



## ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD

### Resolución 66/2017

Buenos Aires, 31/01/2017

VISTO el Expediente ENRE N° 47.300/2016, y

#### CONSIDERANDO:

Que mediante la Resolución MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINERÍA N° 196 de fecha 27 de Septiembre de 2016, se instruyó al ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE) para que lleve a cabo todos los actos que fueran necesarios a efectos de proceder a la Revisión Tarifaria Integral de las Empresas Transportistas de Energía Eléctrica, que debe entrar en vigencia antes del 31 de Enero del año 2017.

Que la Revisión Tarifaria Integral del Transporte de Energía Eléctrica correspondiente a la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER SA) se enmarca en el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL (en adelante Acta Acuerdo UNIREN) suscripta entre la Ex - UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) y dicha Empresa (en adelante TRANSENER o la TRANSPORTISTA), que fuera ratificada por Decreto N° 1462 de fecha 28 de noviembre de 2005.

Que con el objeto de cumplir con la instrucción impartida por el MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINERÍA, el ENRE, mediante su Resolución N° 524 de fecha de 28 de Septiembre 2016, aprobó el Programa para la Revisión Tarifaria del Transporte de Energía Eléctrica en el año 2016, que establece los criterios y la metodología para el proceso de la Revisión Tarifaria Integral y el consecuente plan de trabajo.

Que asimismo, por Resolución ENRE N° 552 del 22 de Octubre de 2016, rectificadora por su Similar N° 580 de fecha 09 de Noviembre de 2016, el ENRE aprobó el régimen de afectación de sanciones por calidad objetivo, que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el régimen de calidad de servicio y sanciones del Sistema de Transporte, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, así como el cálculo para la aplicación de sanciones en la supervisión de la operación y el mantenimiento del equipamiento de sus transportistas independientes.

Que a su vez, mediante la Resolución ENRE N° 553 de fecha 26 de Octubre de 2016, el ENRE resolvió aprobar la tasa de rentabilidad en términos reales y después de impuestos que las TRANSPORTISTAS deberán tener en cuenta para la determinación de sus ingresos.

Que teniendo en consideración los "Criterios para la Presentación de la Propuesta Tarifaria" aludidos en los Considerandos precedentes, TRANSENER mediante Nota de Entrada N° 235.358, de fecha 1° de noviembre de 2016, y Nota de Entrada N° 236.100, de fecha 16 de noviembre de 2016 y complementarias, ha presentado su respectiva propuesta tarifaria, la que obra en el Expediente mencionado en el VISTO.



Que habiéndose cumplido las etapas previstas en el plan de trabajo establecido en la Resolución ENRE N° 524 de fecha de 28 de Septiembre 2016, por Resolución ENRE N° 601 de fecha 21 de Noviembre de 2016, modificada por su Similar N° 616 de fecha 2 de Diciembre de 2016, se convocó a la realización de una Audiencia Pública, con fecha 14 de Diciembre de 2016, a los efectos de dar tratamiento a la Propuesta Tarifaria para la Revisión Tarifaria Integral presentada por TRANSENER.

Que la Audiencia Pública se rigió de conformidad con el procedimiento establecido por Decreto N° 1172 de fecha 3 de Diciembre de 2003, receptado por la Resolución ENRE N° 30 de fecha 15 de Enero de 2004.

Que, en efecto, dicha Resolución ENRE N° 30/2004 adoptó como Reglamento de Audiencias Públicas el "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional" y el "Formulario de Inscripción para Audiencias Públicas del Poder Ejecutivo Nacional" que, como Anexos I y II, forman parte integrante del Decreto N° 1172/2003.

Que la Audiencia Pública se realizó en el Teatro de la Ribera, sito en Avenida Pedro de Mendoza 1821 de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, el día 14 de Diciembre de 2016 a las 9 horas.

Que, en primer lugar, en su presentación del 16 de noviembre de 2016, TRANSENER realiza un breve análisis de la evolución de los costos históricos, donde concluye que sus costos medios como TRANSPORTISTA han disminuido a lo largo del periodo que abarca desde el año 1999 hasta el año 2016.

Que por otra parte, la TRANSPORTISTA asegura que el incremento de costos de los insumos y servicios de los últimos CINCO (5) años ha impactado en el nivel de actividad operativo afectando directamente al mantenimiento del equipamiento.

Que TRANSENER dice que en el último quinquenio el incremento de los gastos reales operativos fue menor al proceso inflacionario y de aumento de costos que tuvo para la prestación del mismo servicio, afectando la disponibilidad presupuestaria para destinar recursos a cuestiones relacionadas al mantenimiento de las instalaciones (reparaciones generales, limpieza de servidumbre, contrataciones, mejoras civiles, etc).

Que la TRANSPORTISTA para el año 2017 prevé que será necesario incrementar el nivel de actividad operativa a los fines de cumplir con los programas de mantenimiento estacional definidos en los procedimientos y preservar las instalaciones que abarca la concesión en condiciones de calidad y seguridad.

Que además, TRANSENER proyecta un aumento respecto de los años 2015 y 2016 a los fines de ejecutar tareas de mantenimiento no críticas demoradas en el tiempo que permitan facilitar y mejorar las atención de las instalaciones (adecuación de infraestructura civil de Estaciones Transformadoras (EETT), política de mantenimiento de Reguladores bajo Carga (RBC) de transformadores, mejoras en servidumbre administrativa de electroducto, capacitación, mayores comisiones de trabajo).

Que la TRANSPORTISTA contempla además, respecto de años anteriores el crecimiento de las instalaciones e incorporación equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) de la dotación actual de personal



para completar la plantilla de personal mínima necesaria, a los fines de optimizar los planteles y atender las instalaciones conforme los requerimientos establecidos en los procedimientos e instructivos de mantenimiento recomendados por los especialistas.

Que TRANSENER presentó el informe denominado “Descripción de Pautas y Justificación de Proyecciones de Costos 2017 – 2021”, donde explica las proyecciones de cada rubro de costos para el próximo período tarifario, realizadas en PESOS constantes de diciembre de 2016, en base a las instalaciones en servicio al 31 de diciembre de 2016, incluyendo los costos de los automatismos de Desconexión Automática de Generación y de Demanda de Exportación (DAG NEA - DAG NOA), de Desconexión Automática de Transmisión (DAT) Ezeiza-Rodríguez y del Sistema de Monitoreo de Oscilaciones (SMO), Reactivo (Reactores y Compensadores Sincrónicos –CCSS-), como así también operación y mantenimiento de los equipamientos financiados mediante la Resolución ex - SECRETARÍA DE ENERGÍA N° 1 de fecha 2 de enero de 2003.

Que en el Rubro “costos de personal”, que es el más importante en la estructura de costos de la TRANSPORTISTA, ésta proyecta un incremento del SETENTA Y CUATRO POR CIENTO (74%) a valores corrientes para el año 2017 respecto del 2015, que justifica por el incremento en el costo promedio de los salarios por aumentos en las remuneraciones y mayores costos laborales otorgados durante el año 2016, y porque prevé nuevos ingresos de personal en los años 2017-2021, aduciendo que actualmente se encuentra al límite de sus posibilidades.

Que TRANSENER dice que la cantidad de personal regulado al 31 de diciembre de 2015 era de 740 empleados, más 97 empleados asignados a la operación y mantenimiento de equipamientos recibidos del denominado “Plan Federal” y 51 empleados, a la operación y mantenimiento de otras ampliaciones, totalizando 926 empleados si se consideran los 38 empleados de la actividad no regulada.

Que TRANSENER informa al 30 de septiembre de 2016 un total de 932 empleados, y prevé la incorporación de 36 vacantes pendientes hasta el 31 de diciembre de 2016, y de 137 personas para el año 2019, no previendo ingresos de personal para los años 2020 y 2021.

Que en el Rubro “otros costos del personal” TRANSENER proyecta un incremento del CIENTO CINCUENTA Y UN POR CIENTO (151%) en 2017 respecto de 2015 a valores corrientes, y los explica por los nuevos programas de capacitación, las variaciones en la cantidad de personal y en sus precios.

Que para el año 2017, TRANSENER prevé como gasto extraordinario la entrega de camperas y mameluco térmico los cuales cuentan con una frecuencia de entrega trianual, lo cual representa un incremento respecto al año 2015.

Que no se proyectan costos en “honorarios por servicios” para el período 2017-2021.

Que en cuanto a los “honorarios profesionales”, que incluyen principalmente honorarios por consultoría técnica, legales, auditoría externa e interna, asesoramiento del Comité de Auditoría y honorarios por desarrollo de Sistemas, TRANSENER requiere un incremento del CIENTO CINCUENTA Y OCHO POR CIENTO (158%) respecto de 2015 asociado a las nuevas instalaciones a incorporar en el año 2017 y a los mantenimientos extraordinarios previstos para el año.

Que la TRANSPORTISTA proyecta para el año 2017 una variación del CINCuenta Y OCHO POR



CIENTO (58%) respecto de 2015 a valores corrientes en el rubro “mantenimiento de equipos eléctricos”, por las variaciones de precio y tipo de cambio, previendo un incremento del stock por nuevas instalaciones.

Que en “materiales y contrataciones para obras”, TRANSENER proyecta una disminución del TREINTA Y TRES POR CIENTO (33%) para el año 2017, estimando que la contratación de servicios no alcanzará el nivel del año 2015.

Que en combustibles y lubricantes, la TRANSPORTISTA prevé un incremento total del rubro del TREINTA Y TRES POR CIENTO (33%) para el año 2017 respecto de 2015 a valores corrientes. TRANSENER asegura que desde enero de 2015 a la fecha de su presentación, el precio del gasoil se ha incrementado un CINCUENTA Y UN POR CIENTO (51%), verificando desde Enero/16 a la fecha un incremento del TREINTA Y UN POR CIENTO (31%), previendo para 2017 una variación adicional por las nuevas instalaciones y los mantenimientos adicionales a realizar.

Que en el Rubro “mantenimiento general”, que incluye los contratos de reparación, mantenimientos periódicos prestados por terceros, materiales y repuestos relacionados con el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de sus instalaciones, la reparación de rodados, edificios e instalaciones cuyo monto y efecto en la vida útil de los bienes no implique ser considerado como inversiones, TRANSENER proyecta un incremento del costo en mantenimiento general del CIENTO DIEZ Y OCHO POR CIENTO (118%) en términos corrientes en comparación con el año 2015, que justifica por el incremento de costos de la construcción (según INDEC desde Dic/14 a Oct/16 el índice de la construcción tuvo una variación del SESENTA Y NUEVE POR CIENTO (69%), y del DIEZ Y OCHO COMA NUEVE POR CIENTO (18.9%) entre el mes de Enero/2016 y Julio/2016), por mayores costos en las reparaciones de rodados, en particular los equipos pesados y especiales.

Que además, para el 2017 TRANSENER prevé un incremento del gasto en este concepto por la contratación del especialista para el mantenimiento de los RBC, y un incremento en el mantenimiento rutinario y reparaciones especiales que, por restricciones presupuestarias, no fueron efectuadas en años anteriores; y también se agregan, según indica la TRANSPORTISTA, las reparaciones previstas en el Plan de Mejoras ambientales conforme el plan PGA informado al ENRE para el periodo 2017/2020.

