

ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD
AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL
CONVOCADA POR RESOLUCIÓN ENRE N° 539/2022

ADECUACIÓN TRANSITORIA DE TARIFAS DE TRANSPORTE DE
ENERGÍA ELÉCTRICA

-En la Ciudad de Buenos Aires, a los treinta días del mes de noviembre de 2022, da comienzo la audiencia pública virtual convocada por el Ente Nacional Regulador de la Electricidad, ENRE. A la hora 9:

Sra. Secretaria (Aginsky).- Buenos días. Siendo las 9 horas y 8 minutos damos comienzo a la audiencia pública convocada para el día de hoy, 30 de noviembre de 2022.

A continuación, toma la palabra el señor interventor del Ente Nacional Regulador de la Electricidad, Walter Domingo Martello.

Sr. Presidente (Martello).- Buenos días a todos y todas. En nombre de la Intervención, estamos aquí presentes; a mi lado se encuentra el ingeniero Diego Bibé, y estamos aquí a efectos de presidir esta Audiencia Pública convocada por el Ente Nacional de Regulación de la Electricidad conforme la Resolución N° 539, de fecha 20 de octubre del año corriente, 2022.

En primer lugar, quiero saludarlos a todos: a los funcionarios presentes, a los legisladores nacionales y provinciales, a los representantes de las concesionarias, a los representantes de las asociaciones de consumidores y usuarios, a los representantes de los sindicatos y al público en general que se ha inscripto para participar en dicha audiencia.

También quiero saludar y agradecer especialmente al personal del ENRE que, con su trabajo y dedicación, hizo posible esta Audiencia Pública. Fueron muchas horas de trabajo para preparar todo esto en un corto tiempo, y aún queda por delante muchísimo trabajo más por realizar, y a todos ellos quiero manifestarles mi enorme reconocimiento.

Seremos asistidos legalmente por el doctor Sergio Bergoglio y el doctor Gabriel Di Pascual; y en la Secretaría de la Audiencia se desempeñarán la doctora Silvia Aginsky y la doctora Camila Beux.

Esta Audiencia se va a regir por el Reglamento de Audiencias Públicas aprobado por el Decreto N° 1.172, de fecha 3 de diciembre del año 2003, que fue adoptado por el organismo mediante la Resolución ENRE N° 30, de fecha 15 de enero de 2004.

Se pone en conocimiento de los participantes que funcionarios del ENRE están presentes para colaborar y facilitar el acceso de quienes se inscribieron a tal efecto, que el desarrollo de la misma será registrado de manera taquigráfica, videograbada, y también podrá seguirse en vivo por la plataforma digital YouTube.

Quiero aclarar que, por primera vez, la transmisión de la Audiencia será subtitulada, a fin de posibilitar una mayor accesibilidad al público en general, sin perjuicio de los mecanismos legales mencionados perfectamente, con un criterio de accesibilidad que estamos empezando a adoptar en todos los estamentos del ENRE.

Conforme lo normado por el Reglamento de Audiencias Públicas, a partir del 11 de noviembre de 2022 y hasta las veintitrés horas y cincuenta y nueve minutos del día 28 de noviembre de 2022, se habilitó el Registro de Participantes en la página web <https://www.argentina.gob.ar/enre/tarifas/audiencia-publica-transporte-2022>, donde se registraron a fin de su participación en esta Audiencia veintiocho inscriptos, conforme al Acta de Cierre de Inscripciones labrada al momento de dicho cierre que consta

digitalizada como IF-2022-128412430-APN-SD#ENRE en el Expediente N° EX-2022-120090876-APN-SD#ENRE.

Considerando las facultades del Decreto PEN N° 1.172/2003, que confiere a la Presidencia de la Audiencia Pública y dando inicio formal a los recaudos de la misma, se aprueba el correspondiente Orden del Día invitándose a considerar los puntos que lo integran.

Se deja constancia que, con fecha 28 de noviembre de 2022, el mencionado Orden del Día ha sido debidamente publicado en la página web del ENRE, para conocimiento de los participantes, autoridades, público en general y los medios de comunicación.

Con referencia a los hechos y el derecho a considerar, se exponen sucintamente los motivos y los objetivos de la convocatoria.

Es dable señalar que la Ley N° 27.541, que es la Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva, facultó al Poder Ejecutivo Nacional a iniciar un proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral o realizar una revisión de carácter extraordinario, en los términos de la Ley N° 24.065.

En este sentido, el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1.020, de fecha 16 de diciembre de 2020, determinó el inicio de la renegociación de la RTI vigente, correspondiente a las prestadoras de los servicios públicos de transporte y distribución de energía eléctrica bajo jurisdicción federal. En este momento estamos discutiendo los temas que tienen que ver con el transporte de la energía eléctrica.

Asimismo, se encomendó a este Ente Nacional a realizar el proceso de renegociación de las revisiones tarifarias, considerándose necesaria la reestructuración tarifaria determinada en la Ley N° 27.541, y además le otorgó diversas facultades a este Ente Regulador para llevar a cabo este procedimiento.

Es por ello que este Ente dictó la Resolución ENRE N° 17, de fecha 19 de enero de 2021, dando por iniciado este proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral para lograr un Régimen Tarifario de Transición (RTT), hasta lograr el Acuerdo Definitivo de Renegociación y es, en este sentido, que se convocó a esta Audiencia para que participen las siguientes compañías bajo jurisdicción del ENRE: la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSPA S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL COMAHUE SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSCO S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NORESTE ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSNEA S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSNOA S.A.), la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE CUYO SOCIEDAD ANÓNIMA (DISTROCUYO S.A.) y el ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN (EPEN).

El artículo 8 del citado decreto determinó la aplicación de los mecanismos que posibiliten la participación ciudadana, contemplando las previsiones del Reglamento General de Audiencias Públicas para el PODER EJECUTIVO NACIONAL aprobado por el Decreto N° 1.172/2003 o bien el régimen propio de participación que el Ente disponga conforme a su normativa.

Y el artículo 2 de la Resolución ENRE N° 17/2021 también estableció las diversas formas de participación ciudadana que el Ente puede disponer a los efectos de garantizar la publicidad de los actos del Estado y el debido cumplimiento del derecho al acceso a la información.

Finalmente, por la Resolución ENRE N° 538/2022 se convocó a esta Audiencia Pública para poner en conocimiento de la ciudadanía y escuchar las opiniones respecto de la cuestión que nos convoca.

Hechas estas consideraciones de carácter formal, quería expresar algunas que tienen que ver con nuestras posiciones respecto a la motivación de las audiencias públicas, entendiendo que ha sido, desde el inicio de nuestra gestión, una cuestión indeclinable, por lo cual muchas veces hemos manifestado que no avalamos otro procedimiento para el otorgamiento de aumentos tarifarios que no tengan que ver con el apego a la normativa vigente y las audiencias públicas.

A fin de continuar con este proceso de adecuación transitoria de tarifas del servicio público de transporte de energía eléctrica, como dijimos anteriormente, convocamos a las empresas concesionarias de transporte a que elevaran sus respectivas propuestas para obtener una adecuación transitoria de tarifas, ello dentro del marco general dado por el Decreto 1020/2020, el cual establece un proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral con carácter previo a definir las tarifas a aplicar por las concesionarias.

Creo necesario brevemente realizar una caracterización general sobre el instituto de la Audiencia Pública. Se trata de una instancia formal de participación ciudadana que constituye una valiosa herramienta que emplean los Estados modernos para formar su voluntad, es decir, de manera previa a tomar una decisión que afecta a la población, escuchar las voces de todos los actores sociales involucrados en la misma a los efectos de explicitar, reconocer y evaluar los intereses contrapuestos y los respectivos argumentos de las partes, y a su vez transparentar la gestión administrativa de los actos de gobierno.

El mecanismo de Audiencia Pública se encuentra contemplado expresamente en el texto de la Ley N° 24.065, de energía eléctrica, en sus artículos 11, 13, 32, 46, 48, 73 y 74, alcanzando las cuestiones vinculadas a la autorización de construcción y ampliación de instalaciones, fusión de empresas, infracciones a la Ley N° 24.065, por actos violatorios a la libre competencia y/o de abuso del monopolio natural, y, finalmente, por cuestiones atinentes al régimen tarifario, como es el caso que nos convoca.

Es precisamente en este último sentido cuando la Audiencia Pública cumple la función de etapa de defensa de los administrados contra un posible ejercicio abusivo de la función administrativa. Y esto se enlaza y articula, a su vez, con el artículo 42 de nuestra Constitución Nacional, la garantía al derecho a la protección de los usuarios y consumidores, asegurando el derecho al acceso a la información de manera oportuna, completa, adecuada y veraz. A su vez, para la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, y al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos. Asimismo, otorga una garantía de razonabilidad para el usuario y disminuye las estadísticas de litigación judicial sobre las medidas que se adoptan.

En este sentido, quiero poner en relieve que, sin perjuicio de reconocer que la normativa vigente establece el carácter no vinculante de la Audiencia Pública, nuestra intención es que la misma no se vea reducida a un “trámite formal”, es decir, realizar esta Audiencia Pública solo para cumplimentar un requisito reglamentario a los efectos de la plena legalidad del procedimiento. No. Nuestro propósito es que lo que hoy se discute en esta Audiencia Pública sea verdaderamente un insumo a tener en cuenta en la decisión final con respecto a la tarifa a aplicar.

Esta Audiencia Pública no será un formalismo y considero muy valioso los aportes y las opiniones que realicen cada uno de los participantes. De esa forma toma verdadero sentido este instrumento de la democracia participativa cuyo objetivo es la intervención ciudadana en el proceso de toma de decisiones del Estado, participando con su voz en la elaboración de disposiciones de alcance general a cargo de la Administración cuando las mismas puedan proyectar efectos sobre los derechos e intereses de los usuarios. No se trata para nosotros de un mero trámite a cumplimentar, sino de una verdadera fuente de información y de debate democrático en donde escucharemos con atención a todas las partes interesadas -empresas concesionarias, asociaciones de usuarios, legisladores, sindicatos y participaciones particulares- cuyas contribuciones, planteos y puntos de vista van a enriquecer el proceso decisorio de este Ente Regulador.

En rigor, esta Audiencia Pública que celebramos tiene raigambre constitucional y constituye una parte esencial del procedimiento administrativo previo y necesario respecto a los derechos en juego.

Debemos destacar que hemos procedido a brindar para el debate toda la información necesaria que permita la discusión libre y fundada de las modificaciones propuestas. Esta información fue publicada de forma completa en la página web del ENRE el día 11 de noviembre para conocimiento de todas las partes interesadas.

La sociedad moderna del siglo XXI es una sociedad cuya tecnología se basa en la energía eléctrica. La usamos en nuestras viviendas, para iluminarnos, para calefaccionarnos, para combatir el calor, para refrigerar, para cocinar alimentos, para calentar, para todo lo que tenga que ver con una simbiosis que se va dando en cambios de modalidades de consumo, que tienen que ver con atribuir cada vez más importancia a lo que tiene que ver con el servicio de energía; en la industria, para producir infinidad de bienes y servicios; en el transporte público, en los subtes, y para hacer funcionar las tecnologías de la información y comunicación de las que dependemos para comunicarnos, informarnos y entretenernos, y en un horizonte cercano, no mayor a veinte años, será la principal fuente de energía de los automóviles. De hecho, Europa estableció el año 2035 como plazo final para la producción de automóviles con motores de combustión interna.

