

---

**Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada. Antecedentes. Modificación del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones.****A.- Concepto.**

Conforme los términos del Régimen Remuneratorio del Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal de la Prov. de Buenos Aires se define como concepto remuneratorio a la Energía Eléctrica Transportada (o Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada - RVEET) como los ingresos que percibirá la Transportista por:

- 1.- La diferencia entre el valor de la energía recibida en el nodo receptor y el de la suministrada en el nodo de entrega, cuando los precios entre ambos nodos se diferencian por el valor marginal de las pérdidas del transporte.

Asimismo, conforme dicho Régimen Remuneratorio la remuneración por Energía Eléctrica Transportada se debe fijar para cada periodo tarifario de cinco años, y será la que surja del promedio de los ingresos anuales pronosticados por este concepto para dicho período. Los cálculos los realiza CAMMESA, y con opinión de TRANSBA se elevan al ENRE para aprobación.

**B.- Antecedentes. Contrato de Concesión.**

La remuneración por energía eléctrica transportada fue fijada en el Contrato de Concesión para el primer período tarifario en \$ 6.950.000, anuales, representando aproximadamente el 18 % de los ingresos totales de TRANSBA S.A. Dicho valor fue actualizado hasta noviembre/2001, conforme el mecanismo de actualización previsto en el Contrato de Concesión, ascendiendo a un valor de \$ 7.694.192,98, y es el que se mantiene a la fecha.

En el marco del actual proceso de Revisión Tarifaria Integral, esta Transportista mediante nota DG N° 29/16 de fecha 17/10/2016, informó al ENRE que tanto para la elaboración de la remuneración pretendida, como para la determinación del esquema de sanciones y premios a proponer, considerará que la remuneración por energía eléctrica transportada será equivalente a cero, por cuanto el ENRE no ha determinado su valor actual, ni surge del expediente ENRE N° 47.300/16 constancia alguna de requerimiento a CAMMESA para el cálculo de dicha remuneración para el próximo período tarifario, y por esa razón la Transportista entendió que el ENRE asigna valor cero a tal concepto remuneratorio.

Por tales motivos, y teniendo en cuenta que el total de sus ingresos constituirán la base imponible para la determinación de las sanciones, resulta indispensable llevar a cabo las adecuaciones necesarias al Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones, a fin de mantener el equilibrio de la ecuación económica y financiera del contrato de concesión prevista originariamente al inicio de la actividad de la Compañía.

**C.- Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones. Propuesta de modificación.**

---

### C.1.- Concepto.

De conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, TRANSBA debe prestar el Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica por Distribución Troncal en las condiciones de calidad que surgen del Subanexo B del referido contrato, en el cual también se establecen las sanciones a aplicar a la Transportista en caso de incumplimiento de dicha obligación.

La calidad del servicio prestada por TRANSBA se mide en base a la disponibilidad del equipamiento de transporte, conexión y transformación y su capacidad asociada. A tal efecto, se considera que un equipamiento está indisponible cuando está fuera de servicio por causa propia o por la de un equipo asociado a su protección o maniobra. En caso de indisponibilidad del mencionado equipamiento se prevé la aplicación de sanciones a la Concesionaria.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 y ccdtes. del Subanexo B del Contrato de Concesión, el valor de las sanciones por indisponibilidades aplicables a TRANSBA debe ser proporcional a la remuneración que percibe la Transportista en concepto de cargos de conexión y capacidad de transporte.

Al respecto, corresponde señalar que la tarifa que actualmente percibe TRANSBA está integrada por los siguientes tres conceptos:

- a) Conexión.
- b) Capacidad de Transporte.
- c) Energía Eléctrica Transportada.

Los cargos de conexión y capacidad de transporte son retribuciones horarias que remuneran la operación y mantenimiento de todo el equipamiento de conexión, transporte y transformación disponible, dedicado a vincular a los usuarios con el Sistema de Transporte. De esta forma, las penalidades que se aplican ante la indisponibilidad de los equipos de conexión y capacidad de transporte está asociada al ingreso.