Que en cuanto al consumo de energía eléctrica en las Estaciones Transformadoras, Edificios (Sede Central, Colonia Valentina, Rosario Oeste, etc.) y repetidoras de los sistemas de microondas, TRANSENER prevé un aumento del CIENTO OCHENTA Y NUEVE POR CIENTO (189%) para 2017, que obedece principalmente al incremento del precio estacional de la energía y a la incorporación de instalaciones observadas entre los años 2015/2016, más las nuevas incorporaciones previstas para el 2017.

Que en los gastos por Administración del MERCADO ELÉCTRICO MAYORISTA (MEM), el incremento previsto para el año 2017 es del CUATROCIENTOS TREINTA Y UN POR CIENTO (431%) en términos corrientes respecto del año 2015, y TRANSENER lo asocia a la variación de su propia remuneración, lo que provoca el incremento de su participación en los gastos.

Que para la Tasa de Fiscalización y Control que se abona al ENRE conforme el Artículo 66 de la Ley 24.065, TRANSENER proyecta una variación respecto del año 2015 del 130%, y en la cuota social de la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA), TRANSENER



prevé una variación 2017 vs. 2015 del 7%.

Que en el rubro “comunicaciones”, que incluye el canon de la COMISIÓN NACIONAL DE COMUNICACIONES (CNC), los servicios de comunicaciones satelitales y telefonía celular, accesos de Internet, vínculo con los servidores de Sede Central y el resto de las tarifas telefónicas, el incremento previsto por TRANSENER a valores corrientes en el rubro es del 75% comparando el año 2017 con el 2015, adjudicándolo principalmente al aumento de los costos de contratación de los servicios de datos más los nuevos contratos asociados a las nuevas instalaciones del periodo 2015/2016 más las nuevas instalaciones previstas para el 2017. Adicionalmente, señala que está implementando nuevos sistemas informáticos a fin de actualizar las herramientas de gestión, que implican una ampliación de los sistemas de comunicación y su consecuente ampliación de costos. También hay un aumento del canon CNC, el alquiler de un mayor espacio de comunicaciones y la contratación de nuevos servicios de datos para transferencia de información.

Que en los “servicios de transporte” del personal, que tiene su base de mantenimiento en las EETT Rosario Oeste y Ezeiza, estaciones que, según expone, se encuentran a varios kilómetros de distancia de centros urbanos de residencia, con déficit de servicio público de transporte para llegar a las bases, TRANSENER proyecta un incremento del 74% que obedece al incremento de precios en el periodo Ene/2015 – Oct/2016 de las empresas de transporte; y a la ampliación del servicio con motivo del plan de ingreso de personal propuesto que hace necesario incrementar el servicio de traslado, y nuevos recorridos para traslado de personal a ET Ezeiza y a la nueva base en ET Campana.

Que en cuanto al cargo devengado por cobertura de “Seguros” relativos a todo riesgo operativo (equipos de estaciones), vehículos (automotores, camionetas, camiones, grúas, etc.), transporte importación / exportación, valores en caja, responsabilidad civil, transporte terrestre, aeronavegación, entre otros; la TRANSPORTISTA justifica un incremento del 41% para el período 2017 por la variación de los valores de reposición de los bienes asegurados, por la mayor obsolescencia de los equipos y por una vida útil remanente más baja, y por las nuevas incorporaciones del periodo (Equipos/Vehículos).

Que en el rubro de “alquileres” de oficinas, antenas de comunicaciones, rodados, viviendas al personal y maquinaria, se proyecta un incremento del 34% para el próximo período, que justifica por la necesidad de alquiler de equipos para la realización de los diversos mantenimientos adicionales previsto en el año, y también un incremento del gasto asociado a las nuevas instalaciones.

Que en “viajes y estadías”, TRANSENER proyecta para 2017 un incremento del 100%, que justifica conforme a las actualizaciones periódicas que se acuerdan con las entidades sindicales (62,35% de Enero/15 a Oct/16), y adicionalmente, por el incremento asociado al personal a ingresar para el año y los viáticos asociados a los Mantenimientos Extraordinarios a realizar.

Que en cuanto a los costos de las Licencias de Software, suministros informáticos (tóner, repuestos para P.C., C.D.’s, etc.), gastos de papelería, insumos de oficina, las impresiones, folletería institucional, y la impresión de los libros Memoria y Estados Contables, TRANSENER proyecta un importante incremento del 243% a valores corrientes, que adjudica a incremento de precios y costos de las contrataciones por reparación y mantenimiento de impresoras, equipos de escritorio y repuestos menores; a la ampliación de servicios asociado al incremento de personal e instalaciones del periodo 2015/2016; a la necesidad de equipar de artículos de oficina y suministros informáticos (software y equipamiento) las instalaciones a incorporar en el 2017; y a la renovación de licencias de software utilizados por el personal de



Protecciones, Control y Comunicaciones.

Que en el rubro “impuestos, tasas y contribuciones”, la TRANSPORTISTA proyecta un incremento para el 2017 respecto al período 2015 del 1547%, que según TRANSENER obedece a incrementos asociados a la variación de precios del período, a la aplicación del Impuesto Ley Débitos/Créditos a una mayor cantidad de cobranzas, pagos y al incremento de las alícuotas municipales, provinciales y en patentes vehiculares (afectadas por el incremento de la valuación de los vehículos).

Que los “honorarios de Directores y Síndicos”, el aumento en la proyección 2017 del rubro es del SETENTA Y DOS POR CIENTO (72%).

Que en el rubro “vigilancia y seguridad” en estaciones y oficinas, TRANSENER proyecta un incremento del NOVENTA Y DOS POR CIENTO (92%), informando que obedece al aumento del costo de los servicios para las nuevas contrataciones a valores 2016 (Convenio de vigiladores año 2016: 38% de aumento, Gendarmería Nacional, Policía de la Provincia de Buenos Aires y Provincial de la Pampa que trasladan directamente al precio de los Servicios los aumentos salariales impulsados por el Gobierno) y nuevos servicios, como por ejemplo las EETT Gran Paraná, Lavalle, Santiago del Estero, y Río Santa Cruz.

Que en cuanto al servicio de mantenimiento de estaciones y la limpieza de oficinas, la variación de costos proyectada del rubro es del 80% respecto al período 2015, que según TRANSENER obedecen principalmente al aumento real de costos del servicio de limpieza de oficinas y estaciones que supera la pauta general de incrementos de gastos de la compañía, principalmente en estaciones alejadas de grandes centros urbanos donde adicionalmente al costo de la mano de obra, se tiene el impacto del combustible por los traslados del personal de los centros urbanos a los sitios de trabajo.

Que en el costo correspondiente al servicio de limpieza y desmalezamiento de electroductos, el aumento proyectado por la TRANSPORTISTA respecto al período 2015 es del 188%, y, de acuerdo a TRANSENER, obedece al incremento de precios o del costo promedio de la limpieza con maquinaria liviana (TREINTA Y DOS POR CIENTO -32%- \$2090/ha en 2015 Vs \$2700/ha en 2016), al incremento del valor por hectárea del control del desmonte y destocónado de árboles con maquinaria pesada (\$76000/ha en May/15 vs \$90000/ha a Ago/16), y el de control vegetación en terraplenes de acceso y bases de torres en la zona (\$8700/ha en May/15 vs \$13.200/ha a Abr/16).

Que TRANSENER manifiesta la necesidad de recuperar accesos a líneas que se vieron afectados por las recientes inundaciones en el litoral. Asimismo, la de ampliar la cantidad de hectáreas en las que se prevé realizar el servicio en las instalaciones concesionadas.

Que, en particular, en la Regional Norte de TRANSENER, se prevé avanzar con la limpieza de 5000 hectáreas (vs 2500 ha en 2015) en las LEATs 5LURG, 5LUGM, 5MARE, 5LARE, 5SGGP y 5STSG que actualmente presentan gran dificultad de acceso y transitabilidad.

Que, en el rubro de gastos “diversos”, que incluye gastos de publicidad y avisos, costos por juicios, servidumbres administrativas, otros gastos operativos y administrativos, gastos de representación corporativa, fletes y acarreos, etc., TRANSENER presupuesta para el año 2017 una variación del 195% respecto del año 2015 a valores corrientes, que responde exclusivamente a la previsión realizada para la atención de las emergencias operativas, así como al incremento en los costos de Congresos,



Conferencias y Eventos y un incremento en el valor de los servicios (agua, mensajería, servicio de taxi, expensas, etc.).

Que para finalizar con la presentación del informe de justificación de costos de TRANSENER, resulta imprescindible destacar que los valores de costos proyectados presentados por la TRANSPORTISTA en los formularios F400 de costos operativos, F401 de costos operativos por equipos y F600 de sueldos que acompañan al mismo, no coinciden con los presentados en el informe "Determinación del ingreso requerido de la "Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER Sociedad Anónima" elaborado por la consultora MacroConsulting, de fecha 16 de noviembre de 2016.

Que, en definitiva, los costos totales de operación y mantenimiento proyectados por TRANSENER en su requerimiento de ingresos para el próximo período tarifario en pesos constantes de 2016 son: PESOS MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS SETENTA MIL (\$ 1.594,97 millones) en el año 2017; PESOS MIL SEISCIENTOS SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA MIL (\$ 1.607,74 millones) en 2018; PESOS MIL SEISCIENTOS QUINCE MILLONES OCHOCIENTOS DIEZ MIL (\$ 1.615,81 millones) en 2019; PESOS MIL SEISCIENTOS VEINTIDOS MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL (\$ 1.622,58 millones) en 2020; y PESOS MIL SEISCIENTOS VEINTIDOS MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL (\$ 1.622,58 millones) en 2021.

Que en PESOS constantes de diciembre de 2015, los costos totales de operación y mantenimiento proyectados por TRANSENER en su requerimiento de ingresos para el próximo período tarifario son: PESOS MIL CIENTO SESENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS DIEZ MIL (\$ 1.164,21 millones) en el año 2017; PESOS MIL CIENTO SETENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL (\$ 1.173,54 millones) en 2018; PESOS MIL CIENTO SETENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS VEINTE MIL (\$ 1.179,42 millones) en 2019; PESOS MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA MIL (\$ 1.184,37 millones) en 2020; y PESOS MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA MIL ( \$ 1.184,37 millones) en 2021.

Que, a requerimiento del ENRE, la empresa TRANSPORTISTA presentó un listado de las instalaciones existentes al momento de la toma de posesión con servidumbres administrativas de electroducto no constituidas, con estimación de los montos indemnizatorios y costos requeridos para su regularización.

Que TRANSENER estimó en PESOS VEINTE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL (\$ 20,82 millones) los gastos de gestión para la constitución de servidumbres de electroducto pendientes de constitución, que incluye el costo de los informes de dominio, certificación de firmas, viáticos, comunicaciones, movilidad, costos judiciales y gastos varios.

Que se trata de un total de 3.681 parcelas a regularizar en un plazo previsto de CINCO (5) años, estimando TRANSENER las indemnizaciones a los propietarios en un monto de DOLARES ESTADOUNIDENSES CUARENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTIUN MIL (U\$S 49.521.000).