En síntesis, vivimos en una sociedad basada en la electricidad. Dependemos tanto de esa energía que su demanda es inelástica; no podemos sustituirla por otra en su totalidad. No al menos si pretendemos conservar los estándares de confort propios de las sociedades modernas.

Atento a que la base de los servicios públicos vinculados al disfrute de los derechos humanos es parte de las funciones de los Estados, la Corte Interamericana ha indicado que, en los contextos en los que estos son prestados por agentes privados, los Estados mantienen la titularidad de proteger el bien público respectivo para garantizar una efectiva protección de los derechos humanos de las personas bajo su jurisdicción, y así lo ha expresado la Corte Internacional de Derechos Humanos en el Caso Ximenes Lopes, sentencia del 4 de julio de 2006.

Por otro lado, las empresas transportistas tienen la responsabilidad de respetar los derechos humanos reconocidos en los pactos, tratados y declaraciones internacionales; la responsabilidad empresarial, como señala Naciones Unidas, de respetar los derechos humanos en sus operaciones y prácticas corporativas, mediante el ejercicio de la debida diligencia para evitar impactos negativos sobre los derechos de los usuarios.

Nuestra intención, por otro lado, y a tenor de lo antedicho, es la de promover un compromiso público y de buena fe de las empresas de forma que se trascienda la visión de responsabilidad social empresarial tradicional hacia parámetros vinculantes dirigidos al efectivo respeto de los derechos humanos.

Como sabemos, el transporte dentro del mercado eléctrico tiene por principal función vincular la oferta de generación de energía eléctrica con su demanda por parte de los usuarios residenciales, usuarios generales y grandes usuarios. La expansión de nuevos tramos del sistema de transporte de energía eléctrica está a cargo de los usuarios y del Estado. Y los costos que demande la expansión no se incluyen en la tarifa de transporte. Dentro de la tarifa de transporte encontramos los recursos que el sector utiliza para la operación y mantenimiento, salarios del personal, inversiones -en el sentido de solventar la reposición de elementos técnicos, insumos rotables, e incorporación de tecnología- y la renta empresaria.

Para que la red funcione debe recibir el debido mantenimiento en tiempo y forma. Pero además debe funcionar cumpliendo determinados estándares de calidad de servicio. En ambos casos, mantenimiento y calidad son exclusiva responsabilidad de las empresas concesionarias y así está establecido en los contratos de concesión a los que adhirieron voluntariamente. Dado que el sistema de transporte es el que define el “techo de la calidad” del suministro eléctrico, ya que las distribuidoras no pueden mejorar el suministro que reciben de “aguas arriba”, sino que su tarea se limita a sostenerlo y distribuirlo a los usuarios. Es por ello que la etapa del transporte de energía resulta clave en todo el sistema.

La Ley 24.065, régimen de la energía eléctrica, define en su artículo 1° al transporte de energía eléctrica como un servicio público. Por lo cual, dicho servicio debe cumplir con las exigencias de seguridad, calidad y confiabilidad propios de todo servicio público y que son producto del fiel cumplimiento de los requerimientos técnicos y operativos y de las normas regulatorias establecidas por el ENRE.

Es deber del regulador propender a mantener la calidad del servicio eléctrico de modo que éste lo preste en las condiciones que la comunidad de usuarios requiere. El servicio de transporte en extra y alta tensión es indispensable para el desarrollo armónico de la Nación, de las economías regionales y de las comunidades que la conforman.

Es por ello que, ante la situación económica que presiona sobre los costos de la prestación del servicio, la presente audiencia tiene por objeto el debate sobre los impactos que el contexto tiene sobre la situación prestacional.

Pero no por ello escapa a este Regulador la falta de proactividad que el subsector tiene en relación a las necesidades de las demandas provinciales y el crecimiento sistémico. Las concesionarias se centran en sus necesidades sin articular con las provincias respecto de las necesidades de las demandas provinciales, produciéndose así una “doble mirada” sobre un servicio público indispensable. La mirada centralizada de quien resguarda sus instalaciones y necesidades operativas-comerciales, desplazando las necesidades de la demanda, que son su razón de existencia y, en última instancia, su fuente de ingresos.

Estamos enfrentando picos de demandas complejos y aleatorios debido a las condiciones climáticas, lo que exige del transporte de energía la máxima disponibilidad y flexibilidad. Mientras, las concesionarias son renuentes a cumplir acabadamente con las condiciones de calidad de servicio. Resulta inadmisibile que, tras más de 25 años de concesión, aun no hayan desarrollado las sinergias con demandantes, agentes distribuidores y provincias y resulten un eje propositivo para sortear la enorme presión que existe sobre los sistemas.

Hemos sido y seremos implacables con el control de calidad y las sanciones, porque los concesionarios no deben ni pueden usar las instalaciones a cargo y su gestión como elemento de presión para mantener sus ingresos, afectando la calidad de servicio de los usuarios.

Hoy se cumplen 91 días de mi asunción en esta intervención y desde el primer día vengo recibiendo por parte de las empresas de transporte y distribución reiterados e insistentes pedidos de una actualización tarifaria. Incluso con peticiones de que las mismas fueran otorgadas por fuera del régimen de Audiencia Pública, propuesta que, como dije al principio, rechazamos de plano.

También cabe mencionar que durante buena parte de este tiempo el sector estuvo en estado de alerta y movilización por parte del gremio, con motivo de la demanda de una recomposición salarial, la cual en la mayor parte del sector fue resuelta favorablemente a principios del mes de noviembre. Dicha recomposición salarial entendemos que seguramente es justa y necesaria, y fue usada permanentemente por el sector para requerir el aumento de la tarifa.

Mi posición sobre el valor de las tarifas de los servicios públicos es ampliamente conocida. Siempre ha sido la misma y la he sostenido públicamente desde hace muchos años. No pueden pretenderse tarifas del Primer Mundo con servicios cuya calidad es del Tercer Mundo. Seguidamente, los concesionarios podrán contraargumentar que tampoco se puede tener la calidad del Primer Mundo con tarifas del Tercer Mundo. Es verdad, pero también podríamos discutir que a lo largo de la historia de las privatizaciones del sector eléctrico tuvieron muchas veces tarifas próximas a las del Primer Mundo, y, sin embargo, la calidad del servicio no mejoró sustancialmente.

La siguiente fase del debate se manifiesta cuando los concesionarios argumenten –lo hicieron reiteradas veces en otras audiencias públicas pasadas y seguramente lo dirán hoy– que el propio texto de la Ley 24.065 establece, en su artículo 41, que los servicios “...deberán posibilitar una razonable tasa de rentabilidad...”, a lo que respondemos anticipadamente que también el artículo 40 de la citada ley menciona que “...los servicios serán ofrecidos a tarifas justas y razonables.” Y que también el artículo 41 menciona que la tasa de rentabilidad razonable “...deberá guardar relación con el grado de eficiencia y eficacia operativa de la empresa.”

Recordemos que el mayor apagón de la historia nacional se produjo un 16 de junio de 2019 –el denominado “apagón del Día del Padre”–, durante un período de total recomposición tarifaria luego de la RTI de 2017, en donde las transportistas prácticamente triplicaron sus ingresos mediante un procedimiento que fue oportunamente muy criticado. Este hecho objetivo, un colapso masivo que afectó a todo el Sistema Argentino de Interconexión –SADI– y dejó sin servicio a millones de personas durante más de 14 horas, llegando a afectar incluso regiones del sur de Brasil y Uruguay, cuestiona entonces el argumento que establece que la baja calidad del servicio es producto del retraso tarifario. Porque cuando tuvieron la tarifa que pedían, no pudieron impedir dejar sin luz durante 14 interminables horas prácticamente a todo nuestro país, hecho que, como todos conocen, motivó las respectivas sanciones del organismo en el cual me desempeño como interventor.

En fin, para intentar salir de este círculo vicioso de quién tiene la culpa y encontrar una síntesis que nos permita resolver esta discusión, creemos que la respuesta se encuentra en encontrar una tarifa que sea factible para el usuario y que se relacione directamente con el actual contexto socioeconómico que vivimos. No se puede pretender recomponer la rentabilidad en una Argentina que atraviesa un momento muy difícil con índices socioeconómicos durísimos que nos duelen a todos.

La tarifa final surgirá en definitiva de los estudios que realizarán los equipos técnicos del ENRE y en función a la evaluación de los datos y de los argumentos que surjan en esta Audiencia Pública. Los concesionarios deberán entender y aceptar que en el actual contexto económico y social la tarifa a la que accedan será la posible, y no la deseada. Esto desde ya deben saberlo y asumirlo.

Si bien la incidencia de la tarifa de transporte es el menor de los cuatro componentes tarifarios -generación, transporte, distribución e impuestos-, y su impacto económico es del orden al 2 por ciento del total de la factura eléctrica, de todas maneras quiero hacer explícito el compromiso público de esta intervención que vamos a defender cada peso que deban pagar los usuarios, buscando atenuar al máximo el impacto económico en los hogares de esta adecuación tarifaria.

Tenemos que evitar reduccionismos tales como considerar a la energía eléctrica solo como un producto del mercado, para reconocerlo como un servicio básico ligado a una vivienda digna, y su accesibilidad como un derecho humano. La energía eléctrica es una necesidad básica insustituible y forma parte de los derechos humanos de tipo económico y social.

Finalizando, la actual situación económica que afecta a nuestro país nos obliga a actuar con mucha cautela y prudencia al momento de fijar nuevos valores de los servicios para poder asegurar al usuario un alto grado de certeza, previsibilidad, gradualidad y razonabilidad en dichas tarifas. Se trata de cumplir con los principios rectores que estableció en el año 2016 la Corte Suprema de Justicia de la Nación en materia de razonabilidad de la política tarifaria a implementar en el caso de los servicios públicos. Estos principios son y serán el norte que guía el accionar de esta intervención, como dije al asumir.

Muchas gracias, y damos inicio a la Audiencia otorgándole la palabra al primer inscripto, según consta en el orden del día.

-Luego de unos instantes:

Sr. Forns.- Buen día, señoras y señores, autoridades, participantes, asistentes y público en general. Mi nombre es Máximo Forns, soy gerente de Operación de TRANSNOA, empresa que represento en esta Audiencia.

El marco normativo de esta presentación es el indicado en esta diapositiva; es el mismo de la audiencia realizada el 17 de febrero de 2022, agregándose la resolución 539/2022, que convocó a los transportistas a esta Audiencia para la presentación de propuestas para la adecuación transitoria de tarifas.

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.

TRANSNOA, 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, mostraré 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. Esta red, estructuralmente importante, es existente. 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 indica 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.

En esta diapositiva se muestra 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.

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.

Con el objeto de comparar distintos indicadores, dado que se trata de diferentes magnitudes, se los muestra en esta diapositiva por unidad; es decir que el valor 1 de cada uno de ellos es el correspondiente al inicio de la concesión, y el valor de las barras corresponde al que se alcanzó en octubre de 2022.

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.

No obstante lo expresado, se observa 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.

Nuestro 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.

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 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, como se ve en esta diapositiva, hemos 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 hacia nuestros 82 usuarios directos conectados a la red de transporte.

Describiremos a continuación la propuesta de TRANSNOA 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.

Este gráfico muestra el destino porcentual de las inversiones requeridas durante lo que resta del año 2022 y todo el 2023, siendo las de mayor incidencia las de 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.

Este gráfico muestra 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.

Finalizo con esto la presentación, agradeciendo vuestra atención.