Por otro lado, el cargo por energía eléctrica transportada se establece como un monto fijo anual -no horario- que percibe la Transportista, independientemente de su disponibilidad.

### C.2.- Eliminación del concepto remuneratorio Energía Eléctrica Transportada. Consecuencias.

#### C.2.a) Efectos sobre la base imponible para el cálculo de sanciones. Compensación.

Para el primer período tarifario, teniendo en cuenta la remuneración anual por cada cargo establecida en el Contrato de Concesión y su incidencia en la remuneración total, aproximadamente el **82%** de la remuneración percibida por la Transportista durante dicho primer período tarifario correspondía a los cargos por conexión y capacidad de

transporte, mientras que el 18 % restante correspondía a la remuneración por energía eléctrica transportada.

Así, durante el primer período tarifario las penalizaciones se aplicaron exclusivamente sobre el 82 % de la remuneración total percibida por TRANSBA.

Ahora bien, es posible advertir que al quedar congelado el valor de la remuneración por energía eléctrica transportada a los valores establecidos en el cuadro tarifario vigente actualizado a Noviembre/2001, el porcentaje de la remuneración por los cargos fijos sobre los ingresos totales, ha ascendido sustancialmente del 82 % al inicio de la concesión.

A ello, debe sumarse que en virtud de lo manifestado en nuestra nota DG N° 29/16, entendemos que en presente proceso de RTI el ENRE asignaría valor cero a la remuneración por energía eléctrica transportada para el cálculo tarifario 2017-2021, y por lo tanto, el total de la remuneración de la Transportista estaría comprendida por los cargos fijos que sean determinados.

Tal extremo, implica que el total de los ingresos de la Transportista constituirá la base imponible para la determinación de las sanciones en virtud de lo estipulado en el Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones, y no el 82 % de dichos ingresos como fuera establecido a la firma del Contrato de Concesión.

Tal distorsión afecta sustancialmente la ecuación económica y financiera del contrato de concesión prevista al inicio de la misma, y altera la proporcionalidad que debe existir entre las sanciones y la remuneración, lo cual necesariamente debe ser corregido en la presente Revisión Tarifaria Integral.

Dado que el incumplimiento de la calidad de servicio genera la responsabilidad de la Concesionaria, mediante la aplicación de penalidades a esta última, y que dichas penalidades deben ser proporcionales a los ingresos que percibe la Transportista por los cargos fijos, debe existir una relación de equilibrio entre los ingresos de la Concesionaria, las penalidades y el régimen de calidad. Dicho equilibrio debe ser representativo de la ecuación económica y financiera del contrato de concesión deberá ser alcanzado en la presente Revisión Tarifaria Integral.

Sin lugar a dudas, la definición del ENRE de llevar el cargo de Energía Eléctrica Transportada a valor cero resulta en una exposición de la totalidad de la remuneración para la aplicación de sanciones.

Por tal circunstancia, resulta necesario a los efectos de mantener la ecuación económica y financiera originalmente prevista en el contrato de concesión de la Transportista, adecuar el Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones vigente, y que integra su contrato de concesión como Subanexo B.

Sin lugar a dudas, ante la magnitud de la reducción de la participación de la remuneración por energía eléctrica transportada, y su futura eliminación del cuadro

tarifario de la Transportista, mantener los coeficientes de sanción actuales implica claramente un incremento sustancial de los montos que abonará la Transportista en concepto de sanciones.

Considerando que la Revisión Tarifaria en curso es de carácter integral, y debe tener como objetivo principal la restitución de la ecuación económica y financiera del contrato de concesión, que hace a la sustentabilidad económica y operativa de la Empresa, es que se propone la reducción de los coeficientes para el cálculo de las sanciones en los casos de indisponibilidad, previstos en el artículo 27 del mencionado Régimen de Calidad de Servicio.

#### C.2.b) Efectos sobre la Ejecución de la Garantía Accionaria.

Conforme los términos del artículo 28 del Contrato de Concesión, oportunamente se exigió a los socios accionistas que resultaron adjudicatarios de las acciones Clase “A” de la Transportista, la constitución en garantía de una prenda sobre la totalidad de dichas acciones, manteniendo el gravámen durante todo el plazo de la concesión, y por la ejecución de las obligaciones asumidas.