Que, de acuerdo a la Resolución ENRE N° 524/16, TRANSENER debía presentar los planes de inversión para los CINCO (5) años posteriores a la entrada en vigencia de la Revisión Tarifa Integral.

Que la TRANSPORTISTA presentó la información requerida por Nota ENRE N° 122751, mediante la Nota de Entrada N° 236.100, obrante a foja 891 y siguientes del Expediente del Visto.



Que en su presentación la TRANSPORTISTA expresa que, habida cuenta la naturaleza de la actividad, la diversidad y la antigüedad del equipamiento existente, las necesidades de inversión requieren una continuidad en el tiempo que excede un período tarifario.

Que adicionalmente TRANSENER dice que, en la evaluación de los plazos de ejecución, se ponderaron diferentes aspectos: disponibilidad financiera para asumir los proyectos; capacidad de proveedores para cumplimiento de plazos de ejecución y entrega de productos y servicios; disponibilidad de recursos propios para ejecución o supervisión; disponibilidad de instalaciones.

Que, asimismo, señala TRANSENER que debe ser considerado que un importante porcentaje de los trabajos requieren la indisponibilidad de equipos, para lo cual resulta necesario llevar a cabo coordinaciones con CAMMESA y demás agentes del MEM.

Que el Plan de Inversiones propuesto por la TRANSPORTISTA, se compone de 2.223 obras con una inversión total en los CINCO (5) años de PESOS TRES MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA MIL (\$ 3.486,26 millones), a precios de diciembre de 2016, con la siguiente asignación anual: PESOS SETECIENTOS VEINTISIETE MILLONES NOVECIENTOS MIL (\$ 727,90 millones) en el año 2017; PESOS SETECIENTOS QUINCE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA MIL (\$ 715,98 millones) en 2018; PESOS SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS MIL (\$ 689,20 millones) en 2019; PESOS SETECIENTOS CINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL (\$ 705,78 millones) en 2020; y PESOS SEISCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES CUATROCIENTOS MIL (\$ 647,40 millones) en 2021.

Que el detalle de las inversiones propuestas consta a fojas 1075 a 1290 del Expediente del Visto.

Que el 1° de noviembre de 2016 TRANSENER presentó la metodología y resultados correspondientes para la determinación de la base de capital regulada (BCR) de la TRANSPORTISTA, referido a la conformación y justificación de la determinación de la base de capital pretendida por esa Concesionaria.

Que en su presentación TRANSENER destaca las diferencias conceptuales que a su criterio existen entre la Resolución ENRE N° 524/2016 y los criterios acordados en el Acta Acuerdo UNIREN para la determinación de la base de capital, tal como se señala en el punto 3.2 del Informe antes mencionado.

Que, asimismo, TRANSENER hace expresa reserva de derechos respecto de los criterios adoptados por este Ente Regulador con relación a: (i) las alternativas complementarias para la determinación de la base de capital previstas en el Acta Acuerdo UNIREN, mientras que el ENRE limita la estimación a una sola de ellas; (ii) el inicio de la concesión como punto de partida para la estimación, desde el momento que el ENRE impone la utilización del valor de la revisión tarifaria para las transportistas que hayan tenido una (como es el caso de TRANSENER); (iii) el criterio de inversiones brutas (sin amortizaciones ni depreciaciones) del Acta Acuerdo UNIREN, mientras que el ENRE dispone la utilización de valores netos (restando depreciaciones); y (iv) considerar el conjunto de los activos de la empresa conforme el Acta Acuerdo UNIREN, mientras que el ENRE impone una separación de la BCR entre actividades reguladas y no reguladas.

Que luego de una breve introducción, el informe "Determinación de la base de capital de la Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER Sociedad Anónima" que presenta la





TRANSPORTISTA, en su sección 2 detalla el marco conceptual teórico (sus principios económicos y regulatorios), analiza la normativa aplicable (Acta Acuerdo UNIREN ratificada por Decreto PEN N° 1462/2005 y Resolución ENRE N° 524/2016) y presenta la metodología a emplear para la determinación de la BCR.

Que, para mayor abundamiento sobre dicha Sección 2 del citado informe éste puede consultarse en el Expediente del Visto.

Que en lo referente a la Sección 3 de dicho Informe, la TRANSPORTISTA expone los resultados de la determinación de la BCR, conforme a los criterios que se explicitan a continuación.

Que, en efecto, para la determinación del BCR, TRANSENER identifica dos períodos: 1) el período del régimen contractual original que llega hasta el 6 de enero de 2002 y 2) el correspondiente al período de transición que abarca desde la puesta en vigencia del Acta Acuerdo hasta la aprobación de los cuadros tarifarios resultantes de la RTI.

Que la TRANSPORTISTA expresa que existen dos alternativas para determinar el valor inicial de la BCR: 1°) conforme el Acta Acuerdo UNIREN corresponde considerar el valor de inicio del balance contable del año 1994 correspondiente al CIENTO POR CIENTO (100%) del paquete accionario más las deudas financieras y fiscales menos disponibilidades de caja (USD 406,2 millones) y 2°) siguiendo los lineamientos de la Resolución ENRE N° 524/2016 (USD 310,9). En el desarrollo posterior del trabajo, TRANSENER emplea este último valor, pero dice que “difiere del criterio acordado en el Acta Acuerdo lo que podría dar lugar a un daño económico en perjuicio de TRANSENER”.

Que las inversiones que incorpora la TRANSPORTISTA en el período original corresponden a las altas de bienes de uso, obras en curso y anticipos a proveedores descontando las bajas de bienes de uso de cada año, según el anexo de los respectivos balances.

Que, de igual forma obtiene las depreciaciones o amortizaciones de bienes de uso del mismo período y, siguiendo los criterios de la Resolución ENRE N° 524/2016, las depreciaciones contables se corrigen considerando el TREINTA POR CIENTO (30%) de prima por actividades no reguladas determinada por el ENRE en la última revisión tarifaria de TRANSENER.

Que dado que para TRANSENER, todos los valores del periodo original están expresados en dólares estadounidenses, utiliza para actualizarlos hasta diciembre de 2001 el índice de precios al consumidor - CPI - de EEUU nivel general.

Que de esta forma TRANSENER obtiene una BCR a diciembre de 2001 valuada en USD 361,4 millones (al final del periodo original).

Que TRANSENER señala que el valor en dólares del año 2001 debe ser pesificado, y tomando en consideración los siguientes argumentos: una interpretación económica de la Ley de Emergencia Económica; la necesidad de un trato no discriminatorio respecto de otros inversores en la economía argentina; y el antecedente regulatorio del tratamiento de la 4ta Línea por el ENRE; propone adoptar un tipo de cambio de 1,4 \$/USD (UN PESO CUARENTA CENTAVOS por DÓLAR ESTADOUNIDENSE).

Que de esta forma resulta una BCR de inicios de 2002 de \$ 506 millones.



Que al igual que en el período original, a partir del año 2002 TRANSENER incorpora a la BCR las inversiones conforme las altas, bajas y depreciaciones contables de bienes de uso, y corrige estas últimas considerando el TREINTA POR CIENTO (30%) de prima por actividades no reguladas determinada por el ENRE en la última revisión tarifaria de TRANSENER.

Que para actualizar los valores corrientes y expresarlos en moneda homogénea de diciembre de 2016, TRANSENER utiliza el Índice de Precios al Consumidor (IPC), que a partir del año 2007 empalma con el Índice de Precios al Consumidor de la Provincia de SAN LUIS.

Que de esta forma TRANSENER determina para la BCR a considerar en la determinación de ingresos requeridos de su actividad regulada en el período 2017 – 2021, un valor de 12.213,8 millones de pesos constantes de diciembre de 2016.

Que posteriormente, dado que la Resolución ENRE 524/2016 requiere determinar el valor de la BCR a diciembre de 2015, TRANSENER deduce al valor señalado las inversiones y depreciaciones del año 2016 para llegar a un valor de \$ 12.023,1 millones en moneda de diciembre 2016. Luego lo deflaciona por el IPC San Luis para obtener una BCR a diciembre de 2015 de \$ 8.588 millones.

Que, por último, la TRANSPORTISTA calcula el Valor Nuevo de Reemplazo (VNR) y el Valor Total Depreciado (VTD), utilizando como punto de partida el informe final de la “Auditoria Técnica y Económica de los Bienes afectados al Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión” contratado por TRANSENER con MERCADOS ENERGETICOS – TRANELSA – DISERVEL, en el marco del Acta Acuerdo UNIREN.

Que TRANSENER ajusta los valores que surgen la auditoria empleando índices de precios específicos nacionales y externos para actualizar los valores hasta diciembre de 2016, y luego hasta diciembre de 2015. En cuanto a las vidas útiles consideradas para determinar el VTD, utiliza las establecidas en el estudio original ajustadas por el tiempo transcurrido, con excepción de las líneas, cuya vida útil ha sido extendida.

Que de esta forma, la TRANSPORTISTA obtiene un VNR de USD 3.967,2 millones y un VTD de USD 1.847,6 millones a diciembre de 2015.

Que, con fecha 16 de noviembre de 2016 TRANSENER presenta el informe “Determinación del ingreso requerido de la “Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER Sociedad Anónima”, elaborado por la consultora MacroConsulting.

Que en el Informe citado en el Considerando precedente, luego de un breve análisis de la normativa en función de la cual corresponde, a su juicio, TRANSENER determina el ingreso regulatorio para el quinquenio 2017 – 2021 y adopta los siguientes criterios para estimar el requerimiento de ingresos: a) la base de capital inicial se corresponde con la determinada en el informe “Determinación de la base de capital de la Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER Sociedad Anónima” al inicio del quinquenio; b) considera un período de CINCO (5) años; c) la fecha de valuación que adopta es diciembre de 2016; d) los valores de costos de operación y mantenimiento e inversiones se corresponden con valores eficientes; e) incluye un costo adicional por los riesgos adicionales que implica para TRANSENER operar y mantener equipamientos que no forman parte de su BCR, como por



ejemplo los activos del Plan Federal, los enmarcados en la Resolución Ex - SECRETARÍA DE ENERGÍA N° 01 de fecha 2 de enero de 2003, o las ampliaciones del sistema financiadas por terceros, que asocia el mayor riesgo por operar estos activos con el concepto de apalancamiento operativo de la empresa, y mide el impacto que tiene ese riesgo incremental sobre el beta de los activos de la empresa, utilizada para calcular la tasa de rentabilidad de la TRANSPORTISTA; f) incluye un costo relativo a los riesgos asociados a los Transportistas Independientes (TI), basado en el valor del equipamiento que TRANSENER debería tener para cubrir su posterior actuación frente a incumplimientos de los TI.

Que en función de los costos de operación y mantenimiento, penalidades y premios asociados, e inversiones el ingreso anual requerido por TRANSENER es de 4.225,5 millones de PESOS constantes de diciembre de 2016, que expresado en moneda constante de diciembre de 2015 es de \$ 3.084,28 millones.