-Luego de unos instantes:

Sr. Paredes.- Buenos días. Mi nombre es Gustavo Paredes, gerente de Operaciones y de Ingeniería Regulatoria de la empresa TRANSNEA, y voy a hacer la presentación en esta Audiencia Pública en representación de la misma. El agradecimiento a las autoridades regulatorias y del sector y al público en general que está asistiendo a la audiencia.

TRANSNEA es la EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NORESTE ARGENTINO y se presenta a esta audiencia en el marco normativo que ya fue mencionado por los disertantes que me precedieron: brevemente, la ley 24.065 y decretos reglamentarios, el contrato de concesión de la empresa, la ley 27.541, el decreto consecuente 1.020/2020, y las resoluciones ENRE 57/21, 25/22 y la que convoca esta audiencia, la 539/22.

El contexto general dentro del cual se desarrolla esta audiencia es el siguiente. No vamos a dejar pasar el tema de la pandemia por Coronavirus porque fue un aspecto determinante, como veremos un poquito más adelante, en las cuestiones de mantenimiento en el período 2020 y finales de 2021. Así que vaya nuestra puntualización al respecto.

En cuanto a la trayectoria en sí de la empresa, a similitud de otras transportistas troncales, llevamos 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.

Por ello, y en la actual circunstancia, que ya se fue bastante explicitada en la introducción, vamos a hacer un requerimiento de fondos que consideramos 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.

Pasaremos a describir brevemente la parte técnica de la empresa. Acá están resumidas las principales variables. Ustedes saben que 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 hemos distribuido por provincias; ahí aparecen las provincias, como les mencioné: Chaco, Corrientes y Formosa. Tenemos 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 vemos 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. Ahí se aprecia lo que mencioné: 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, redundaba en lo que observamos en esta filmación, 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, tenemos 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 redundaba 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.

Están indicados los valores técnicos agrupados por provincia, donde simplemente hemos reflejado lo que ya mencionamos anteriormente. Sigue como característica principal lo que ya les mencioné: 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, que lo menciono para usuarios provinciales, que ya lo conocen, 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” me refiero a valores de potencia, no a cantidad de centrales.

En la siguiente filmación vemos la evolución de la demanda de energía y potencia. Acá hemos tomado como año de partida el 2004; más adelante vamos a ver valores con referencias anteriores. Simplemente es para mostrar la tendencia creciente más o menos hasta el año 2017, en ambos valores. Tenemos energía en la línea continua y potencia en las barras; 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, un pequeño repunte de ambas variables. En 2022 está proyectando lo que es potencia al 31 de octubre, y en lo que es energía, hemos hecho una integración hasta diciembre con valores estimados para noviembre y diciembre.

Ahora 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. En naranja están los valores base, que a similitud de lo que presentó el colega de

TRANSNOA, 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.

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 mencioné. 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, 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.

Tomamos esto de manera indicativa, nada más, en la evolución del otro subperíodo, 2016-2022, porque se trata de un período particular, por lo que les mencioné, donde se observa un crecimiento menor de esas variables que les he comentado. 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.

Acá 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, 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 eso, 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.

Esa es la descripción técnica, sucinta, de la empresa. Pasamos a la parte monetaria, donde vamos a plantear brevemente el tema de los ingresos requeridos, recordando lo que ya se mencionó, un poco 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 le hemos agregado nosotros, 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.

Así está armado el esquema remuneratorio.

Nosotros, entonces, enmarcamos este régimen tarifario de transición y hacemos 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 hacemos notar el aspecto vinculado a requerimiento de personal, donde hacemos 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.

Menciono dos aspectos interesantes, que en ciertas zonas hay dificultades para conseguir personal técnico calificado. Y también consideramos importante, y estamos encarando algo al respecto, 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.

Volviendo 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. Nosotros -no lo hemos mencionado- somos herederos de Agua y Energía y hemos 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.

Puesto en forma gráfica lo que mencioné, acá se muestran las inversiones requeridas. Estamos hablando 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 tenemos 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 agregamos los gastos en remuneración y cargas sociales, impuestos y gastos de capital CAPEX, tenemos este gráfico que vemos acá, 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.

Y luego, finalmente, haciendo la relación entre los ingresos estimados, regulados, que son regulados ¿no es cierto? Está de más aclarar que los únicos ingresos que tiene la empresa son regulados principalmente...

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Paredes.- ...y los egresos que les acabo de mencionar, surge el déficit de 3.249 millones de pesos para el período mencionado.

Entonces, para finalizar, 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.

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Paredes.- Así que eso es todo, muchas gracias por vuestra atención y quedamos a disposición con posterioridad. Gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Tarca.- Qué tal, buenos días. Mi nombre es Pablo Tarca, director general de TRANSENER.

En primer lugar, quiero agradecer a las autoridades del ENRE y a sus funcionarios, que han dado impulso a esta revisión de las tarifas de las empresas de transporte. Y en esta oportunidad voy, como parte del proceso de renegociación tarifaria... Esta es la audiencia pública en la cual nuestro interés es poder hacer una presentación resumida con los principales puntos y conceptos que constan con todos los detalles y sustentos en el material que está en el expediente del ENRE.

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.

Contamos 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.

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.

La sociedad controlante tiene una tenencia igual, 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.

El transporte tiene dos roles principales en la prestación del servicio público de suministro eléctrico. Por un lado, como fue mencionado por el interventor en la introducción de esta audiencia, define la máxima calidad de servicio que es posible que reciba cualquier usuario. Podríamos 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 nuestras 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.

Yendo a 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.

Como se puede ver en el gráfico, 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 hablamos de inversiones en las compañías como TRANSENER, estamos hablando 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 57 por ciento 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 muy concreta, 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.

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 podemos ver 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.

¿Cuál es la tarifa que estamos solicitando? 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.

-Luego de unos instantes:

Sr. Tarca.- Qué tal, buenos días. Vuelvo a presentarme, en esta oportunidad como director general de TRANSBA. Soy Pablo Tarca. Agradezco nuevamente a todos los funcionarios del ENRE y a su intervención por haber impulsado esta revisión de tarifa, sensible a la necesidad que tienen las empresas de transporte en este momento.

TRANSBA 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, nos vamos a remitir 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.

La tarifa que estamos 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.

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. Muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Aenlle Guerra.- Buenos días, señor presidente de la audiencia, autoridades presentes y público en general.

Me presento. Mi nombre es Fernando Javier Aenlle Guerra y me dirijo a ustedes en mi carácter de apoderado de la empresa de transporte de energía eléctrica por distribución troncal de la Patagonia. Y quiero agradecer la posibilidad de participación en esta audiencia pública, a la cual TRANSPA se presenta dentro del proceso de renegociación de la RTI, previo a definir la tarifa de transición a aplicar por la concesionaria del servicio de transporte de energía eléctrica.

Como modo de introducción queremos presentarnos como compañía, mencionando que TRANSPA lleva más de 28 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.

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.

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, 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, los flujos solicitados en la PEF, con una proyección de inflación del 60 por ciento 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, 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.

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, 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.

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, consideramos 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 esta 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, queremos destacar 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, les presentamos los cálculos tarifarios correspondiente a una de las mayores distribuidoras de la Patagonia sobre las tarifas vigentes. En el mismo se puede observar 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.

Ya yendo a nuestro petitorio, solicitamos: 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.

Agradecemos nuevamente la posibilidad de haber participado en esta audiencia y agradecemos también de toda vuestra atención. Muchísimas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Ferrer.- 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 Sociedad Anónima.

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 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.

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 requerimientos técnicos y operativos.

En esta filmina 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.

Previo a entrar al 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, 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 interrumpen 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.

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.

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.

Un punto no menor y que resulta necesario destacar 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, 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 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, resulta importante destacar 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 por ciento 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, cabe mencionar que cuando TRANSCOMAHUE Sociedad Anónima 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.

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 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 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, 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.

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 he 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, reiteramos 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 por ciento ya ha superado su vida útil.

Habiendo mencionado los puntos más relevantes del plan de inversiones propuesto, consideramos 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 por ciento 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, entendemos 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.

Resulta importante mencionar que esta 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.

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 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, podemos citar 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, manifestamos 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, solicitamos 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 eléctrico, 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.

Sin nada más para agregar, agradezco en mi nombre y en el de las autoridades de TRANSCOMAHUE, la oportunidad brindada en el marco de la renegociación de la transición de la tarifa eléctrica. Muchas gracias.

Sr. Dondero.- Buenos días. En primer término, quiero saludar a las autoridades presentes, a todas las personas que integran el ENRE y que han permitido realizar esta audiencia pública.

Mi nombre es Gustavo Dondero. Me presento en esta audiencia en calidad de responsable de Operación y Mantenimiento y apoderado de DISTROCUYO.

Mi presentación contiene los antecedentes del período de transición, una breve descripción de DISTROCUYO, el sistema de transporte en cuanto a su desempeño, la gestión durante el período de transición, la proyección económico-financiera solicitada por el ENRE y algunas conclusiones y requerimientos para este período.

Como antecedente del período de transición tenemos, 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.

Posteriormente, el decreto 1020, del 17/12/2020, del Poder Ejecutivo Nacional, 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, la resolución 74/2022, del presente año, otorgó un 46 por ciento de incremento de los valores tarifarios a aplicar por DISTROCUYO al equipamiento regulado, y más recientemente la resolución 539, 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.

El sistema de transporte de DISTROCUYO, de la distribución troncal de la región de Cuyo, la mostramos en pantalla en color azul, donde se comparte con otros agentes del área también. DISTROCUYO es la Empresa de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal, concesionada por el Estado Nacional, con el objeto de prestar el servicio de transmisión y transformación de energía eléctrica en la región de Cuyo. Opera y mantiene 1.276 kilómetros de línea en 132 y 220 kilovoltios, diez estaciones transformadoras, cuatro parques de interconexión, los cuales están instalados (inaudible) y algo más de setenta puntos de conexión con otros agentes del mercado eléctrico mayorista en el área.

¿Cómo fue la gestión durante el período de transición? A efectos de interpretar correctamente la propuesta de adecuación de los ingresos de DISTROCUYO, resulta oportuno tener en cuenta los antecedentes más recientes asociados a la gestión de esta transportista en el marco de la ley 27.541, en la cual el período de transición se ha dado manteniendo nuestras políticas de gestión.

En especial a partir de la última revisión tarifaria integral dispuesta por resolución 68, DISTROCUYO ha venido desarrollando un plan (inaudible) objetivos claros 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 venimos cumpliendo, como lo demuestran los índices que miden nuestra performance, alcanzando en los últimos años valores realmente de alta calidad. Es decir, aquí se muestra en el gráfico un “lambda” que mide la cantidad de fallas cada 100 kilómetros, en una ventana

de doce meses, de 0,30, es decir, para este caso solamente 4 fallas en los últimos doce meses.

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 que recién mencionaba, podemos decir que en todo momento hemos cumplido más del 90 por ciento de lo previsto. Especialmente en 2022 hemos excedido el 100 por ciento de lo previsto, producto de condiciones técnicas (*inaudible*) dicho plan de inversiones previsto. Aun en un contexto donde las previsiones de inflación y de salarios se había fijado en un 33 por ciento, cuando el resultado real de estos índices indica una variación cercana al 100 por ciento.

Continuando con la gestión, con la promulgación de la ley 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 estas 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 de este año, luego de 31 meses de mantener los ingresos invariables, mediante la resolución 74, el ENRE nos otorgó un 46 por ciento de variación en los ingresos que manteníamos hasta el momento, período en el cual nosotros solicitamos más del doble de ese valor otorgado.