Asimismo, dicho Contrato de Concesión prevé en su artículo 30 inciso c) que se ejecutará la garantía prevista en dicho contrato, cuando durante un período de doce meses corridos, el valor acumulado de las sanciones de que fuere objeto la Transportista, sin aplicar los límites establecidos en el Artículo 23 del Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones, supere el 15% de su ingreso total libres de sanciones, acumulados durante el mismo período.

En efecto, el hecho que el 100 % de los ingresos de la Transportista representen la base imponible para la determinación de las sanciones, tiene también como consecuencia el importante incremento de la probabilidad de alcanzar el límite del 15 % sobre el valor acumulado de las sanciones en el año móvil, lo cual justifica plenamente la reducción de los coeficientes para el cálculo del valor horario previstos en el art. 27 del Régimen de Calidad de Servicio.

En materia de concesión de servicios públicos, y como en todo contrato administrativo, resulta ser un principio fundamental el mantenimiento de la ecuación económica y financiera durante todo el período de ejecución del contrato. Ello, hace al interés público, y a uno de los caracteres más relevantes de este tipo de contratos que es la continuidad de la ejecución del mismo.

En ese sentido, es de orden público el mantenimiento del equilibrio económico en toda concesión, y si por hechos o causas que se produzcan durante la ejecución contractual, se alterase el equilibrio económico en perjuicio de una de las partes, el mismo debe restablecerse. Ello, por cuanto, debe mantenerse la correlación entre las prestaciones de cada una de las partes fijadas al momento de la celebración del contrato de concesión durante toda su vigencia.

Por tales motivos, no resulta admisible la fijación de modificaciones regulatorias que incidan directamente sobre el equilibrio económico del contrato de concesión, lo cual representaría claramente un “hecho del príncipe”, esto es, disposiciones dictadas por el

regulador en ejercicio de sus facultades pero que modifican las pautas económicas fijadas al momento de celebración del contrato de concesión.

Entonces, la ampliación a la totalidad de los ingresos de la base imponible para el cálculo de las sanciones por indisponibilidades a la Transportista en virtud de la eliminación del cargo por remuneración por energía eléctrica transportada, no solamente implica una alteración del equilibrio económico de la concesión, sino también una afectación del principio de proporcionalidad que debe existir entre la remuneración, las sanciones y los premios imputables a la Transportista.

Dicho principio de proporcionalidad se encuentra expresamente garantizado en el contrato de concesión. En efecto en el artículo 29 de dicho contrato se estableció expresamente que ante todo incumplimiento por parte de la Transportista, de las obligaciones establecidas por la Ley N° 24.065, el REGLAMENTO DE CONEXIÓN, el REGLAMENTO DE ACCESO, del Contrato de Concesión o de las normas que dicte la Secretaría de Energía, en ejercicio de las facultades regladas por el Artículo 36 de la Ley N° 24.065, estará sujeto a sanciones, las que, a falta de previsión normativa expresa, serán determinadas por el ENTE, **quién en su aplicación deberá guardar proporcionalidad con las sanciones** que estuvieran regladas por las normas antes mencionadas.

Dicha proporcionalidad también se advierte en los siguientes artículos del Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones que integra el Contrato de concesión de la Transportista como Suba nexa B. A saber:

*“ARTICULO 9.- La sanción a aplicar en caso de INDISPONIBILIDAD FORZADA de líneas, **será proporcional** a la remuneración que percibirá LA CONCESIONARIA en concepto de CAPACIDAD DE TRANSPORTE. Los coeficientes aplicables para el cálculo del valor horario de estas sanciones, son los que se definen en el Artículo 27 del presente.”*

*“ARTICULO 11.- La sanción a aplicar en caso de INDISPONIBILIDAD FORZADA de EQUIPAMIENTOS DE CONEXIÓN Y TRANSFORMACIÓN, **será proporcional** a la remuneración que percibirá LA CONCESIONARIA en concepto de CONEXIÓN. Adicionalmente, se sancionará cada salida de servicio no programada o no autorizada por CAMMESA, con un monto igual a UNA ( 1 ) hora de indisponibilidad. Los coeficientes aplicables para el cálculo del valor horario de estos sanciones, son los definidos en el Artículo 27 del presente.”*