Que, en su pretensión tarifaria, para la actualización de los ingresos que surjan de la Revisión Tarifaria Integral, TRANSENER propone una fórmula de ajuste semestral basada en el Índice de Variación Salarial y en el Índice de Precios Industrial Mayorista que además incluye un factor de ajuste, a fin de asegurar la sostenibilidad económica de la concesión, según expresa la TRANSPORTISTA.

Que el factor de ajuste propuesto calcula las diferencias entre los costos crecientes por inflación y los ingresos corrientes, las capitaliza y las contempla dentro del semestre siguiente.

Que respecto del factor de estímulo a la eficiencia, en la Sección 2.2.5 del informe “Determinación del ingreso requerido de la “Compañía de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER Sociedad Anónima” elaborado por la consultora MacroConsulting, la TRANSPORTISTA menciona que durante el periodo de transición estuvo “sometida a severas restricciones financieras”, con tarifas decrecientes en términos reales.

Que, por ello TRANSENER sostiene que “las estimaciones presentadas se basan en costos eficientes alcanzables en el período por lo cual no resultaría correcto el aplicar una reducción por eficiencias en el quinquenio.”.

Que en cuanto al régimen de premios y penalidades, la TRANSPORTISTA manifiesta que en la presente Revisión Tarifaria Integral es necesario establecer un nuevo sistema de premios —a partir de la vigencia del resultado de la presente Revisión Tarifaria Integral—, que cumpla estrictamente las disposiciones del Contrato de Concesión, a la vez que contemple —debidamente y bajo reglas precisas— las diversas situaciones ocurridas a lo largo de los 23 años de la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte en Alta Tensión, entre ellas los supuestos derivados de caso fortuito o fuerza mayor.

Que, en base a la metodología establecida por la Resolución ENRE N° 1319/98, TRANSENER propone establecer un nuevo Régimen de Premios, sustentado en las indisponibilidades que reflejan el nivel de calidad de servicio efectivamente prestado por TRANSENER y que estimule a continuar realizando esfuerzos para mejorar la calidad del servicio a prestar respecto del nivel de Calidad de Servicio, registrado en el período comprendido entre el mes de Enero de 2011 y el último mes en el que el ENRE haya resuelto la aplicación de sanciones a TRANSENER.

Que TRANSENER sostiene, a su vez, que dicho Sistema de Premios deberá tener en cuenta los siguientes conceptos: a) Premio mensual por Equipamiento; b) Período Histórico de Análisis; c)



Penalización Media Mensual Histórica (PMMH); d) Equipamiento de TRANSENER; e) Eventos de Caso Fortuito o Fuerza Mayor; f) Eventos de Terceros; g) Ampliaciones del Sistema de Transporte; h) Restricciones del Sistema de Transporte; i) Indisponibilidades Adicionales.

Que, en lo que respecta a la calidad del servicio, la TRANSPORTISTA expuso y analizó las razones por las cuales no debería ser penalizada en caso de indisponibilidades solicitadas por terceros u originadas en instalaciones de terceros.

Que, a su vez, TRANSENER hace referencia al Artículo 6 de la Resolución ENRE N° 552/2016, y en lo referente a las condiciones de operación del Sistema y el límite de transferencia solicita que tales indisponibilidades no sean consideradas ni para el cálculo de sanciones, ni a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar. También solicita no perder la remuneración que aplica CAMMESA durante el tiempo que perdure la indisponibilidad.

Que la TRANSPORTISTA solicita que las “indisponibilidades consecuentes” sean consideradas como salidas de servicio por razones operativas, ya que por razones de índole técnica no pueden ser evitadas, y por ende no deberían ser pasibles de sanción.

Que, en igual sentido, solicita que las indisponibilidades asimiladas a una Condición Operativa no sean consideradas a los efectos del cálculo de premios, ni de la tasa de fallas mensual, ni de cualquier otro índice que el ENRE decidiera implementar.

Que, por último, también requiere que el ENRE determine la inaplicabilidad de la pérdida de remuneración para el caso de indisponibilidades consecuentes, y en tal sentido instruya a CAMMESA.

Que TRANSENER agrega que existen situaciones en las que las instalaciones y/o equipamiento que comprenden el Sistema de Transporte requieren llevar a cabo tareas de mantenimiento que exceden las características de un mantenimiento programado, requiriendo una mayor intervención, debido a la magnitud de los trabajos a realizar y del tiempo que demandan tales trabajos. A estas situaciones las denomina Intervenciones Mayores en Equipamiento, y solicita que los tiempos de indisponibilidad que insuman dichos trabajos de intervención mayor sobre equipamiento no sean pasibles de sanción.

Que además, TRANSENER solicita se aplique un régimen específico de Calidad de Servicio a los Compensadores Sincrónicos instalados en la ET Ezeiza.

Que, por último manifiesta, respecto del Régimen de Calidad y Penalizaciones, que en caso que el ENRE disponga que la Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada (RVEET) sea equivalente a CERO (0), con el fin de mantener la ecuación económica – financiera dada al inicio de la Concesión, debería reducir los coeficientes de sanciones al SESENTA Y SIETE POR CIENTO (67%) de los valores actualmente vigentes.

Que los costos totales (regulados y no regulados) proyectados para el año 2017 en los formularios F400, F401 y F600 presentados por TRANSENER alcanzan a \$ 1.967,43 millones, previendo la TRANSPORTISTA un incremento de \$ 817,30 millones respecto de los costos declarados en 2015 (\$ 1.150,13 millones), observándose un aumento del SETENTA Y UN POR CIENTO (71%) a valores corrientes.



Que como se mencionara en Considerandos precedentes, TRANSENER realizó las proyecciones de costos del período 2017/2021 en PESOS, a valores reales constantes, expresados en moneda de diciembre de 2016.

Que estos valores a fin de comparar con el período 2015 fueron deflactados en un TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37%), que es la inflación acumulada del año 2016 a la fecha de la presentación de la información.

Que los datos del balance del año 2015 están expresados en PESOS a su costo histórico, y a fines comparativos, se han ajustado por un CATORCE COMA CINCO POR CIENTO (14,5%) —inflación del segundo semestre del año 2015—, bajo el supuesto que de esta forma nos acercamos a valores homogéneos del 31 de diciembre de 2015.

Que, en nuestro análisis de los costos requeridos por TRANSENER, no se consideran como parte de dicho costo total las depreciaciones de bienes de uso ni los costos imputados por TRANSENER a actividades no reguladas consistentes en asistencia técnica, consultoría, operación y mantenimiento en alta tensión para terceros y otras. Cabe consignar que la participación de los “costos no regulados” de acuerdo a la asignación realizada por la TRANSPORTISTA es inferior al CINCO POR CIENTO (5%).

Que, a su vez, tampoco son considerados como costos de la actividad regulada en el análisis que se realiza a continuación, aquellos asignados por TRANSENER a las actividades de supervisión de las ampliaciones de capacidad de transporte y a la supervisión de operación y mantenimiento de Transportistas Independientes, dado que ambas actividades no son remuneradas por la tarifa regulada.

Que en cambio, si se considera que forman parte de los costos de la TRANSPORTISTA los siguientes: aquellos correspondientes a la operación y mantenimiento de los equipamientos de la IV Línea Comahue - Buenos Aires, de los equipamientos de potencia reactiva (Reactores y Compensadores Sincrónicos —CCSS—), de los automatismos de Desconexión Automática de Generación y de Demanda de Exportación (DAG NEA - DAG NOA), de Desconexión Automática de Transmisión (DAT) Ezeiza-Rodríguez y del Sistema de Monitoreo de Oscilaciones (SMO), de los equipos construidos en el marco de la Resolución Ex - S.E. N° 01/2003 y de las Obras del Plan Federal operadas y mantenidas según Resoluciones Ex - S.E. N° 965/05 y N° 1341/06.

Que, en función de tales correcciones, el incremento proyectado por TRANSENER en los formularios F400, F401 y F600 para el año 2017 en los costos totales a valores corrientes es del OCHENTA Y CUATRO POR CIENTO (84%) —respecto del año 2015—, y a valores constantes de diciembre de 2015 el incremento requerido es del DIECIOCHO POR CIENTO (18%) —de \$ 1.020,76 millones en el año 2015 a \$ 1.199,46 millones proyectados para el año 2017—.

Que, sin embargo, como se explicitara anteriormente, los valores de costos proyectados, empleados por TRANSENER, en la determinación del ingreso requerido, no coinciden con las proyecciones de costos del período 2017/2021 presentados en los formularios F400, F401 y F600.

Que el costo total proyectado en el informe de determinación, el ingreso requerido por TRANSENER para el año 2017 es de \$ 1.594, 98 millones, en moneda constante de 2016. A valores constantes de 2015 es de \$ 1.164,22 millones, lo que representa un incremento del 14% respecto del año 2015.



Que, en cambio, nuestro análisis arroja como resultado un costo total para el año 2017 de \$ 988,36 millones en moneda constante de diciembre de 2015. Es decir, un TRES POR CIENTO (3%) inferior al costo real del año 2015 y un QUINCE POR CIENTO (15%) menor al valor requerido por la TRANSPORTISTA para el año 2017 (respecto del informe de determinación del ingreso requerido).

Que, resulta necesario señalar que el SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) de los costos considerados, la TRANSPORTISTA los clasifica como de operación y mantenimiento, y el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) restante como costos administrativos.

Que a fin de determinar el costo de operación y mantenimiento del próximo periodo quinquenal, se realizó un análisis de costos por rubro según su naturaleza.

Que en el rubro de "costos de personal", TRANSENER proyecta una variación 2015- 2017 del OCHO POR CIENTO (8%) a valores constantes, solicitando se reconozca un incremento del DIEZ POR CIENTO (10%) en la cantidad de personal de explotación (68 personas más en 2017) y un DOCE POR CIENTO (12%) en la cantidad de personal administrativo (22 personas más).

Que para el año 2017 requiere una planta con 726 empleados en operación y mantenimiento y 201 empleados administrativos, un total de 927 empleados contra 837 del año 2015 (considerando exclusivamente los empleados de la actividad regulada declarados por TRANSENER en el formulario F600, y excluyendo el personal afectado a tareas de supervisión de ampliaciones y de capacidad de transporte y a la supervisión de operación y mantenimiento de transportistas independientes. La cantidad total proyectada es de 1031 empleados).

Que el SETENTA Y OCHO POR CIENTO (78%) del personal proyectado para 2017 realizaría tareas de explotación, y el VEINTIDOS POR CIENTO (22%) restantes tareas administrativas.

Que en cuanto al personal administrativo, se observa que ocupar en este tipo de tareas el VEINTIDOS POR CIENTO (22%) de la dotación es considerablemente más elevado que lo proyectado por EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA SA), para comparar con una empresa del mismo grupo económico, que requiere solo el SIETE COMA SIETE POR CIENTO (7,7%) de la nómina. Otra forma de expresar esta relación, sería decir que TRANSENER pretende contar con 3,6 empleados dedicados a operación y mantenimiento por cada trabajador administrativo. En tanto que TRANSBA pretende contar con 10 empleados de explotación por cada administrativo.

Que ante el requerimiento que sobre el particular realizara el Ente, por el hecho de tener conocimiento de que TRANSBA es una sociedad controlada por TRANSENER, ésta señaló respecto a los organigramas de ambas compañías que lo que se repite en los mismos no son sólo personas, sino áreas de las compañías.