Cabe destacar que este reconocimiento parcial de costos, sin el reconocimiento de la debida rentabilidad sobre el capital invertido, incluye, como decía, premisas de evolución económica para 2022 de tasas de variación de 122 pesos por dólar y 33 por ciento de inflación, cuestiones que no se cumplieron, y como todos ustedes saben y podemos ver en este gráfico, en línea azul, la variación de la inflación fue del orden del 180 por ciento, mientras que la tarifa solamente tuvo un incremento del 46 por ciento.

Esta situación nos obligó a modificar los planes de mantenimiento e inversiones, como dije anteriormente, ajustándolos a las posibilidades que permitiesen los reducidos ingresos. Y al mismo tiempo, a recurrir la mencionada resolución 74, sin que a la fecha hayamos obtenido respuesta del ENRE a dicho recurso.

Sin perjuicio de lo manifestado, durante el presente año, condiciones técnicas como les mencionaba (*inaudible*) elementos cerca del límite de vida útil, hicieron necesario proceder al recambio en plazo perentorio de un transformador, varios interruptores y seccionadores, que marcaban condiciones de muy, muy baja confiabilidad.

Esta situación, ya con ingresos reducidos, consecuentemente hizo que se acercara aún más el quebranto de caja operativa de la empresa, como veremos más adelante. Esta situación también la denunciemos al ENRE en reiteradas notas explicando la problemática, y solicitamos por tanto una adecuación de los ingresos, fundamentalmente para cubrir el incremento de precios que enfrenta esta transportista en un contexto de alta inflación, donde el costo del personal, por ejemplo, significa más de un 60 por ciento de los ingresos actuales, no dejando margen para atender adecuadamente el resto de las exigencias.

La proyección económico-financiera que hemos preparado en función de estos requerimientos, que (*inaudible*) es el objeto (*inaudible*) de la RTI de DISTROCUYO ajustado a las siguientes premisas, que están en este momento presentadas en esta imagen.

En cuanto a los ingresos del personal, cuenta con una planta permanente, con los aumentos escalonados según las paritarias. El COPEX es el estrictamente necesario para mantener la actividad de operación y mantenimiento. Y el CAPEX es el necesario para obtener la calidad y disponibilidad que el sistema requiere. No se ha tenido en cuenta rentabilidad sobre capital invertido. Incluye los impuestos, una inflación prevista para 2023 del 60 por ciento y una tasa de cambio al inicio de 166,65 y 269,9 pesos por dólar al final del período. Las penalizaciones reales previstas a liquidar por CAMMESA. Y los valores de 2022 son los reales a octubre.

Así tenemos en cuenta que marca un quebranto de caja, ya para el 2022, de 216 millones de pesos, mientras que al final de 2023 la cifra asciende a 4.108 millones de pesos, justamente, valor que representa el requerimiento para equilibrar los costos previstos en esta proyección económico-financiera.

Asimismo, es importante destacar que las premisas indicadas por el ENRE, principalmente 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.

La evolución -como decía antes- de la inflación, que en este gráfico se ve en forma sombreada la parte estimada, y a partir de la raya vertical, lo estimado en función del presupuesto nacional, se ve claramente que hay una diferencia muy, muy marcada 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 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, finalmente podemos expresar que DISTROCUYO presta un servicio público de transporte de energía eléctrica con excelentes niveles de calidad, pero inexorablemente está sufriendo un progresivo y continuo deterioro desde el congelamiento de las tarifas impuesto por la ley 27.541, por cuanto resulta imprescindible, en el menor plazo posible, recuperar el nivel de inversiones razonable y de forma continua a lo largo del tiempo.

La factura de energía eléctrica de consumo medio, de 450 kilovatios/hora por bimestre, (*inaudible*), en el área donde tenemos la concesión, por montos mensuales de alrededor de 4.000 pesos respectivamente cada provincia, tiene un impacto ocasionado por el incremento solicitado por DISTROCUYO menor a 40 pesos; es decir, del orden del 1 por ciento del monto total de la factura, y apenas algo más de 1 peso 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 27.541 y el decreto de necesidad y urgencia 1.020/2020, DISTROCUYO acompaña al Estado Nacional en cuanto al requerimiento de fijación de un régimen tarifario de transición hasta diciembre de 2023, por cuanto resulta necesario extender el plazo original impuesto por el mencionado decreto. La proyección económica-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 cualquier modificación en dicha PEF afectará directamente a la prestación del servicio.

Los incrementos de ingresos 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.

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 24.065 y el contrato de concesión de DISTROCUYO.

Debe considerarse el correspondiente recupero del saldo inicial puesto a disposición para el período de transición. Para el supuesto en que las premisas adoptadas en la proyección económico-financiera se aparten de lo que realmente ocurra, solicitamos 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.

Puesto que el plan de inversiones contiene equipos importados, solicitamos 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.

Es todo lo que quería comentar y desde ya agradezco mucho la atención y la oportunidad de haber expresado esta proyección económico-financiera que he presentado. Muchas gracias.

Sr. Bobbera.- Buenos días a todos. Mi nombre es Mario Alejandro Bobbera, soy el gerente de Transporte del EPEN y voy a hablar del régimen tarifario de transición de la zona de concesión de la provincia de Neuquén.

Las instalaciones del servicio público de transporte por distribución troncal de la región del Comahue, subsistema Neuquén, 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.

Sus instalaciones, tanto edificaciones como líneas de alta tensión y estaciones transformadoras, son patrimonio del Estado Nacional, les corresponde la jurisdicción federal, y EPEN como concesionaria del mismo 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, en términos generales, establece en el transcurso de los años, abordando en este sentido los riesgos y oportunidades que se presentan para mantener las instalaciones en condiciones adecuadas para la prestación del servicio.

Esta 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, el EPEN en su carácter de agente transportista debe organizacionalmente establecer los procesos necesarios para operar y mantener 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, un sistema eléctrico de potencia propiedad de la Nación Argentina en el territorio de la provincia del Neuquén. Está constituido por 770 kilómetros de línea de 132, 785 megas de transformación instaladas, 91 campos de 132, 152 campos de media y 30 megavoltios/amperes de activos, ubicados, como se ve en el mapa, en el norte, centro y sur de la provincia.

A continuación, se presenta un análisis aproximado de carácter cuantitativo y cualitativo del estado de confiabilidad de activos críticos actualmente en servicio en el sistema eléctrico de potencia, propiedad de la Nación Argentina, basado fundamentalmente en estándares de vida útil estadísticos utilizados por el ENRE en la auditoría técnica y económica de bienes esenciales afectados al servicio público de transporte de energía por distribución troncal, subsistema Neuquén. Fue realizada en el año 2012 por encargo de dicho Ente y otros sugeridos por la experiencia de nuestra empresa. A su vez, evidencia el incremento vegetativo porcentual de los activos críticos instalados en el sistema eléctrico de potencia que el EPEN debe mantener y operar.

Aquí vemos, en las barras rojas, que las estaciones transformadoras de este servicio público 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.

En las imágenes vemos las consecuencias de fallas severas en las estaciones con ciclo de vida útil de sus sistemas de puesta a tierra concluidos. En la figura 1, los daños por incendio en las trincheras; en la figura 2, daños en equipamiento de potencia, en este caso interruptores.

Un análisis similar hacemos en las redes de 132: las barras rojas, en este caso, así como en la anterior filmina se indicaban las estaciones, acá indican las líneas de alta tensión que han concluido su ciclo de vida útil. Y tenemos que hacer un tratamiento similar al de las estaciones transformadoras. Abajo se indica la cantidad de estructuras que significan los 770 kilómetros de línea. Son 3.241 estructuras soporte.

Como ejemplo de la degradación estructural de este tipo de líneas que han sobrepasado el fin de su vida útil, tenemos columnas de soporte de hormigón de LAT de más de 40 años en servicio, y un ejemplo de estructuras colapsadas por fallo estructural en la figura a la izquierda, en la parte de abajo. En la figura izquierda superior se observa una ménsula, con el deterioro del hormigón superficial, donde se pueden ver los hierros de la estructura.

Con respecto al crecimiento que hemos tenido en el sistema por obras y otros sistemas, se ve 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, desde 2016 hasta la fecha, se han incrementado en un 122 por ciento; los interruptores de alta tensión, en un 35 por ciento; los de media tensión en 33 y 13, en un 61 y 36 por ciento, respectivamente, y los transformadores de medida, tanto TI como TV, se han incrementado el 31 por ciento y 18 por ciento. Por último, los relés de protección de todo tipo se han incrementado por estas obras de ampliación de los sistemas en un 54 por ciento.

Con respecto a la seguridad pública, la resolución 620 del ENRE de 2017, el EPEN 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 EPEN, que en su mayoría consisten en viviendas precarias de familias de bajos recursos en la zona del Barrio Parque Industrial de la ciudad de Neuquén, capital. Aquí en la fotografía se observa el caso particular de la línea Alto Valle-Centenario, en la zona del Parque Industrial de Neuquén.

Con respecto a los criterios de OM, el análisis presentado nos permite 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 de este servicio público concesionado a EPEN, y el propósito de la Nación Argentina de garantizar, con el soporte que la infraestructura de transporte de energía eléctrica brinda, una vida social digna para la población existente en el territorio de la provincia del Neuquén, el sostenimiento de la matriz energética del país, por ejemplo, por citar, Vaca Muerta, y el desarrollo económico regional y nacional. Vaca Muerta se encuentra en el mapa de la derecha, en la zona centro norte.

Por ello, 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 de este 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 a lo largo y ancho del territorio de la provincia, y mantener así la mantenibilidad y respuesta en la atención de emergencias, acorde a las demandas de nuestra sociedad.

Aquí se ven las cuadrillas que atacan la parte centro, la norte y la sur.

Con respecto al plan de inversiones 2022-2023 que el EPEN ha presentado a las autoridades nacionales, 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, como vimos, de confiabilidad operativa y funcional. Algunos de ellos ya se encuentran en stock y resta solo el montaje y puesta en servicio en las instalaciones, en reemplazo del activo obsoleto. Sin embargo, actualmente, por razones de servicio, se están concluyendo las obras de restablecimiento de confiabilidad operativa y funcional de la ET Puesto Hernández, la cual colapsará por fin de vida útil de su sistema de puesta a tierra en el mes de diciembre de 2019, como vimos en las filmas anteriores, las fotografías de las trincheras incendiadas y los equipos de potencia destruidos.

Estas obras no estaban contempladas en el plan de inversiones aprobado por la RTI 2017-2022 de EPEN, dado que surgen posteriormente como una necesidad técnica para normalizar las condiciones de seguridad y operación de la ET Puesto Hernández. Esta ET Puesto Hernández queda en el norte de la provincia de Neuquén y está dentro de la zona de Vaca Muerta.

Conclusiones. Apoyado en el contexto expuesto, el EPEN, el 11 de noviembre presentó, como concesionario del servicio público de transporte de la zona de Neuquén, y con el fin de cumplir adecuadamente sus responsabilidades empresariales, hizo entrega, decía, a requerimiento del ENRE, de la proyección financiera del año 2023, las premisas del flujo de fondos y un plan de inversiones 2023 consecuente con dicha proyección.

Como pautas macroeconómicas, según lo indicado por el ENRE, se tomó una inflación de 60 por ciento para el 2023 y un dólar al cierre del mismo año de 270 pesos.

Actualmente, 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.