*“ARTICULO 13. - La sanción a aplicar en caso de INDISPONIBILIDAD FORZADA del equipamiento de potencia reactiva, entendiéndose por tal a los reactores y capacitores paralelos, compensadores sincrónicos y compensadores estáticos, **será proporcional** a la remuneración que percibirá LA CONCESIONARIA en concepto de CONEXIÓN. **LOS FACTORES DE PROPORCIONALIDAD aplicables a estas sanciones, son los definidos en el Artículo 27 del presente.**”*

Vale tener especialmente en consideración que la proporcionalidad y el equilibrio económico y financiero del Contrato de Concesión fueron determinados al inicio de la concesión en base a los factores establecidos en el artículo 27 del mencionado Reglamento de Calidad de Servicio y Sanciones. Tales factores son:

**ARTICULO 27.- CUADRO DE SANCIONES**

*Los coeficientes para el cálculo del valor horario de las sanciones aplicables en los casos de INDISPONIBILIDAD FORZADA DE LINEAS, expresados en número de veces la remuneración horaria por cada CIENTO KILOMETROS (100 Km.) en concepto de CAPACIDAD DE TRANSPORTE, establecida en el Subanexo C, serán los siguientes:*

*a) primeras TRES (3) horas:*

- *CATEGORIA A: CIENTO CINCUENTA (150) veces*
- *CATEGORIA B: CINCUENTA (50) veces*
- *CATEGORIA C: DIEZ (10) veces*

*b) a partir de la cuarta hora:*

- *CATEGORIA A: QUINCE (15) veces*
- *CATEGORIA B : CINCO (5) veces*
- *CATEGORIA C: UNA (1) vez*

*Los coeficientes para el cálculo del valor horario de las sanciones aplicables en casos de INDISPONIBILIDAD DE EQUIPAMIENTOS DE CONEXION Y TRANSFORMACION, expresados en número de veces la remuneración horaria en concepto de CONEXION, establecida en el Subanexo C, serán los siguientes:*

- *Transformador de rebaje dedicado 60 veces*
- *Conexión de 220 kV 60 veces*
- *Conexión de 132 kV 50 veces*
- *Conexión de 66 kV 50 veces*
- *Conexión de 33 kV 50 veces*
- *Conexión de 13,2 kV y menores 40 veces*

*El coeficiente para el cálculo del valor horario de las sanciones aplicables en casos de INDISPONIBILIDAD DE EQUIPAMIENTO DE POTENCIA REACTIVA, será por MvAr 20 veces la remuneración horaria en concepto de CONEXION por transformador de rebaje dedicado, establecida en el Subanexo C. Adicionalmente, por cada salida forzada se aplicará una sanción equivalente a una hora de INDISPONIBILIDAD FORZADA.*

Ahora bien, dichos factores de proporcionalidad fueron determinados al inicio de la concesión, considerando que el 18 % de los ingresos de la Transportista provenían del cargo por remuneración por energía eléctrica transportada, el cual no integra la base imponible para la determinación de los montos sancionatorios. Dicha base imponible inicial estaba comprendida como ya dijimos por el 82 % de los ingresos del Concesionario en concepto de cargos por conexión y por capacidad de transporte.

Por esa misma razón, es que la eliminación del cargo por energía eléctrica transportada incide directamente en perjuicio del equilibrio de la ecuación económica y financiera prevista originariamente en el contrato de concesión, alterando sustancialmente el riesgo del negocio, sin contraprestación o compensación alguna por parte del Estado Nacional.

Por ello, con el objeto de compensar el sustancial incremento de la base imponible sujeta al cálculo de sanciones, se propone la reducción de los coeficientes para el cálculo del valor horario de las sanciones en los casos de indisponibilidad forzada de



líneas y de transformadores, previstos en el artículo 27 del mencionado Régimen de Calidad de Servicio.