Que, en tal sentido, TRANSENER señala que la Dirección y Sub Dirección General, las gerencias/Jefaturas de Administración y Finanzas, Recursos Humanos, Ingeniería Regulatoria, Asuntos Legales, Asistencia al Mantenimiento, Planificación y Operaciones de la Red, Ingeniería y Gestión Integrada de Riesgos, desarrollan funciones centralizadas tanto para TRANSENER como para TRANSBA.



Que estas áreas contaban al 31 de diciembre de 2015 con 186 empleados en TRANSENER y 31 en TRANSBA, que prestan servicios simultáneamente para ambas TRANSPORTISTAS. TRANSENER informa que el DIECISEIS POR CIENTO (16%) del costo del personal propio lo transfiere a TRANSBA.

Que, por otra parte, en la información que presenta TRANSENER en los formularios F 600, al asignar el personal por tipo de actividad, no carga personal administrativo a la actividad no regulada, lo que dada la importancia que reviste este tipo de actividades en esta TRANSPORTISTA, es indudable que parte del personal administrativo de la misma dedica tiempo de sus tareas a actividades no reguladas, sin que ella haga la asignación de personal correspondiente a cada actividad en su presentación.

Que en su presentación se puede ver que la cantidad total de empleados se incrementó un CATORCE POR CIENTO (14%) en el periodo 2011/2015, llamando la atención que la cantidad de empleados de la actividad no regulada se redujo un SETENTA Y SEIS POR CIENTO (76%), mientras que la cantidad de empleados de la actividad regulada aumentó un TREINTA Y SEIS POR CIENTO (36%).

Que el cambio más acentuado se ve entre el año 2013 y 2014, en el que la reducción de los empleados de la actividad no regulada en 133 empleados coincide con el incremento de empleados en la actividad regulada en 151 empleados.

Que la Dirección General de TRANSENER proyecta a diciembre de 2017 contar con 42 empleados, más 91 empleados en la Sub Dirección General. La Dirección de Ingeniería Regulatoria 16 empleados, la Dirección de Administración y Finanzas 100 y la de Recursos Humanos 38.

Que una parte importante de estos 287 empleados realiza actividades que sirven de soporte tanto a la actividad regulada como al resto de las actividades que desarrolla la TRANSPORTISTA.

Que, en consecuencia, de los 201 empleados administrativos previstos para el año 2017, se asigna un TREINTA POR CIENTO (30%) a las actividades no reguladas, considerando a tal fin la prima aceptada en la determinación de la base de capital. Se debe tener en cuenta que, la participación de TRANSENER en TRANSBA es, a los fines del análisis de costos y determinación de la tarifa de TRANSENER, una actividad no regulada. Dentro de este porcentaje se incluye el DIECISÉIS POR CIENTO (16%) que TRANSENER transfiere a TRANSBA.

Que se consideran justificados los ingresos de personal previstos para el año 2017 en la dotación de la Dirección Técnica, destinados a tareas de mantenimiento, técnicos de estación (3 técnicos por EETT) y personal de líneas (1 persona cada 100 km o 0,7 personas en circuitos en paralelo), con el fin de reforzar los cuadros técnicos afectados a la operación y mantenimiento y garantizar la prestación necesaria en la tres regiones de mantenimiento (Norte, Metropolitana y Sur).

Que se toma en consideración la necesidad señalada por la TRANSPORTISTA de incrementar el nivel de actividad operativa a los fines de cumplir con los programas de mantenimiento estacional definidos en los procedimientos y preservar las instalaciones abarcadas por la concesión en condiciones de calidad y seguridad.

Que, por lo tanto, a los efectos de determinar el costo de personal para el año 2017, se considera una planta con 726 empleados en operación y mantenimiento y 145 empleados administrativos (reiteramos



que no se incluyen el personal afectado a tareas de supervisión de ampliaciones y de capacidad de transporte y a la supervisión de operación y mantenimiento de transportistas independientes, que si bien son actividades reguladas, su costo no se cubre con el ingreso a determinar).

Que, en cuanto al costo salarial unitario proyectado por TRANSENER para el personal de explotación (\$ 787.083 anuales por empleado) y el personal administrativo (\$ 965.746 anuales por empleado), la relación Costo unitario Empleados Administración/Costo unitario Empleados Explotación es igual a 1,23. Es decir, el costo medio del empleado de administración pasa a ser un VEINTITRES POR CIENTO (23%) superior al del personal de explotación, cuando en el año 2015 el resultado de la misma relación era inferior a la unidad (0,98), es decir que el costo unitario del personal administrativo era inferior al de explotación.

Que en la proyección presentada por TRANSENER para el año 2017 vemos que el costo salarial promedio de sus empleados administrativos pasa a ser superior al del personal de explotación porque presenta un crecimiento del DIECINUEVE POR CIENTO (19%) a valores constantes que no fue debidamente justificado por la Transportista.

Que, en consecuencia, se mantendrá para el año 2017 el costo unitario del personal administrativo en el valor observado en 2015 en términos constantes.

Que, por otra parte, se solicitó a TRANSENER la desegregación del costo en personal en los conceptos que lo integran, informando la TRANSPORTISTA que los mismos son sueldos, horas extras cargas patronales, beneficios a largo plazo, vacaciones no gozadas, indemnizaciones, plan de pensiones, seguros de vida y otros.

Que los "beneficios a largo plazo", equivalentes al ONCE CON TREINTA Y CUATRO POR CIENTO (11,34%) del costo del personal de explotación en el año 2015, según la explicación que textualmente brinda la Transportista son: "a) una bonificación por años de antigüedad que se abona al personal, que consiste en abonar un salario luego de VEINTE (20) años de permanencia y cada cinco hasta los CUARENTA (40) años, y b) una bonificación para todos los trabajadores que hayan acreditado los años de servicio con aportes para obtener la Jubilación Ordinaria. Los montos y condiciones varían según el convenio colectivo de trabajo y para el personal fuera de convenio.

Que los pasivos relacionados con las bonificaciones por antigüedad acumuladas y con los planes de beneficios al personal precedentemente mencionados, han sido reconocidos de acuerdo con lo requerido por la Norma Internacional de Contabilidad N° 19 y se determinaron contemplando todos los derechos devengados por los beneficiarios de los planes hasta el cierre del ejercicio finalizado el 31 de Diciembre 2015, en base a un estudio actuarial.

Que el valor presente de las obligaciones por beneficios a empleados se determina descontando las salidas de fondos futuras estimadas utilizando las tasas de interés que la Sociedad estima adecuadas."

Que TRANSENER proyecta para el periodo tarifario bonificaciones que serán pagadas en periodos tarifarios futuros, conforme los requieren las normas contables vigentes.

Que, desde el punto de vista de la determinación de la tarifa para el quinquenio 2017/2021, que surge de un modelo financiero que contempla los ingresos y egresos del período considerado, esta asignación de





costos no es aceptable, motivo por el cual se solicitó a la TRANSPORTISTA que presente, en función de la antigüedad de la nómina actual, los beneficios cuyo pago se produciría en el período 2017/2021, asignándose en cada año el promedio de los beneficios a pagar en el quinquenio (\$ 18,59 millones).

Que, en consecuencia, se mantiene el costo unitario por empleado administrativo en el valor observado en el año 2015, sin admitir la variación del DIECINUEVE POR CIENTO (19%) no justificada, y se ajusta el costo unitario proyectado por la TRANSPORTISTA para el personal de explotación del año 2017 en función del monto de beneficios de largo plazo asociado a este personal.

Que, aplicando los costos por empleado a la planta de 726 empleados en operación y mantenimiento y 145 empleados administrativos considerada, se justifica un costo de personal anual proyectado de \$ 639,49 millones.

Que en el rubro “otros costos del personal”, se admite para el año 2017 un monto equivalente al DOS COMA CINCO POR CIENTO (2,5%) del costo de personal determinado por el ENRE, lo que implica una variación del TREINTA Y CUATRO POR CIENTO (34%) en moneda constante respecto del año 2015, en virtud de la mayor cantidad de personal de explotación, para cumplir con la entrega de camperas y mameluco térmico y cubrir los mayores costos de capacitación.

Que en el rubro “honorarios profesionales”, no encontramos justificado el incremento del SESENTA Y TRES POR CIENTO (63%) a valores constantes en el presente rubro, que TRANSENER busca asociar a las nuevas instalaciones a incorporar en el año 2017 y a los mantenimientos extraordinarios previstos para el año, y que, sin embargo, señala en las pautas generales de la proyección de costos que en su confección no tuvo en cuenta las incorporaciones posteriores al 31/12/2016. Se acepta para el año 2017 un monto equivalente al UNO COMA TRES POR CIENTO (1,3%) del costo total proyectado, manteniendo su participación en la estructura de costos del año 2015.

Que, en cuanto al “mantenimiento de equipos eléctricos”, se admite el monto de \$ 9,91 millones requerido por la TRANSPORTISTA en este concepto, destinado a compras de stock de repuestos para el mantenimiento de los RBC de los transformadores de potencia, y servicios auxiliares, así como otros materiales y contrataciones necesarios para el mantenimiento de las líneas, EETT y CCSS, que se asocia al mayor nivel de actividad operativa que se considera necesario a fin de cumplir con los programas de mantenimiento de las instalaciones.

Que el costo asociado a “materiales y contrataciones para obras” disminuye un SESENTA Y UN POR CIENTO (61%) respecto del año 2015 por la menor contratación de servicios.

Que corresponde en el rubro “combustibles y lubricantes”, aceptar el monto requerido por la TRANSPORTISTA, que en términos constantes es un VEINTIUNO POR CIENTO (21%) inferior al observado en el período 2015.

Que en el rubro “mantenimiento general”, se admite el incremento del TREINTA Y TRES POR CIENTO (33%) requerido por TRANSENER, en el entendimiento de que es necesario incrementar la actividad operativa de mantenimiento de las instalaciones, que por restricciones presupuestarias, no fueron efectuadas en años anteriores, además de agregar las reparaciones previstas en el Plan de Mejoras ambientales conforme el plan PGA informado al ENRE para el período 2017/2020.



Que, asimismo, se adicionan en este rubro el costo de aquellas obras que integraban el plan de inversiones presentado por TRANSENER, que a criterio del Ente constituyen gastos de mantenimiento no activables.

Que se admite el incremento en el costo del consumo de “energía eléctrica” en las Estaciones Transformadoras, Edificios y repetidoras de los sistemas de microondas es del SETENTA Y TRES POR CIENTO (73%) a valores constantes, y obedece a la variación del precio estacional en el MEM.

Que también se admiten los incrementos previstos en la participación de TRANSENER en los gastos de CAMMESA y en la Tasa de Fiscalización y Control que se abona al ENRE conforme el Artículo 66 de la Ley N° 24.065.

Que en cuanto al costo de la cuota social de ATEERA, se admite el valor proyectado por la TRANSPORTISTA, que en términos constantes disminuye un TREINTA Y DOS POR CIENTO (32%) en relación al período 2015.