Por lo anterior, y con el objeto de evitar las consecuencias que actualmente se tienen para la prestación del servicio, resulta necesario que se establezca un mecanismo de actualización periódica trimestral, con una cláusula gatillo, de modo de preservar el valor de las tarifas en relación a un escenario de costos operativos crecientes. Sin esta cláusula, se produciría el quiebre de caja antes de fin de 2023, a razón de un mes cada diez puntos de desvío en la inflación.

Finalmente, es imprescindible que en las evaluaciones que se realicen se tenga presente lo siguiente: la variación de costos desde agosto de 2019 a diciembre de 2022 proyectado es de aproximadamente 370 por ciento, siendo solamente el incremento tarifario recibido por EPEN durante ese período, según resolución 70 de 2022, sólo del 46 por ciento.

La impostergable necesidad de recuperar los niveles de inversión en el sistema, para lo cual 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 otro lado, el peso de la incidencia en la tarifa final de usuario, como indicaban mis colegas, es en todos los casos inferior a los 40 pesos por factura promedio.

El incremento solicitado en términos reales es inferior en un 24 por ciento a la evolución inflacionaria macro acontecida en nuestro país desde agosto de 2019 a diciembre de 2022 proyectado.

Se hace hincapié en que el flujo de fondos y el plan de inversiones 2023 presentado por EPEN al ENRE declara los costos y gastos operativos de la actividad y las inversiones de corto plazo determinadas como de alta prioridad técnica, que la nueva tarifa por prestación del servicio de la distro Comahue EPEN debe cubrir para lo siguiente: 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. Esto significa que 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.

Aquí vemos el gráfico que planteé en otra filmina anterior, donde se ve el incremento de instalaciones en los últimos seis años.

Como punto b, asegurar, mediante una gestión de mantenimiento adecuado, el abordaje y el 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.

Aquí vemos en el gráfico de la derecha el concepto de la curva de la bañera, donde vemos la etapa 1, de mortalidad infantil, la 2, que es el mayor tiempo que un activo permanece en operación y mantenimiento, con fallas esporádicas, y finalmente, en la etapa 3, que es la crítica, donde hay fallas frecuentes, el activo ya concluyó con su vida útil y son parte de los equipos que tenemos en el sistema de potencia del EPEN transportista que debemos reemplazar.

c) Asegurar la atención continua y diligente de los estándares de seguridad pública, medio ambiente y prevención y atención de emergencias, establecidos por el marco regulatorio vigente, según la resolución 2210 del ENRE, y alcanzar el saneamiento económico-financiero que el EPEN, en su carácter de agente transportista distro del MEM, viene padeciendo como consecuencia del congelamiento de la tarifa percibida como tal desde el mes de agosto de 2019 hasta el presente, el impacto de la inflación sobre la estructura de costos característica de este servicio público, desde ese entonces a la fecha, con sólo un ajuste insuficiente del 46 por ciento en febrero de 2022 y el impacto adicional derivado de la imprevista pandemia mundial por COVID-19.

Muchas gracias.

Sr. Arias.-Muy buenos días. Quiero agradecer al ENRE, a las autoridades del ENRE, a su interventor, Walter Martello, por esta posibilidad que nos dan. Mi nombre es Gastón Arias, soy secretario de Servicios Públicos de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de

Buenos Aires. Así que voy a hacer una exposición en representación de los intereses de los bonaerenses.

Dentro del marco del artículo 42 de la Constitución Nacional y 38 de la Constitución Provincial, destacamos como valor preminente la protección de los intereses económicos de los usuarios y consumidores. De ahí 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.

Las tarifas de los servicios públicos 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. Y también cuando posibilitan el mantenimiento del servicio y que pueda ser prestado en forma continua bajo las normas reglamentarias, ellos garantizando la calidad y la seguridad respecto de la vida, la salud y el patrimonio de los usuarios, sin ninguna distinción.

Asimismo, el Estado debe promover la universalidad del servicio para que todos los que lo necesiten puedan acceder en forma igualitaria a través de subsidio o exenciones.

En principio, la verdad es que esta Defensoría quiere felicitar y realmente vemos con mucho beneplácito la exposición que hizo al inicio de esta audiencia pública el interventor, Walter Martello, por el tenor de la misma y la mirada que tiene hacia los usuarios, en este caso, hacia nuestros compatriotas de todo el territorio argentino.

Si bien el concesionario sólo tiene a cargo la operación y el mantenimiento, queremos decir que, en la anterior gestión de gobierno, en la gestión del expresidente Mauricio Macri, no hemos visto grandes mantenimientos ni ejecuciones en lo que tiene que ver con el transporte. El principal déficit en infraestructura en el sector eléctrico es justamente el del transporte, porque cuando se produce una falla en alguna instalación, en este caso de la provincia de Buenos Aires, los cortes que se han producido han sido largos, grandes y prolongados. Justamente estoy hablando en este caso de la provincia de Buenos Aires, estamos hablando de TRANSBA.

Para comentar algunas cuestiones que tienen que ver con lo que hemos podido indagar e investigar, nos hemos tratado de informar, dado que normalmente esta Defensoría actúa en las audiencias públicas en todo lo que tiene que ver en materia eléctrica, en materia de distribución y no tanto en materia de transporte, pero sí nos pareció realmente importante esta posibilidad de la audiencia que nos ha brindado el ENRE para hacer este planteo, fundamentalmente porque hemos observado con asombro que todas las exposiciones de las distintas empresas solamente están hablando de tarifa y la verdad que se ha escuchado muy poco en cuanto a la ejecución de obras que tienen que ver con el mantenimiento.

Es así que hemos podido observar que el ejecutado –no importa qué empresa- en todos los casos no supera el 29 por ciento. Y esto realmente es llamativo e implica también todas estas dificultades que tenemos en materia del servicio eléctrico.

Para culminar, volvemos a plantear que cuando hubo una tarifa dolarizada, tampoco se produjeron estas ejecuciones, como siempre se piden en estas audiencias. Reitero que en ningún caso el ejecutado ha superado el 29 por ciento.

Para ilustrar, también hemos podido averiguar e informarnos que en nuestra provincia de Buenos Aires es necesario incrementar los planes de mantenimiento preventivos en los activos concesionados, de manera de evitar salidas de servicio intempestivas y con la rotura de equipos, por ejemplo, en el caso de los incidentes de Bahía Blanca y Pedro Luro del último año.

También poner énfasis en la renovación y/o el recambio de instalaciones que están obsoletas, producto del transcurso del tiempo, evitando así salidas de servicio no

programadas, que por supuesto repercuten directamente en la distribución y fundamentalmente impactan negativamente a todos los usuarios de la provincia de Buenos Aires.

Muchísimas gracias.

Sra. Grosso.- Buenos días a todos y a todas. Desde la Defensoría del Pueblo de la Nación Argentina celebramos la realización de esta audiencia.

Nuestra institución vela por los derechos de las usuarias y usuarios y es la única institución nacional de derechos humanos en la Argentina reconocida por Naciones Unidas y vela por el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible, los tratados internacionales de derechos humanos e informa por las recomendaciones que se le hacen al país en el EPU. Es en ese marco y en ese doble carácter que analizamos la información puesta a disposición y realizamos las siguientes observaciones.

La Defensoría del Pueblo de la Nación participó en todo el proceso de renegociación de contratos. Desde marzo de 2005 fuimos críticos en cuanto a la situación económico-financiera de las empresas, el plan de inversiones y la exigencia en el pago de las multas. En la audiencia pública de 2016, vinculada con la revisión tarifaria integral, insistimos en que el ENRE debía analizar y evaluar 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.

En el 2021, iniciado el nuevo período de renegociación tarifaria, nosotros insistimos en que debe brindarse a los usuarios y las usuarias certeza y horizonte normativo.

¿Qué es la RTI para la Defensoría? Es el estudio del nivel socioeconómico de los usuarios para su correcta categorización. Es el establecimiento de parámetros de calidad y modelos de control. Es, como también recientemente dijo el interventor del ENRE, 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.

Es el establecimiento de criterios para la gestión ambiental con enfoque basado en derechos humanos. Es la exigencia de una estructura de financiamiento equilibrada. Es 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.

En las presentaciones, las transportistas, y de manera sintética, solicitaron incrementos tarifarios del 70 por ciento; también indican reclamos administrativos sin resolver y planteos de reserva de derechos y acciones que podrían tener un impacto en las facturas finales de los usuarios. También solicitan las revisiones trimestrales que reflejen variaciones de costos y solicitan los ajustes correspondientes.

Pero nos preguntamos entonces cuál será el impacto para el usuario. Esto nos genera una incógnita. En lo que en definitiva se apruebe para transportistas y distribuidoras, es imprescindible tener en cuenta la capacidad económico-financiera de los usuarios y de las usuarias.

En todas las audiencias públicas sostenemos que para definir incrementos tarifarios 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. Los usuarios y usuarias son el eslabón más débil de esta relación.

Imponer a los usuarios y usuarias nuevos incrementos tarifarios implica analizar si están en condiciones de soportar el pago de tarifas superiores a las vigentes. Tenemos que recordar que está vigente la segmentación de subsidios y se han establecido nuevos precios en el mercado mayorista que aprobaron recientemente los nuevos cuadros

tarifarios. 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.

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.

Debe analizarse entonces si los incrementos pueden llevar a la exclusión del servicio con una afectación directa a los derechos humanos fundamentales. La energía es un derecho esencial. Este 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.

Al decidir sobre los nuevos cuadros tarifarios debe evaluarse entonces la capacidad económico-financiera a los usuarios y usuarias, no puede autorizarse un incremento sin este análisis.

Se observa una crisis en el nivel de ingresos del sector asalariado y de los comerciantes en general, lo cual hace necesario adoptar medidas en defensa y resguardo de los intereses de ellos.

Debe brindarse un horizonte de certeza normativa.

En definitiva, desconocemos cuál será el monto que abonarán los usuarios, el costo de la energía más las nuevas tarifas que se fijen en transporte, en distribución, incluidos impuestos y tasas.

Reiteramos 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.

Sabemos que nos encontramos en una situación de emergencia, pero cuando observamos, como en el presente, una gran retracción de importantes sectores de la economía, no podemos cerrar los ojos. Esta es la realidad y a ellos debemos ponderar para superarla.

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.

Muchas gracias.

Sra. Santagati.- Buenos días a las autoridades presentes, representantes de empresas, expositores y público en general que están siguiendo esta audiencia virtualmente.

Mi nombre es Adriana Santagati y me presento en esta audiencia desde mi lugar de Defensora del Pueblo de la Provincia de Río Negro. Por supuesto que represento a los usuarios y usuarias de mi provincia, donde la empresa concesionaria de este servicio público de transporte de energía eléctrica es la empresa TRANSCOMAHUE Sociedad Anónima.

En principio hemos analizado el requerimiento que la transportadora elevó al ENRE en sus respectivas notas del 8 de septiembre de 2022 y el 11 de noviembre de 2022, las que podemos sintetizar en los siguientes puntos: el congelamiento de sus ingresos desde agosto de 2019 hasta febrero de 2022, con un aumento autorizado por el ENRE, desde ese período a la fecha, del 135 por ciento con una inflación del 363 por ciento 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 por ciento, 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 por ciento, 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, la solicitud de aplicación de una fórmula polinómica de actualización con periodicidad trimestral que permita el normal desarrollo de la actividad.