Dicha reducción deberá determinarse de manera tal que recomponga el equilibrio económico resultante originariamente del Contrato de Concesión.

#### **D.- PROPUESTA:**

En virtud de los motivos manifestados, se propone la reducción de los coeficientes para el cálculo del valor horario de las sanciones en los casos de indisponibilidad forzada de líneas y de transformadores, previstos en el artículo 27 del mencionado Régimen de Calidad de Servicio.

A tales efectos, entendemos que dichos coeficientes de sanción deben reducirse al 82 % respecto de los valores actuales, toda vez que para la determinación de dicho porcentaje se considera la cantidad de horas de indisponibilidad (programadas y forzadas) de líneas, transformadores, y conexiones necesarias para alcanzar el 15% del ingreso total antes de sanciones al momento del inicio de la concesión. Dicho límite surge del artículo 30 del Contrato de Concesión de la Transportista.

Es posible advertir que en la actualidad y con la aplicación del cuadro tarifario vigente, dicha cantidad de horas de indisponibilidad se redujo sustancialmente. Tal circunstancia implica la alteración de la ecuación económica y financiera del contrato de concesión de TRANSBA, toda vez que debido a la determinación a valor cero por parte del ENRE de la remuneración por energía eléctrica transportada, el tope del 15% mencionado que activa la causal de ejecución de la garantía se alcanza con una cantidad de horas de indisponibilidad sustancialmente menor.

A continuación se incluye un detalle de la cantidad de horas de indisponibilidad necesarias para alcanzar el referido tope del 15% para los casos de indisponibilidades forzadas de líneas, transformadores y puntos de conexión, resultando necesario en todos los casos reducir los coeficientes de sanción al 82 % de los valores actualmente vigentes a fin de equilibrar la ecuación económica y financiera originariamente establecida en el contrato de concesión.

Ello, considerando que la Revisión Tarifaria en curso es de carácter integral, y debe tener como objetivo principal la restitución de la ecuación económica y financiera del contrato de concesión, que hace a la sustentabilidad económica y operativa de la Empresa.

En efecto, con la reducción de los coeficientes propuesta, se compensa de manera equitativa el efecto negativo de la exposición de la totalidad de los ingresos de la Transportista para la determinación de la base imponible aplicable al cálculo de sanciones, y que acelera la aplicación de los topes sancionatorios previstos en el Contrato de Concesión.

## Determinación del porcentaje de reducción de coeficientes de sanción:

<b>Líneas 132 kV Programadas</b>		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15% Remun.</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	15	15	12,35	82%
	km	100	100	100	
	Remun. Hr	0,45491	7,56439	7,56439	
	Tiempo Hr	8.405	6.921	8.405	

<b>Líneas 132 kV Forzadas</b>		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15%</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	150	150	123,52	82%
	km	100	100	100	
	Remun. Hr	0,45491	7,56439	7,56439	
	Tiempo Hr	808	637	808	

<b>Trafos forzadas</b>		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15%</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	60	60	49,46	82%
	MVA	30	30	30	
	Remun. Hr	0,159	2,641	2,641	
	Tiempo Hr	20.040	16.520	20.040	

<b>Conexiones Progr.</b>		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15%</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	200	200	164,69	82%
	Cx 220 kV	1	1	1	
	Remun. Hr	4,23	70,37	70,371	
	Tiempo Hr	6.776	5.580	6.776	

		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15%</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	100	100	82,35	82%
	Cx 132 y 66	1	1	1	
	Remun. Hr	2,12	35,19	35,185	
	Tiempo Hr	27.105	22.320	27.105	

		<b>1997</b>	<b>ago-16</b>	<b>Ago-16 Modif vs. 97</b>	
<b>15%</b> \$5.735.360 \$78.531.602	Coef.	40	40	32,94	82%
	Cx 33 y 13,2	1	1	1	
	Remun. Hr	1,59	26,39	26,386	
	Tiempo Hr	90.349	74.407	90.349	

Nota: para determinar el 15% de la Remuneración Anual se consideraron los cuadros tarifarios vigentes a cada momento, manteniendo constante el equipamiento al inicio de la concesión.