Que en el rubro “comunicaciones”, el incremento del OCHO POR CIENTO (8%) a valores constantes, se justifica por el aumento de la cantidad de empleados en operación y mantenimiento, y las nuevas ET Paraná y Nueva San Juan. Asimismo, consideramos admisible el incremento requerido en virtud del ya mencionado aumento en la actividad de mantenimiento de las instalaciones.

Que, en relación a los “servicios de transporte”, el incremento del NUEVE POR CIENTO (9%) a valores constantes, se justifica por el aumento de la cantidad de empleados en operación y mantenimiento, y la ampliación del servicio correspondiente al traslado de personal a ET Ezeiza y a ET Campana. Al igual que el rubro anterior, lo asociamos a la mayor actividad de mantenimiento.

Que es admisible el costo del “seguro”, que principalmente cubre por daño a los bienes de uso (transformadores, reactores, edificios y equipos de playa, con excepción de las torres y líneas de transmisión), por un monto equivalente al TRES COMA OCHO POR CIENTO (3,8%) del valor contable proyectado de los bienes de uso.

Que en el rubro “alquileres” de equipos para mantenimiento de las nuevas instalaciones, se admite el valor requerido por la TRANSPORTISTA, un NUEVE POR CIENTO (9%) inferior respecto del año 2015 y equivalente al UNO COMA SEIS POR CIENTO (1,6%) respecto del costo total proyectado.

Que en el rubro “viajes y estadías”, a valores constantes la empresa requiere un monto de DOS POR CIENTO (2%) superior al del año 2015, cubriendo de esta forma las actualizaciones acordadas con las entidades sindicales, y el ingreso de personal admitido para el año 2017.

Que en cuanto al costo de “licencias de uso de software, suministros informáticos y artículos de oficina”, el incremento a valores constantes admitido es del CUATRO POR CIENTO (4%), ya que entendemos que las explicaciones dadas por la concesionaria no son suficientes para admitir un incremento del CIENTO DIECINUEVE POR CIENTO (119%), El aumento admitido, ajustado por la variación en la cantidad de empleados, se justifica en los motivos expuestos por TRANSENER en su presentación, en la ampliación en el servicio de Telecom - Datacenter, con mejoras en el procesamiento y resguardo de los datos, en la adquisición de nuevos productos de software y en la migración de datos, asociados a la gestión de compras, recursos humanos y de mantenimiento planificado y correctivo.



Que en “impuestos, tasas y contribuciones”, no existe justificación para el pedido de aumento proyectado para el 2017, que respecto del período 2015 a valores constantes es del NOVECIENTOS CINCUENTA POR CIENTO (950%), principalmente porque la TRANSPORTISTA está exenta de abonar impuestos locales (provinciales y municipales) en los términos del Artículo 12 de la Ley N° 15.336, (Circular N° 4 del Concurso Público para la venta del 65% de las acciones de TRANSENER). Consecuentemente, se mantiene el rubro en el orden del CERO COMA CUATRO POR CIENTO (0,4%) del costo total.

Que de acuerdo a los precedentes normativos, jurisprudenciales y doctrinarios existentes, los cuales se describen en el Dictamen Jurídico N° 139/2016 de la Asesoría Jurídica del ENRE, el cual obra a fojas 1630/1632 del Expediente de la referencia, surge que la determinación de la pertinencia —o no— de la aplicación de las tasas municipales a servicios regidos por el régimen federal, es una cuestión determinada por la singularidad de cada caso, según que éstas reúnan o no, las condiciones que emanan de la doctrina de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN para que resulten compatibles con dicho régimen federal y, por lo tanto, admisibles.

Que lo expuesto, se suma al carácter excepcional y restringido con el cual es admitido por parte de la Justicia Federal el ejercicio de la potestad en la materia por parte de los poderes locales.

Que ello determina que —a fin de que resulten viables sus reclamos ante el ENRE para que adopte las medidas que considere necesarias a fin de restablecer la equivalencia de las prestaciones recíprocas (Conf. art. 27 in fine del Contrato de Concesión de TRANSENER y equivalentes de las otras empresas)— las concesionarias previamente deberían procurar que la Justicia determine, en cada caso, la legalidad de los tributos que pretenden se reflejen en su tarifa, o bien demostrar por otro medio idóneo, su compatibilidad con el régimen federal.

Que, de otro modo, se trasladaría automáticamente sobre los usuarios del TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA cualquier nuevo gravamen que crearan los poderes locales, por el sólo hecho de haber sido consentidos y solventados por la concesionaria.

Que a este respecto, no puede olvidarse que entre las funciones primarias del ENRE están las de “Proteger adecuadamente los derechos de los usuarios” (inciso a) del Artículo 2 de la Ley N° 24.065), los que se verían seriamente amenazados si en esta materia pudieran quedar a expensas de una eventual indolencia de la concesionaria de que se tratare.

Que ello, no sólo crea una evidente situación de indefensión para el usuario, sino que también introduce un factor de heterogeneidad inconveniente en el régimen tarifario, ya que las diferencias en los montos de las tarifas de las distintas zonas concesionadas no obedecerían enteramente a factores objetivos (como, por ejemplo, las características topográficas de la zona en que se presta el servicio) sino a las políticas fiscales variables y descoordinadas de los diferentes poderes locales, poniéndose así en crisis el sistema federal aplicable al régimen eléctrico.

Que en función de lo mencionado precedentemente no resulta procedente en el marco del proceso de Revisión Tarifaria Integral, considerar en el cálculo de la remuneración, la inclusión de los importes que solicita la TRANSPORTISTA en concepto de tasas e impuestos locales, correspondiendo, en consecuencia, su rechazo.



Que lo expuesto, sin perjuicio de hacerle saber a la Transportista que —en el marco de los procedimientos administrativos ordinarios— podrá, en cualquier momento, efectuar ante el ENRE los planteos que crea oportunos con relación a lo establecido en el Artículo 27 de su Contrato de Concesión. Al tal fin, corresponderá que acredite las condiciones expuestas en los párrafos precedentes.

Que en “honorarios de Directores y Síndicos”, en términos constantes, ante la falta de justificación para el incremento del DIEZ POR CIENTO (10%) solicitado, se admite el mismo nivel proporcional en la estructura de costos CERO COMA VEINTIOCHO POR CIENTO (0,28%) que el observado en el período 2015.

Que en el rubro “gastos bancarios”, se admite el valor requerido, que equivale al CERO COMA CERO UNO POR CIENTO (0,01%) del costo total proyectado.

Que en cuanto al costo correspondiente a “vigilancia y seguridad”, a valores constantes TRANSENER requiere un aumento del DIECISIETE POR CIENTO (17%), que se admite en función del detalle de información presentado por la TRANSPORTISTA, sobre 34 EETT y/o emplazamientos donde tiene contratada seguridad, que comprende 386.479 horas de vigilancia presencial y/o por monitoreo al año a un valor de 99 pesos constantes de diciembre de 2015 la hora.

Que en el rubro “limpieza de oficinas y estaciones”, no se justifica el incremento en términos constantes del QUINCE POR CIENTO (15%), por lo que se admite a valores constantes un monto equivalente al del año 2015, manteniéndose el rubro en un DOS POR CIENTO (2%) respecto del costo total proyectado. Este costo incluye la limpieza de 52 emplazamientos, entre estaciones transformadoras, de microondas y las oficinas centrales de la empresa.

Que se admite un incremento del SETENTA Y TRES POR CIENTO (73%) en el costo de “mantenimiento de electroducto”, dada la necesidad manifestada por la TRANSPORTISTA de recuperar accesos a líneas que se vieron afectados por las recientes inundaciones en el litoral y la de ampliar la cantidad de hectáreas en las que se prevé realizar el servicio en las instalaciones concesionadas.

Que en particular en la Regional Norte, prevé avanzar con la limpieza de 5000 hectáreas (versus 2500 hectáreas en 2015) en las LEATs 5LURG, 5LUGM, 5MARE, 5LARE, 5SGGP, y 5STSG que actualmente presentan gran dificultad de acceso y tránsito (con riesgo de no poder ingresar, así como de rotura de vehículos livianos o pesados y de incidentes que afectan al personal que pretende ingresar).

Que por último, en el rubro de gastos “diversos”, no existe justificación para el pedido de aumento proyectado del SETENTA Y NUEVE POR CIENTO (79%) para el año 2017; consecuentemente, se mantiene el rubro en el orden del UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5%) del costo total, nivel observado en el año 2015.

Que en consecuencia, visto el análisis realizado rubro por rubro, entendemos razonable para próximo periodo tarifario un costo total anual de \$988,36 millones expresado en valores constantes del 31 de diciembre de 2015.

Que como señalamos al inicio del análisis, los costos definidos incluyen aquellos correspondientes a la operación y mantenimiento de los equipamientos recibidos al inicio de la concesión, los equipamientos de la IV Línea Comahue - Buenos Aires, los equipamientos de potencia reactiva, los automatismos, los



equipos construidos en el marco de la Resolución Ex -S.E. N° 01/2003 y Obras del Plan Federal operadas y mantenidas según Resoluciones Ex -S.E. N° 965/05 y N° 1341/06.

Que a fin de establecer los costos anuales razonables para el próximo quinquenio de los equipamientos cuya remuneración debemos determinar en esta oportunidad, debemos distinguir los costos que corresponden a la operación y mantenimiento de los equipamientos de la IV Línea Comahue - Buenos Aires.

Que en consecuencia, el costo antes definido se asigna por tipo de equipamiento conforme la distribución que realizara la TRANSPORTISTA en las planillas F 401 "Egresos por Equipo" de su presentación.

Que una vez asignado el costo por tipo de equipamiento, obtenemos un costo unitario por kilómetro de línea de transmisión, MVA de transformación y unidades de conexión. Aplicando estos costos unitarios a los equipamientos correspondientes obtenemos el costo total asignado al equipamiento a remunerar por la tarifa del servicio público de transporte en alta tensión concesionado, sin los equipamientos de la IV Línea Comahue - Buenos Aires, que es de \$ 934,47 millones por año.

Que del costo anual así determinado, se detrae en cada año del quinquenio los costos de mano de obra propia incluidos en el plan de inversiones, que se activan por formar parte del costo de los bienes de uso.

Que de esta forma, quedan definidos los costos totales de operación y mantenimiento reconocidos para el cálculo de ingresos de TRANSENER para el próximo período tarifario 2017 – 2021, que en pesos constantes de diciembre de 2015 son: \$ 891,16 millones en el año 2017; \$ 889,15 millones en el año 2018; \$ 892,19 millones en el año 2019; \$ 891,38 millones en el año 2020; y \$ 894,30 millones en el año 2021.

Que en relación a las servidumbres de electroducto de las instalaciones transferidas al momento del inicio de la concesión que aún no han sido regularizadas, la remuneración anual de la TRANSPORTISTA contemplará un monto destinado a su normalización, equivalente al UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5%) de los costos reconocidos anualmente.