Sin perjuicio de las razones fundadas por TRANSCOMAHUE, nuestro análisis, desde el lugar de las personas, es el siguiente. Como es de público conocimiento, la situación de crisis económica actual atenta de pleno contra los intereses de usuarios y usuarias, y para ello basta con mencionar, sin mayor estudio, los siguientes datos. De acuerdo al relevamiento del INDEC, el índice de inflación anual al mes de octubre es del 76,6 por ciento, mientras que en la comparación interanual se registra un incremento del 88 por ciento. El valor de la canasta básica alimentaria acumula un aumento interanual del 100,8 por ciento, mientras que una familia tipo necesita 130.000 pesos para no caer bajo la línea de pobreza.

Los datos acerca de la marcha y rumbo económico del gobierno nacional no resultan alentadores, imposibilitando ello, en concordancia con lo que indica la empresa TRANSCOMAHUE, realizar un mínimo de planeamiento y previsión económica, aun en el corto plazo. Una muestra es lo que opinó la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico –OCDE- recientemente, que modificó sus proyecciones de crecimiento económico para la Argentina en 2023, pasando del 1,9 por ciento previsto en junio al 0,5 por ciento, como resultado del deterioro de la actividad experimentado durante la segunda mitad de este año, mientras que la CEPAL estimó un crecimiento del 1 por ciento para 2023.

Teniendo en cuenta lo expuesto, y desde el lugar que ocupamos en esta audiencia, que es velar por los intereses de usuarios y usuarias de la provincia, lo cual implica velar no solamente por el precio sino también por la calidad, desde la Defensoría del Pueblo de Río Negro consideramos que cualquier aumento, por mínimo que sea, impactará de por sí en la ya delicada situación de usuarios del servicio público, aunque hoy solo se trate del aumento de uno de los componentes de la factura, que es el transporte.

No podemos dejar de mencionar que los aumentos esbozados por las empresas transportistas resultan fundados y que deberán ser atendidos en su justa medida. Por lo tanto, la cuestión o interrogante que el Ente Regulador deberá dilucidar es qué porcentaje o sistema de aumento resulta razonable tanto para la economía de los usuarios como para el interés empresarial.

Sabemos que el congelamiento a largo plazo de costos y tarifas nos ha llevado a la situación que hoy estamos atravesando, y también sabemos la importancia que tiene que las transportadoras concreten las inversiones y fortalezcan sus equipamientos para poder brindar un servicio de calidad, pero desde el lugar que nosotros tenemos, sabemos que resulta esencial aminorar los efectos de cualquier aumento porque no podemos permitir que una decisión errónea amplíe el universo de pobres energéticos incorporando a los usuarios de red, quienes debido a un incremento vean comprometida la capacidad de pago de este servicio.

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.

Resulta entonces necesario solicitar a las autoridades del ENRE que, al momento de resolver los futuros incrementos de transición peticionados, lo haga con responsabilidad y prudencia, respetando los principios de gradualidad y razonabilidad, sin olvidar que estamos ante un servicio público que tiene por finalidad la satisfacción de una necesidad esencial y colectiva. Muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Gialluca.- Buenos días. Nos presentamos desde la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Formosa para participar en esta Audiencia Pública convocada por el ENRE y, en consecuencia, saludamos al señor presidente, a los señores instructores, autoridades que siguen esta transmisión, organismos e instituciones vinculadas a la defensa de los derechos de los usuarios, representantes de la empresa TRANSNEA y demás expositores.

Esta parte ha leído y he escuchado también con atención las diversas presentaciones que ha hecho TRANSNEA a fin de requerir el alza en un 70 por ciento de las actuales tarifas que percibe, y debo decir que en cada una de ellas se apunta, en ese sentido, a superar las problemáticas de obsolescencia de las instalaciones de TRANSNEA, a la financiación de su sistema operativo, del cual la demanda salarial es un componente esencial para ellos.

No obstante lo cual, sí hago la reserva -y quiero que conste en actas- de que no puedo observar en ningún momento un punto de propuestas superadoras por parte del representante de TRANSNEA que apunte a lograr una mayor eficiencia mediante el cambio de paradigmas en el actual sistema, el cual, confieso -y él mismo lo hace- que es obsoleto, y tampoco de nuevas inversiones que apunten a la expansión de redes, y si hablamos de esto, por lo menos al mantenimiento de las actuales en lo que hace a la energía de alta tensión, cuanto menos en el NEA o en la provincia de Formosa.

En esto quiero ser bien preciso, porque vincular los incrementos de los servicios públicos a las condiciones de la microeconomía de Argentina, como ya lo hizo otra defensora que me precedió en la palabra -esto es a las condiciones de pago que poseen los usuarios de Formosa y del Norte argentino-, es necesario que comprendamos que no se puede decir que el impacto en el incremento solicitado por TRANSNEA será 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 por ciento.

Esto demuestra que no se conocen para nada, o se intenta desconocer, 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.

En esto, señores que presiden esta Audiencia Pública, señores del ENRE, quiero mencionar que se señaló acá que TRANSNEA está hace 28 años en la concesión, y se señaló que los colapsos de tensión o que los colapsos energéticos serían causa de una poca generación de energía. Además, señalaron que la tasa de fallas es menor al 1 por ciento cada tantos kilómetros. La verdad es que no sabemos de dónde sacan esos elementos los gerentes, responsables, titulares o representantes de TRANSNEA. Lo que sí podemos decir es que tres fallas por año, cada 100 kilómetros, en 2022, es una gran mentira, es un gran invento. ¿Y por qué digo eso? Porque durante 2021 no debemos olvidarnos de los terribles colapsos energéticos que sufrieron las provincias del Chaco y de Corrientes, y que hizo que Formosa se quedara sin energía eléctrica, y lo que es peor,

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

Y lo otro que quiero denunciar, que es básico: TRANSNEA habla, en sus conclusiones -lo tengo anotado por acá-, que necesita 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.

Pueden pedir lo que quieran, pero nosotros, como representantes de los usuarios, le pedimos responsabilidad empresarial.

Señor presidente o señor interventor del ENRE: esta transportista ni siquiera hace la limpieza de los yuyos que hay debajo de las líneas de alta tensión y por eso se producen los incendios. Los pastizales están debajo de sus líneas y ellos ni siquiera se dignan limpiarlos. Hay una falta de atención y responsabilidad. Yo no estoy para defender a la distribuidora de energía eléctrica de Formosa, pero sí a los usuarios, en el sentido de que venimos desde años pidiendo que la empresa transportista deje el vetusto sistema de vigías, acá, en Formosa, porque cuando sucede algo, no encontramos a nadie de TRANSNEA a quien ir a plantearle una problemática, sino que tenemos que llamar a Barranqueras, Chaco, porque en Formosa el vigía está pescando.

Entonces, demando que se ponga una oficina de atención de TRANSNEA en Formosa; que sean responsables, señor presidente. La transportista, ese mecanismo de actualización periódica y de preferencia trimestral que viene realizando para actualizar sus tarifas, a la manera que se hace a nivel de generación, lo rechazamos rotundamente. Se podría buscar otro elemento.

Pero, fundamentalmente -porque me quedan muy pocos minutos-, quiero concluir en algo: los dueños del transporte, señores del ENRE, en la Argentina, están actuando -si ustedes no se dan cuenta, nosotros se lo decimos y lo denunciemos- oligopólicamente y están actuando como un oligopolio económico y financiero, de manera abusiva. Esto queda a las claras expuesto. ¿Más pruebas de lo que yo estoy diciendo? Retomen las exposiciones de las distintas empresas de transporte: son calcadas; piden exactamente lo mismo; no dicen absolutamente nada sobre inversiones; no dicen nada absolutamente sobre mejorar el transporte de energía.

El problema ahora es de las generadoras, y ellos están en el medio y dicen ser el sector más importante dentro de la generación, transporte y distribución de la energía eléctrica. Lo que nosotros pedimos es que no se otorgue las pretensiones de incrementos y de déficit que mencionan. ¿De dónde salen? No sabemos. Denuncian y pretenden, en el caso de TRANSNEA y en el caso de las demás transportistas. Cada Defensor del Pueblo expondrá lo suyo en su momento.

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Gialluca.- Ahora, sí pedimos que vuelva, o por lo menos, en 28 años que tiene la concesión, que haga algo para que 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 hacemos directamente responsable también a TRANSNEA. Y digo más: los usuarios de energía eléctrica de Formosa queremos poder tener una refrigeración para que, entre las 14 y las 18 horas, que es cuando existen los microcortes, podamos tener un aire acondicionado prendido y poder tener también el agua potable que necesitamos para ducharnos o para tomar un vaso de agua.

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Gialluca.- No es posible que por la falta de inversiones y que por la deficiente prestación que brinda TRANSNEA, estemos sufriendo lo que sufrimos. Muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sra. Lubertino.- Soy María José Lubertino, de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos.

Nuestra organización ha venido trabajando los temas de defensa de derechos de usuarios y de consumidores desde el año 2002, y hemos venido participando activamente en todas las audiencias públicas, pero estamos sumamente preocupados y preocupadas básicamente porque esta es una historia de nunca acabar, donde se vuelven a repetir situaciones a lo largo del tiempo y nada de lo que decimos en las audiencias públicas es tenido en cuenta.

En primer lugar, quiero agradecer la intervención del nuevo interventor Martello, porque hay un cambio de actitud en relación a los derechos de usuarios, usuarias y consumidores, pero me parece que la dinámica que está teniendo toda la cuestión energética en la Argentina no requiere solo un cambio de personas, no requiere solo un cambio en el área, sino que hace falta un cambio de modelo estratégico.

Hemos repetido hasta el hartazgo, en las distintas audiencias, que somos 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.

Hemos escuchado varias exposiciones que hacen énfasis en un problema de costos y de tarifas. No podemos saber en ninguna de estas audiencias cuánto es lo que terminan pagando las personas. Estamos recién en diciembre recibiendo el impacto, en las facturas, los usuarios y usuarias, de lo que ha sido la salida de la segmentación y, además, del incremento que ya se había aprobado. No favorece a ninguna razonabilidad la discusión de manera separada y segmentada, la discusión de tramos, de costos de generación, de transporte y de distribución.

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 si bien algunos de nosotros rechazamos en los 90 y que parecía que podía ser atendible una discusión sobre este tipo de materia, hoy, a la luz de los resultados de la ineficacia de lo que han sido las privatizaciones en materia energética, resulta insostenible. Resulta insostenible desde el punto de vista ambiental, resulta insostenible desde el punto de vista del bolsillo de quienes tienen un derecho al acceso a la energía, y resulta insostenible desde la lógica de un Estado que pretende hacer justicia social con justicia ambiental.

Por eso, mi reflexión va en este sentido: en primer lugar, ¿de qué estamos hablando cuando estamos en estas audiencias? Estamos hablando 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 van a pagar los usuarios y los consumidores.

Por otro lado, la espiral inflacionaria se agudiza con estos aumentos. Se van aceptando aumentos transicionales, porque lo que piden las empresas es impagable, pero sin embargo tampoco estamos bien los usuarios y los consumidores.

Yo creo que es momento -ahí se habla de la venta de EDESUR- de tomar decisiones. Muchas somos las asociaciones de usuarios y de consumidores que venimos planteando, por un lado, la necesidad de reestatizar el servicio. Es absolutamente oneroso para todos nosotros pagar los costos que implican empresas privadas en muchos de los lugares del país, esto es realmente lamentable, y por otro lado me parece que tenemos que

tener el valor de encarar un proceso de transición energética. Lo venimos diciendo: no podemos seguir siendo rehenes de los combustibles fósiles; nuestros bienes comunes, además, son argentinos. Tenemos un tema de recursos naturales; estamos pagando, a valor de *commodities* internacionales, costos que son innecesarios, gastos que son innecesarios en las empresas. Debe hacerse una revisión integral: por un lado, de lo que debemos hacer en materia ambiental y en una transición energética. No vemos con fuerte impronta a los gobiernos provinciales y al gobierno nacional tratando de pensar esa transición energética.

