperar los niveles de inversión, para mantener calidad de servicio tanto en el Sistema de alta Tensión como en los de Distribución Troncal.

Resulta importante mencionar que esta han postergado, y en ningún caso renunciado a su rentabilidad para el momento en que se efectúe la Revisión Tarifaria Integral, en un todo de acuerdo con lo establecido en el Decreto PEN 1020/20 y sus modificatorias, y la Ley 24.065.

Cabe destacar 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 la energía eléctrica, con valores inferiores al 3 %. 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, podemos citar que en Usuarios de Río Negro el impacto no superaría el 2% de la tarifa del usuario final generando un impacto menor a los \$ 40 en las facturas promedio residenciales.

Por último, manifestamos la necesidad de terminar lo antes posible con 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, solicitamos a las autoridades sectoriales:

1. 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 exige el Decreto N° 1020/2020, con el correspondiente mecanismo de actualización que posibilite mantener constantes sus ingresos a lo largo del año.
2. Se avance en el proceso de Revisión Tarifaria Integral que permita fijar los cuadros tarifarios conforme los criterios de la Ley 24.065, y que los mismos entren en vigencia a más tardar en el mes de enero 2024.

Sin nada más para agregar, agradezco en mi nombre y el de las autoridades de Transcomahue S.A. la oportunidad otorgada en el marco de la Renegociación de la Transición de la Tarifa Eléctrica.-

Muchas gracias.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: NRO. DE INSCRIPCIÓN 25 - DNI 34352740 - Audiencia Pública Tarifaria de Transporte 2022

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 12 pagina/s.