Que por su parte, la TRANSPORTISTA deberá presentar en un plazo no mayor a los SESENTA (60) días de notificada de la Resolución de la Revisión Tarifaria Integral, un plan anual de regularización a desarrollar durante el periodo 2017/2021, que contenga como mínimo, las siguientes etapas de trabajo: a) Detalle de las líneas transferidas y estado de las servidumbres de electroducto, indicando la cantidad de parcelas involucradas, las inscriptas y las pendientes de inscripción, contemplando la elaboración de planos de líneas de transmisión con información catastral y listado de parcelas asociado; b) Detalle de los costos asociados a la normalización de la servidumbre (indemnización, mensura, gestión, registro, etc.).

Que una vez finalizado el año, la TRANSPORTISTA deberá acreditar ante el ENRE las regularizaciones realizadas de acuerdo al plan presentado y al monto asignado.

Que ante un incumplimiento del plan que no pueda ser justificado satisfactoriamente por la TRANSPORTISTA, el ENRE deducirá de los cargos el monto asignado a tal efecto.

Que se analizó el Plan presentado para determinar cuáles de las inversiones propuestas deben ser consideradas para ser incluidas en la remuneración regulada a la TRANSPORTISTA.



Que a ese efecto se identificaron las mismas de acuerdo a lo siguiente: Inversiones propuestas a ser incluidas en la remuneración regulada como tales (CAPEX); inversiones propuestas a ser incluidas en la remuneración regulada como gastos de mantenimiento (OPEX); inversiones que no deben ser incluidas ya que no se consideran pertinentes o que deben ser impulsadas por otros mecanismos previstos en “Los Procedimientos” (p. ej. Ampliaciones); gastos relacionados con regularización de Servidumbres de Electroducto.

Que producto del análisis, se identificaron las inversiones informadas que resultaron razonables, en función de que responden al estado de obsolescencia en que se encuentran las instalaciones y, además, están dirigidas a mantener y/o a mejorar la calidad y confiabilidad del servicio.

Que, asimismo, con relación a las inversiones se excluyeron aquellas que fueron consideradas no justificadas.

Que por otra parte, se indicaron las que corresponden a gastos de operación y mantenimiento.

Que no se detectaron inversiones que correspondan que se realicen por los mecanismos de Ampliaciones o por otros mecanismos previstos en la normativa vigente.

Que cabe aclarar que, los valores de los materiales asociados a los ítems que componen el Plan de Inversiones realizado por La TRANSPORTISTA, se encuentran razonablemente cercanos al promedio de mercado.

Que luego del análisis efectuado, se concluye que las inversiones a incluir totalizan 2158 obras por un monto de \$ 3.312,74 millones.

Que en el informe del ANEXO II a la presente, se detallan las conclusiones del análisis de los planes de inversiones presentados por TRANSENER. Dicho Anexo contiene CINCO (5) Apéndices.

Que en la Tabla del Apéndice I se incluyen solamente las inversiones que pueden ser consideradas como inversiones en la remuneración regulada del TRANSPORTISTA que, de acuerdo a los criterios mencionados, se consideran prudentes y razonables para el próximo quinquenio.

Que en la Tabla del Apéndice II se incluyen las inversiones relacionadas con las tareas de mantenimiento y, por lo tanto, se consideran como incluidas en los costos operativos.

Que en la Tabla del Apéndice III, se incluyen las inversiones que no se consideran pertinentes para el próximo quinquenio.

Que en la Tabla del Apéndice IV, se incluyen los gastos relacionados con la Regularización de Servidumbres de Electroducto.

Que respecto de las inversiones solicitadas para Seguridad Pública y Ambiental, el área correspondiente realizó un análisis particularizado de las mismas, cuyas conclusiones se adjuntan como Apéndice V.

Que al respecto, cabe indicar que la realización del Plan de Inversiones aprobado, será objeto de un



control posterior por parte de este Ente, y que al efecto, el ENRE emitirá un procedimiento que permita la realización del seguimiento de las inversiones tanto de manera física como económico-financiera.

Que con respecto a la base de capital contable, cabe destacar que representa las inversiones financieras netas realizadas por los accionistas y acreedores en la empresa, es decir, que el monto de la base de capital así calculada equivale al mantenimiento del capital financiero en términos reales. En este esquema, las amortizaciones representan el retorno del capital.

Que, asimismo, corresponde en el caso de nuevos aportes o retiros de los accionistas, analizar su incidencia en el cálculo del capital afectado a la actividad regulada.

Que este método busca mantener el poder de compra de la inversión original, siendo éste el único requerimiento desde el punto de vista del inversor.

Que en la Resolución ENRE N° 524/2016 se establecieron los criterios y aspectos metodológicos para la determinación de la Base de Capital Regulada (BCR).

Que al respecto se utilizó la metodología de valuación a costo histórico.

Que para aquellas transportistas que tuvieron revisión tarifaria, dicha metodología implica que el valor del activo regulado inicial será la base de capital establecida en la última revisión tarifaria.

Que para aquellas transportistas que no tuvieron revisión tarifaria, el importe de la base de capital inicial surge como contrapartida de los aportes y del pasivo transferido al comenzar el contrato de concesión del servicio, menos el valor de la opción por actividades no reguladas.

Que a la base de capital inicial se le adicionarán anualmente las inversiones realizadas a posteriori, descontando los montos correspondientes a bajas y amortizaciones. Altas del período: para la determinación de la base de capital se considerarán sólo aquellas inversiones que correspondan a la actividad regulada de la Concesionaria, excluyéndose toda inversión correspondiente a actividades no reguladas y aquellas realizadas con aporte de terceros y/o donaciones.

Que finalmente con el objetivo de mantener el valor real de la Base de Capital Regulada (BCR), se actualiza considerando hasta el año 2001 el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos (Consumer Price Index). A partir del 2002, se adoptó el Índice de Precios al Consumidor Nivel General de acuerdo a la serie que se utiliza para el cálculo del Índice Tipo de Cambio Real Multilateral (ITCRM), que elabora y publica el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (BCRA). Esta serie de IPC (base 1999=100) se construye mediante el método de “empalme hacia atrás” en base al IPC GBA del INDEC hasta diciembre de 2006, el IPC-SL de la Provincia de San Luis hasta julio de 2012, el promedio simple de las variaciones de los índices IPC-CABA (de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) e IPC-SL (de la Provincia de San Luis) hasta abril de 2016 y en base al nuevo IPC GBA del INDEC de allí en adelante.

Que la valuación se efectuará en moneda nacional a pesos de diciembre 2015.

Que consecuentemente, se procedió a determinar el valor inicial de la BCR a considerar siguiendo los lineamientos de la Resolución ENRE N° 524/2016. En el caso de TRANSENER, el valor de la BCR inicial



es la Base de Capital establecida en la última Revisión Tarifaria: \$ 310,9 millones.

Que a la BCR inicial se suman las inversiones que corresponden a las altas de bienes de uso, obras en curso y anticipos a proveedores, descontando las bajas de bienes de uso de cada año, según el anexo de los respectivos estados contables de la Transportista.

Que en cuanto a las depreciaciones o amortizaciones de bienes de uso del período, siguiendo los criterios de la Resolución ENRE N° 524/2016, las depreciaciones contables se corrigen considerando el TREINTA POR CIENTO (30%) de prima por actividades no reguladas determinada por el ENRE en la última revisión tarifaria de TRANSENER.

Que, asimismo, se afectó la BCR por las modificaciones decididas por las Asambleas de Accionistas convocadas a tal efecto. La TRANSPORTISTA mediante Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria realizada el 29 de Abril de 2005 resolvió absorber pérdidas acumuladas reduciendo la totalidad de la Reserva Legal por \$ 26,31 millones y parcialmente el Ajuste de Capital por \$ 150 millones, monto este último que se deduce de la BCR considerando la prima por actividades no reguladas. Los resultados negativos registrados por TRANSENER al 31 de diciembre de 2004 insumían las reservas y más del CINCUENTA POR CIENTO (50%) del capital, viéndose obligada, en virtud de lo establecido en el Artículo 206 de la Ley de Sociedades Comerciales a reducir el capital social.

Que posteriormente, en el marco de la reestructuración de su deuda financiera, TRANSENER incrementó su capital social en \$ 76,03 millones con una prima de emisión de acciones de \$ 28,78 millones en el año 2005, y posteriormente en el mes de marzo de 2006, por un total de \$ 11,65 millones. Ambas modificaciones, deben impactar en la BCR considerando la prima por actividades no reguladas, compensando parcialmente la reducción observada en el año 2005.

Que todos los valores correspondientes al periodo previo a la firma del Acta Acuerdo UNIREN se actualizaron hasta diciembre de 2001, utilizando el Índice de Precios al Consumidor (CPI) de EEUU Nivel General. A partir del año 2002, se adoptó el Índice de Precios al Consumidor Nivel General que elabora y publica el BCRA, a fin de determinar la BCR al 31 de diciembre de 2015.

Que la BCR fue pesificada considerando el tipo de cambio 1 peso = 1 dólar, según lo dictaminado por la Asesoría Jurídica del ENRE en su Dictamen A.J. N° 138/2017 que obra a fojas 1624/1629 del Expediente del Visto.

Que de esta forma se determina para la BCR a considerar en la determinación de ingresos requeridos de la actividad regulada en el período 2017 - 2021 un valor de 6.045,85 millones de pesos constantes de diciembre de 2015.

Que por último, como señalamos previamente, TRANSENER calcula el Valor Nuevo de Reemplazo (VNR) y el Valor Total Depreciado (VTD), utilizando como punto de partida el informe final de la "Auditoria Técnica y Económica de los Bienes afectados al Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión" del mes de mayo de 2006 contratado por TRANSENER con MERCADOS ENERGETICOS - TRANELSA - DISERVEL, en el marco del Acta Acuerdo UNIREN.

Que TRANSENER ajusta los valores que surgen de la auditoria empleando índices de precios específicos nacionales y externos para actualizar los valores hasta diciembre de 2016, y luego hasta





diciembre de 2015. En cuanto a las vidas útiles consideradas para determinar el VTD, utiliza las establecidas en el estudio original ajustadas por el tiempo transcurrido, con excepción de las líneas, cuya vida útil ha sido extendida.

Que de esta forma, la TRANSPORTISTA obtiene un VNR de USD 3.967,2 millones y un VTD de USD 1.847,6 millones a diciembre de 2015.

Que el Acta Acuerdo UNIREN dice en la cláusula 14.1.8 que para determinar la BCR se considerará el valor de los activos necesarios para una operación eficiente y prudente del servicio. Para la valuación de dichos activos, se considerará el valor inicial de los bienes al comenzar la concesión, como también el de las incorporaciones posteriores, y el valor actual de tales bienes tomando en cuenta su estado actual de conservación.

Que los montos que presenta TRANSENER como VNR y VTD a diciembre de 2015 no son representativos del valor actual de los bienes o activos que integran hoy el sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión, y consecuentemente, no responden al criterio definido en la cláusula 14.1.8 del Acta Acuerdo UNIREN, porque: no constituyen el costo actual de reemplazar todas las instalaciones y bienes físicos destinados a dar el servicio de transporte, sino que se limita a actualizar con índices específicos de precios, los valores resultantes de una auditoría técnica realizada hace más de 10 años; los valores de dicha auditoría de bienes responden a los bienes existentes en el año 2005 y, su actualización, no toma en consideración las incorporaciones y bajas posteriores; el estado de las instalaciones que integraban el sistema de transporte en el año 2005 no es el mismo en la actualidad, ya que acumulan 10 años más de desgaste por uso y se desconoce el estado de conservación actual de los mismos.