En los países más avanzados del mundo, se va pensando no solo 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. Estamos pagando, por transporte de la energía, además de la huella ambiental que esto deja, fortunas que deberían ser ahorradas. No es razonable, no es sustentable.

Por eso, 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. Es frustrante para todos nosotros ver cómo nos hemos desgastado desde la década del 90 hasta ahora y que nadie tome el toro por las astas. Las empresas vienen acá solo a discutir los aumentos de tarifas, no hay inversiones, no hay buen mantenimiento. Las prestaciones son ineficaces e insuficientes, y estamos ante un cuadro, en la mayoría de los argentinos y argentinas, de pobreza energética, donde en verano no se puede prender un rato un aire acondicionado, donde no se puede prender un acondicionador de aire, donde los recursos mínimos que estamos utilizando 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.

Me parece que tiene que haber un cambio epocal, un cambio radical, en términos de replantear, no solamente en estas audiencias segmentadas, donde nunca se sabe qué va a terminar decidiendo el Estado, cuándo vamos a terminar de pagar, y donde además están abundando en seguir generando inflación. No podemos seguir con esta dinámica. El sistema tiene que cambiar. Y yo les pido, además, a todos los defensores del pueblo, que parten del análisis de la situación de defensa de usuarios y consumidores, que incorporen en sus análisis la variable ambiental, porque la Agenda 2030 no es solo el objetivo 7, de acceso a la energía, sino que también tenemos que ver los objetivos que tienen que ver con las 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.

Por eso nos oponemos a los aumentos de tarifas planteados, pero además pedimos una revisión integral, profunda, de cómo está planteado el sistema en términos ambientales y en términos de abuso oligopólico en relación a los usuarios, usuarias y consumidores.

-Luego de unos instantes:

Sr. Suárez.- Buenos días. Mi nombre es Leonel Suárez, soy el titular de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Santiago del Estero, y en representación precisamente de los usuarios de esta provincia es que participo en esta reunión convocada para empezar a tratar lo que es precisamente establecer algún contexto de esta Revisión Tarifaria Integral que continúa hasta la fecha; revisión tarifaria que -coincidimos con los expositores previos- tiene que tener presente que tiene que ser en el marco de un estudio acabado, un estudio completo socioeconómico.

Es por eso que es imperioso tener o contar con el estudio del análisis de las inversiones que proyecta cada una de las transportadoras y, en particular, TRANSNOA, que es la que abarca el sector de la provincia de Santiago del Estero.

Analizando los textos que han incorporado al expediente, al ENRE, por el cual solicitan nada más y nada menos que el incremento de un 70 por ciento de su tarifa, nos damos con que no existe, como accesible a los usuarios santiagueños, la posibilidad del acceso a un anexo que figura, porque tiene una extensión que es inaccesible para poder hacernos del contenido de lo que han propuesto al Ente Nacional Regulador.

Reiteramos: desde Santiago del Estero agradecemos 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 como lo decía al comienzo el primer orador, que es el presidente interventor, debemos estar nosotros 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.

Avanzando sobre el texto que nos ofrece el Ente Nacional Regulador respecto de TRANSNOA o de sus sugerencias respecto al incremento, nos damos con una subestimación neta, lisa y llana respecto de la capacidad de entendimiento de todos los usuarios. ¿Por qué digo esto? 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 y que, por supuesto, felicitamos 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 nosotros, desde esta Defensoría del Pueblo, entendemos que aún en el peor de los escenarios que han exhibido las transportadoras, 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, entre nosotros, y 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.

Entonces, vemos cómo tratan de esbozar una solicitud de que el Estado, que los argentinos, que los santiagueños, en particular, estemos atacando lo que es su 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 -y esas son las palabras especiales que han utilizado- el compromiso de realizar las tareas de mantenimiento, digo, 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 -vamos al caso- si todavía 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, la 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

podamos 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.

Este 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.

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Suárez.- 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.

Nada más quiero solicitar a este Ente Nacional Regulador que tenga presente principios básicos que nos dijo la Corte Suprema (*inaudible*) adecuada, 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.

A las autoridades, muchas gracias, y a los que me han precedido en la palabra y a los que están esperando hacerlo, muchas gracias por esta oportunidad.

-Luego de unos instantes:

Sr. Saravia.- Buenos días a las autoridades del Ente Nacional Regulador de la Electricidad. Estamos en el carácter de presidente del Ente Regulador de Servicios Públicos, por expresa encomienda del ente autárquico al que represento, como también en el carácter de delegado por la provincia de Salta en el Consejo Federal de Energía Eléctrica.

Claramente, lo que advertimos es que siempre que se dan este tipo de audiencias públicas, cuando vamos a trabajar sobre lo que es el diagnóstico del sistema energético y, sobre todo, especialmente, en lo vinculado con electricidad, vemos que hay un marco totalmente distorsionado. Por eso es que pareciera ser que todos tenemos razón o que todos no la tenemos. 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 comenzamos a advertir cómo se ha desarrollado la relación con las transportadoras, como también con las distribuidoras y en relación a la generación, lo que vemos es que acá 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.

Este es el estado hoy. Obviamente, el Estado tiene responsabilidades, el ENRE también, en sus gestiones anteriores, pero yo quiero dar una realidad sobre lo que es hoy la repercusión de que tengamos 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. Nosotros 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 a los que hemos accedido. La empresa TRANSNOA es la que tiene casi les diría 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.

Ahora, por supuesto que, alineados con una empresa distribuidora afín, en la provincia de Salta, lo que hemos advertido es que lamentablemente, donde la distribuidora provincial tiene deficiencias, también las tiene TRANSNOA. Casi como que tuvieron un acuerdo. Y para dar ejemplos, nosotros muchas veces hemos planteado, en la anterior audiencia también, que zonas del norte de nuestra 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; acá tenemos 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 los planteamos sobre la base de distribuidoras de media tensión, por ejemplo, está claro y está nítido que acá no hay inversión en esos lugares.

Vamos a números específicos: 244 incidencias en últimos 5 años, de las imprevistas, más 6 previstas o programadas. Esto nos 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.

Nosotros tenemos al menos un diagnóstico vinculado sobre lo que es 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.

Esto es lo único que obtuvimos, en términos reales, después de muchos años de trabajo y gestión. Ahora, lo que se advierte es que tenemos una infraestructura de estaciones transformadoras que están casi al colapso; debemos invertir sobre eso. Esto denuncia el estado de obsolescencia y de (*inaudible*) que tiene. Ahora, estas empresas no pueden tener incrementos sin una medida que garantice la inversión. Para mí, 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. Nosotros también lo hablamos acá, con las

distribuidoras, pero siempre supeditados a un control a los efectos de que sepamos en qué invierten la plata. Hasta ahora no hay control. Nosotros tenemos 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, tenemos una estructura casi parasitaria en relación a lo que es tratar de cobrar tarifas que, aunque deprimidas, son un exceso para el mal servicio.

Acá las autoridades provinciales, legisladores, ya van a judicializar esta situación. ¿Por qué? Porque no advierten que en todos estos años (*inaudible*) realmente en las sanciones y las multas. Recién ahora podemos ver 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, vemos que hay necesidad de actualizar tarifas claramente, pero si no garantizan que las empresas trabajen de manera correcta, que reduzcamos los índices de SAIDI y SAIFI, que verdaderamente también trabajemos sobre lo que es una corrección que no puede estar diluida en lo que son promedios... Acá, la ciudad de Salta tiene (*inaudible*) cortes por semestre. Claramente que allí concentran las inversiones. Pero nosotros necesitamos que el interior profundo, que está relegado, también tenga la consideración de estas empresas, que en el caso de TRANSNOA (*inaudible*) manifiesta solidaridad. Hemos tenido colaboraciones de las distribuidoras con el Consejo Federal de Energía Eléctrica, trabajamos con los comités regionales de transporte, pero no hemos 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.

Tenemos el corredor minero con prioridad, por supuesto, y vamos a defenderlo. Por eso digo, no solamente que las guías de referencia expresen lo que les conviene a las transportadoras. Tenemos que ver que esto esté reflejando lo que nos conviene a todos. Por ahora estamos en déficit, estamos con problemas, estamos realmente con una incidencia importante. Cuando uno 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.

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Saravia.- Y tampoco tenemos la información, porque muchas veces no nos la dan, vinculada con lo que es (*inaudible*).

Por eso, entendemos, para resumir, que tenemos que reducir los índices de SAIDI y SAIFI de las transportadoras; tenemos que distribuir para calcularlos de manera más focalizada a nivel regional, esos índices, para que tenga una expresión concreta de lo que es la falta de inversiones en determinados lugares; tenemos que otorgar aumentos de tarifa o actualizaciones solamente cuando se asegure que la empresa TRANSNOA invierta algo. Hasta ahora, la expresión más clara de que no invirtió nada es el 5 por ciento al que se limita lo que es la (*inaudible*) de proceder a invertir. Nosotros no la vemos, claramente, porque nunca la hicieron.

Así que, señores autoridades del ENRE nacional, esperamos que cuando se dé un incremento de tarifas...

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Saravia.- ...con un control estricto y con participación de comités regionales. Muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Bulacio.- Buenas tardes, autoridades de la audiencia, participantes, expositores.

Mi nombre es Claudio Bulacio y voy a hablar en nombre de la Asociación de Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina.

En primer lugar, voy a hacer una breve presentación de la Asociación. ADEERA 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.

Estamos presentes en esta audiencia porque pretendemos colaborar a la sustentabilidad de un servicio que resulta esencial para la vida y para el desarrollo del país.

Ya entrando en los temas de la audiencia, justamente en ella vamos 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.

Permítanme ahora hablar de 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.

Aquí cabe mencionar que la incidencia del transporte de energía eléctrica, en términos generales, en el país es menos del 2 por ciento. O sea, en esta audiencia pública estamos tratando el 2 por ciento de la factura que paga el usuario final.

En fin, en relación a los temas que se están tratando, podemos decir que el sistema de transporte es vital para la confiabilidad, la calidad y la eficiencia de los costos de producción. Y como recién lo mencioné, tiene una incidencia menor en las tarifas.

El tema de la calidad ya fue mencionado previamente por algunos de los expositores y es así, es tal que los distribuidores no podemos mejorar la calidad que recibimos del servicio de transporte de energía eléctrica.

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

Por otra parte, también solicitamos a las autoridades implementar 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.

Esto era lo que quería mencionar y muchas gracias por su atención.

-Luego de unos instantes:

Sr. Antognazza.- Señor interventor del Ente Nacional Regulador de la Electricidad y público participante de la audiencia: buen día.

Soy Fernando Antognazza, gerente general y apoderado de la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina, AGEERA.

AGEERA es una asociación civil sin fines de lucro, creada mediante el decreto 1192 del año 1992 y nuclea a la mayor parte de las empresas generadoras de electricidad del país.

A la fecha contamos 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.

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.

Nuestra 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, queremos 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 destacamos 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, no podemos dejar de mencionar 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.

Destacamos 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 para resaltar 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, solicito 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. Muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Lenguitti.- Señor presidente de la audiencia, autoridades presentes, participantes de la misma: mi nombre es Armando Lenguitti y me dirijo a ustedes en mi carácter de apoderado de la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina, ATEERA, organización que reúne a todas las empresas que tienen a su cargo la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica en todo el territorio nacional, de acuerdo a los términos de las condiciones otorgadas bajo la ley 24.065.

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.

Como es de vuestro conocimiento, 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.

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.

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.

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, resulta importante destacar 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, 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 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.

Resulta importante mencionar 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.

Otro aspecto relevante a destacar es que 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, podemos citar 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, 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 cuadros tarifarios justos y razonables para el próximo quinquenio, siguiendo los principios y criterios establecidos en los contratos de concesión.

Por todo lo expresado, solicitamos 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.

-Luego de unos instantes:

Sr. Juárez.- Buenas tardes. Un saludo a todas las autoridades del ENRE.

Yo voy a exponer en representación de AGUEERA, que es la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica de la República Argentina. Fundada en 1992, reúne el 70 por ciento de la demanda de los grandes usuarios del país y representa, atesora y resguarda los intereses de sus asociados, promueve el desarrollo eficiente y sustentable del abastecimiento de energía eléctrica, es accionista de CAMMESA en el 20 por ciento y forma parte de su directorio.

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.

Consideramos 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, solicitamos 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.

Remarcamos 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.

Entendemos también sin duda 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, consideramos 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.

Este proceso deberá realizarse con la debida transparencia, y AGUEERA participará aportando su visión, tal como lo ha hecho en todas las instancias similares desde la creación del MEM.

Con esto nosotros expresamos nuestra opinión. Muchas gracias, buenas tardes.

-Luego de unos instantes:

Sr. Palleiro.- Buen mediodía, buen mediodía a las autoridades del ENRE, al resto de los expositores y al público en general.

Mi nombre es Pablo Palleiro, DNI 24.125.963, soy Secretario de Política Energética de la Federación Argentina de Trabajadores de Luz y Fuerza, federación que conduce el compañero Secretario General Guillermo Moser, organización que contiene a los 41 sindicatos a lo largo y ancho de todo el país, y a la mayoría de los trabajadores de la actividad eléctrica nacional.

Como representante de los trabajadores, concurrimos a esta audiencia pública convocada por el ENRE 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 hacemos despojados de todo interés particular o sectorial. Nos motiva poder contribuir con nuestra modesta opinión a dar continuidad a las prestaciones de este servicio esencial para todas y todos nosotros.

Es oportuno aclarar que la defensa de los derechos de los y las trabajadoras del sector eléctrico es nuestro 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.

Celebramos 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.

Sabemos que poco nos 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 nuestra moneda y el proceso inflacionario han producido un desfase 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.

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.

He 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, creemos 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.

Nosotros defendemos como principio básico el derecho a la energía de nuestros conciudadanos. Es por esto que permanentemente proclamamos y reclamamos 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.

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, creemos necesario enfatizar 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 nucleoelectrónicos, 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.

Para ir finalizando, destacar y mandar de nuestro Secretario General Guillermo Moser un fraternal saludo a todas las trabajadoras y los trabajadores de este sector por todo el esfuerzo realizado tanto en pandemia como en pospandemia.

Desde ya, muchas gracias.

-Luego de unos instantes:

Sr. Presidente (Martello).- Bueno, siendo las 13.53, informamos que se habilita, a partir de este momento, 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, y que el mismo permanecerá abierto hasta la finalización de los expositores.

Sr. Ramón.- La verdad que es esta mañana me dio una satisfacción muy importante haber escuchado al nuevo interventor del Ente Nacional Regulador de la Electricidad, que como desde el año 2019, la anterior, su antecesora, tiene conceptos relacionados con los usuarios y consumidores y con la prestación de un servicio público, conceptos que están en línea con aquellos que creemos 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 digo no por chupamedias de este señor que ahora es interventor ni de la anterior, sino porque creo que si es conteste con cada uno de los párrafos que hoy tomé 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 –espero- 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.

Después escuché la lloradera de los gerentes, que pareciera ser que viven en un país donde están fundidos, pero enseguida vamos a poder explicar las pingües ganancias que han obtenido con el favor de algunos administradores del Estado Nacional.

Entonces, mi participación tiene por objeto particular hablar sobre DISTROCUYO, porque es la que provee el servicio público de transporte de electricidad en mi 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, nos exponen a todas las personas de la República Argentina a un sistema perverso, que hoy nos reclama que tengamos –escuchaba y leía- 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.

Yo digo todas estas cosas y quiero que adviertan que en la anterior audiencia, y también en la anterior, hemos pedido información pública a cada uno de los actores del sistema eléctrico de la Argentina. Muchos hablan del mercado eléctrico; bueno, a mí, lo de mercado y servicio público me 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.

Quiero permitirme, con toda la educación que mi madre me enseñó, decirles a los señores de ADEERA, AGEERA, ATEERA, AGUEERA, específicamente al representante de DISTROCUYO, con todas las disculpas porque no es personal, pero como gerente son mentirosos, han dichos cosas falaces -y la verdad que son unos embaucadores- a todos aquellos que tienen que resolver sobre los negocios que están llevando adelante.

Lo trato de decir lo más respetuoso que puedo, pero la verdad que hace mucho daño a los usuarios y consumidores, que son los destinatarios, no finales, sino que los consumidores, los usuarios del servicio eléctrico, formamos parte de todo el sistema: de la producción, del mercado, del transporte y de la distribución de la electricidad.

Entonces, abocándome a las inversiones específicamente de DISTROCUYO, permítame que lea, señor presidente de la audiencia, que este señor de DISTROCUYO, de la transportista de mi provincia y de Cuyo, no cumplió. Es decir, abiertamente han expuesto que tienen pendiente de aporte de inversión 378.055.913 pesos, que repercuten en la peor calidad del servicio, no como dice el señor, mintiendo, que tienen una calidad impecable porque los cortes son cada vez menores. Bueno, una cantidad de barbaridades irreproducibles. Es decir que 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.

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.

Después, otro punto que me interesa destacar es que las personas de las provincias no podemos 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 –ya sé que vamos a tratar 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. ¿Por qué lo digo? 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.

¿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?

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Ramón.- 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...

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Ramón.- ...que lamentablemente están trabajando para los dueños del sistema.

Muchas gracias por permitir esta participación. Y nuestra posición es que no debe haber aumento en esta situación.

Sr. Presidente (Martello).- A los efectos de quienes se quieran inscribir en la audiencia, como mencionamos anteriormente, por un inconveniente técnico ajeno al ENRE, les rogamos que no lo realicen por la página Argentina.gob sino en institucionales@ENRE.gob.ar. Reitero: institucionales@enre.gob.ar. Muchas gracias.

Sr. Lerner.- Buenas tardes. Agradezco al señor interventor y a los funcionarios del ENRE por la posibilidad de participar en esta audiencia pública para las tarifas de transporte.

Me presento a título personal para participar de esta audiencia en función de mi experiencia como exfuncionario del ENRE y como profesor de posgrado en Regulación Energética en las universidades nacionales de Buenos Aires y del Litoral.

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.

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.

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. Repito: 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.

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Lerner.- 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.

Nada más. Dedicuémonos ahora a tener una tarifa tal cual como nos corresponde. Dedicuémonos ahora a ganar el partido a las 4 de la tarde y mucha suerte para todos. Gracias.

Sr. Serra Marchese.- Buenas tardes a todos. Soy ingeniero y mi nombre es Vicente Serra. He sido funcionario del Ente Regulador en las primeras épocas, donde me tocó regular todo lo que es el sistema de transporte y lo que era la parte medioambiental. Y aparte después completé mi formación con un Posgrado de Economía en Regulación de Servicios Públicos.

Dicho esto, y como muchos de mis antecesores ya expusieron lo medular de todas estas cuestiones, yo directamente voy a exponer los cambios que deberían ser atendidos y propuestos.

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 se 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.

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

Propongo 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 -aquellas que tienen detrás de una ampliación grandes proyectos como por ejemplo las LNG o renovables, que no se cristalizan por falta de transporte.

La 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 se 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.

Por la parte de la capacidad que no se (*inaudible*) ampliación, el promotor podrá recibir hasta el 75 por ciento de la tarifa firme durante el período de amortización.

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...

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Serra Marchese.- ...a los activos de la concesionaria de manera gratuita.

Muy bien, 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 y las energías de (*inaudible*) no pueden recibir.

Una consideración del rol del ENRE: la particularidad de las redes de CABA. Creo 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.

Para financiar las ampliaciones, fijar una alícuota del FOTAE, e integrar...

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Serra Marchese.- ...con el *fee* de supervisión de la transportista al FOTAE.

Muy bien, muchas gracias y esperemos tener energía para el desarrollo de las economías regionales.

Adjunto esta presentación. La subo después a la red, si son tan amables.

Sr. Manzur.- Buenas tardes. Soy Carlos Manzur, licenciado en administración de empresas, convencional constituyente y concejal mandato cumplido de la ciudad de Orán, y también miembro coordinador del Consejo de Usuarios del Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Salta.

Señor presidente del ENRE: la primera duda que me asalta después de haber escuchado respetuosamente a todos los expositores de esta audiencia es quién está al servicio de quién. Fíjese que tengo acá en mis manos 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 este proyecto de ley para promover la rescisión del contrato de la empresa TRANSNOA.

Y fíjese que me trae esto a la memoria justamente haberlo buscado porque en esta audiencia pública se están dando por ciertos conceptos vertidos en este caso y en lo que a mí me atañe 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 me imagino que el Ente Regulador Nacional tomará cartas en el asunto y verificará la veracidad o mendacidad de los dichos del gerente de TRANSNOA.

Fíjense ustedes que acá 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. Que mediante la resolución 647, de junio del año 2013, el Ente Regulador de ese entonces autorizó la creación de un fondo para llevar a cabo las obras faltantes que no realizó TRANSNOA. Y que los recursos de ese fondo provendrán 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.

Señor presidente: no voy a sobreabundar en números ni datos, ya lo hicieron los expositores previos, pero fíjese que esta situación se replica diez años después. Seguimos teniendo los mismos problemas, en los mismos lugares, con esta misma empresa, que en

mi 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.

El expositor en nombre de TRANSNOA habló en primer término de esfuerzo compartido y solidario. Mi pregunta es qué entiende el Ente Nacional por esfuerzo solidario.

-Se anuncia que resta un minuto del tiempo asignado.

Sr. Manzur.- Habló de la evolución a partir de los últimos 28 años y sin embargo, en esos 28 años no estaba incluida esta casi rescisión del contrato. Yo le quiero decir algo, señor presidente: no existe posibilidad alguna de que haya veracidad en calidad de servicio o mala calidad de servicio. Acá 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.

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

-Se anuncia que ha finalizado el tiempo asignado.

Sr. Manzur.- ...del desarrollo del crecimiento de la provincia de Salta sino que está coartando además la posibilidad de vivir en el norte profundo. Muchas gracias.

Sr. Presidente (Martello).- Transcurrido el tiempo estipulado para la reapertura del registro, se procede al cierre del mismo en este momento, contando con un total de 28 inscriptos participantes en la audiencia pública. Y siendo las 14:33 horas del día 30 de noviembre del 2022, y habiéndose dado tratamiento al orden del día, no se advierte ninguna otra persona que quiera manifestar su opinión respecto del tema objeto de la audiencia, por tanto, esta Presidencia dispone tener por cerrado el registro y dar por concluida la audiencia Muchas gracias a todos.

-Es la hora 14 y 33.

Carlos Augusto Brizuela
Taquígrafo



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Creacion de documento, peticion desde Expediente Electrónico EX-2022-120090876- -APN-SD#ENRE

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 58 pagina/s.