Que, por otra parte, y en cuanto a la reserva de derechos efectuada por TRANSENER, reseñada en párrafos precedentes, cabe señalar que los criterios que cuestiona se encuentran contenidos en la Resolución ENRE N° 524/2016, por la cual se aprobó el Programa a aplicar para la Revisión Tarifaria Integral (RTI) del Transporte de Energía Eléctrica en el año 2016, para las empresas Transportistas de Energía Eléctrica y en cuyo Anexo se establecieron los CRITERIOS Y METODOLOGÍA PARA EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA INTEGRAL

Que, en efecto, en el punto 4 BASE DE CAPITAL de dicho Anexo, se precisó la metodología a utilizar para determinar dicha BCR, en la cual se incluyen los criterios impugnados por TRANSENER.

Que habiendo sido la concesionaria debidamente notificada de dicho acto, no lo recurrió, razón por la cual se encuentra consentido, ello más allá de las razones técnicas explicitadas en los Considerandos precedentes que justifican los criterios que sobre el particular ha adoptado el ENRE.

Que con respecto a la compensación asociada a operar instalaciones de terceros, cabe aclarar que las transportistas operan y mantienen instalaciones que le fueron transferidas por terceros.

Que esos activos, al igual que los demás, enfrentan riesgos en la operación y mantenimiento vinculados a: variaciones atípicas del mercado; eventos climatológicos (lluvias intensas, temperaturas extremas, etc.); cambios regulatorios (mayor exigencia en los niveles de calidad); juicios de proveedores, clientes y trabajadores; daños de equipamientos, accidentes, impacto ambiental, etc.; entre otros. Solo se diferencian de los riesgos corridos, vinculados con activos propios, en que, en el caso de los activos



transferidos, las concesionarias no han invertido capital por lo que no corren el riesgo vinculado al recupero de la inversión.

Que el riesgo puede representarse como una tasa aplicada sobre una base, lo que permite el cálculo del requerimiento de ingresos adicional vinculado a operar y mantener bienes de terceros.

Que en este caso la tasa de remuneración de la empresa que opera y mantiene activos de terceros debería constituir una retribución justa y apropiada a los riesgos que corre, circunstancia que si bien no está explícitamente establecida en el Marco Regulatorio vigente, su establecimiento se funda en conceptos implícitos en tal regulación y en los Principios Generales del Derecho.

Que, a tales efectos, se debe cumplir con los principios establecidos en el Artículo 41 de la Ley N° 24.065 que reza: “Los contratos de concesión a transportistas y distribuidores incluirán un cuadro tarifario inicial que será válido por un período de CINCO (5) años y se ajustará a los siguientes principios a) Guardar relación con el grado de eficiencia y eficacia operativa de la empresa; b) Ser similar, como promedio de la industria, a la de otras actividades de riesgo similar o comparable nacional e internacionalmente”.

Que, siendo ello así, los riesgos incrementales generados por operar y mantener los activos de terceros, deberán ser recuperados mediante las tarifas vinculadas al uso de las instalaciones involucradas. Es decir que, las tarifas de los usuarios de transporte de TRANSENER deben incluir una compensación por el riesgo incremental asociado a operar y mantener bienes de terceros.

Que con el fin de reconocer el riesgo operacional existente por operar y mantener instalaciones de terceros, resulta conveniente tener en cuenta los criterios de cálculo de la tasa de rentabilidad.

Que la metodología del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) fue utilizada por el ENRE para determinar la tasa de rentabilidad que se aplica en la presente RTI. Esta metodología pondera el costo financiero promedio de mercado de cada fuente de financiamiento por la participación que tiene la misma en el total del activo. En términos generales, el financiamiento proviene tanto de capital propio de los accionistas como de la deuda.

Que el costo de oportunidad del capital representa el rendimiento que los accionistas y los acreedores exigen a la empresa para aportar el capital necesario para la operación de la empresa. El costo del capital tiene entonces dos componentes: uno el del capital propio o de los accionistas y otro el de la deuda.

Que para la determinación del costo del capital propio se adopta el modelo denominado Capital Asset Pricing Model (CAPM). Una de las variables que interviene en el cálculo de este costo es el coeficiente beta.

Que beta se determina como el cociente entre la covarianza del rendimiento del activo que se trata de medir (en este caso, el negocio de transporte de energía eléctrica), con relación al de la cartera de mercado y la varianza de la cartera de mercado. Esta variable mide el riesgo relativo del activo cuyo costo de capital se está determinando respecto del conjunto de activos de riesgo que conforman la cartera de mercado.

Que ahora bien, los costos de operación y mantenimiento de una empresa tienen un componente



aleatorio no controlable por la misma que incide en los resultados de su negocio. Ese es el origen del riesgo que la empresa soporta y la razón por la cual debe obtener una remuneración adecuada a ese riesgo, que debe incluirse en la tarifa.

Que una estrategia válida de incremento de la remuneración consiste en calcular un aumento en el beta del activo regulatorio de la empresa o BCR, a partir del incremento del apalancamiento operativo debido a mayores costos fijos de operación y mantenimiento vinculados a los activos de terceros.

Que según se detalla en el Informe de Elevación que contiene el sustento técnico económico que funda el dictado de la presente Resolución, el aumento del beta del Activo o BCR debido a un aumento del grado de apalancamiento operativo modifica a la suba el WACC, lo cual se traduce en un mayor costo de capital al multiplicar la base de capital por el WACC que contiene este beta modificado.

Que para su cálculo, se considera la participación porcentual en la estructura de costos determinada por el ENRE de los equipamientos propios y terceros, según tipo de equipamiento (conexión, líneas, transformación y reactivo).

Que a partir de multiplicar las participaciones mencionadas en el considerando anterior con las proporciones de instalaciones de terceros se obtiene el costo incremental asociado a este equipamiento; este valor asciende a OCHENTA Y CUATRO POR CIENTO (84%). Si se aplica a este valor una reducción del CUARENTA POR CIENTO (40%) por economías de escala, se obtiene que los equipamientos de terceros incrementan los costos de TRANSENER en un CINCUENTA POR CIENTO (50%).

Que aplicando este porcentaje, de acuerdo con lo señalado en el citado Informe de Elevación, se obtiene el valor del beta incrementado por operar y mantener activos de terceros, el cual asciende a 0,84.

Que aplicando dicho valor de beta al cálculo del WACC, se obtiene una tasa real de OCHO COMA CINCUENTA Y UN POR CIENTO (8,51%) después de impuestos; la diferencia respecto a la tasa aprobada por el ENRE, mediante Resolución N° 553/2016, asciende a CERO COMA OCHENTA Y UNO POR CIENTO (0,81%).

Que este diferencial aplicado a la BCR de TRANSENER equivale a la suma de \$ 49,11 millones por año, expresados en moneda de diciembre de 2015, en concepto de compensación por el riesgo incremental de operar y mantener equipamiento de terceros.

Que este valor se incorporará en el flujo de fondos descontados a fin de determinar los ingresos anuales de la TRANSPORTISTA para el quinquenio 2017 - 2021.

Que con relación a la solicitud de que se incluya en su remuneración un costo relativo a los riesgos asociados a las Transportistas Independientes (TI) basado en el valor del equipamiento que TRANSENER debería tener para cubrir su posterior actuación, frente a incumplimientos de los referidos TI, cabe hacerle saber que el referido planteo resulta ser ajeno a la naturaleza del presente procedimiento de Revisión Tarifaria Integral (RTI).

Que para calcular el valor de una empresa mediante la metodología del flujo de fondos descontados (FF) se proyectan los flujos de caja que generará la compañía en el futuro y luego se descuentan de modo tal



de obtener el valor presente de ese flujo esperado. La tasa de descuento que se utiliza debe reflejar el riesgo y el costo de oportunidad asociado al sector económico del negocio cuyo valor se quiere calcular.

Que el flujo de fondos puede estimarse para la totalidad de la empresa (denominado comúnmente “free cash flow”), o solamente para los accionistas (“equity cash flow”). La tasa de descuento a utilizar es diferente en cada uno de los casos. Para el “free cash flow”, el costo de capital es el WACC (weighted average cost of capital) que refleja en forma de promedio ponderado la remuneración esperada por el capital propio de los accionistas y el de terceros.

Que si se estima el “equity cash flow”, el costo de oportunidad asociado a ese flujo de fondos es la tasa de rentabilidad del capital aportado por los accionistas. Por lo general, se proyecta el “free cash flow” y una vez calculado su valor presente se le descuenta el valor de mercado de la deuda para obtener la valuación de la empresa en términos de capital propio.

Que este método, a pesar de su complejidad, permite identificar las fuentes de creación de valor de la empresa y posibilita la realización de sensibilidades del valor de la compañía a las variables claves.

Que además de las dos alternativas expuestas, “free cash flow” y “equity cash flow”, existe una tercera metodología de flujos de fondos descontados en la cual se proyectan varios flujos de fondos independientes y se les aplica distintas tasas de descuento en función al riesgo asociado a cada flujo. Esta alternativa es conocida como valor presente ajustado. Su utilización es recomendada en los casos en que se prevean cambios en la estructura de capital de la empresa y en la operatoria de la misma. Así se identifica el valor generado por cada cambio.

Que a continuación se desarrollan con más detalle los aspectos esenciales del procedimiento aquí descripto de valuación de una empresa.

Que el criterio principal a la hora de armar el flujo de caja para valorar una empresa es: “cash in cash out”. Sólo se consideran los ingresos y egresos de efectivo, a excepción de los costos de oportunidad generalmente asociados a una utilización alternativa de los recursos. Por tanto, el flujo de caja anual esperado de una compañía se realiza proyectando las ganancias operativas después de impuestos (que incluye ingresos, costos y gastos operativos, e impuestos), menos las inversiones en propiedades, plantas, equipamiento y otros activos. De esta manera se obtiene el “free cash flow”.

Que en este punto del análisis procede preguntarse dado el plazo de vida indefinido de la compañía, acerca de por cuántos años corresponde estimar el flujo de fondos.

Que la respuesta a este interrogante es la siguiente: el valor de una compañía puede ser dividido en dos períodos de tiempo; 1) el primero, en el cual se realiza una proyección explícita de todas las variables que conforman el flujo de fondos a descontar y, 2) el segundo período, denominado valor al horizonte, que refleja el valor de la empresa por un período de tiempo indefinido.

Que la extensión del período de proyección explícita depende de la empresa. Lo ideal, es que en sus últimos años se refleje una compañía que haya alcanzado un estado estable en términos de sus operaciones.

Que en cuanto al valor al horizonte, para estimarlo, no es necesario proyectar en detalle el flujo de fondos



indefinidamente. Pueden utilizarse los métodos de valuación (múltiplos, valor de liquidación o reposición de los activos). Sin embargo, por lo general se calcula el valor al horizonte de una empresa utilizando la fórmula de perpetuidad, con (fórmula de Gordon) o sin crecimiento. Se asume de esta manera que, dado que la compañía alcanzó un estadio de operaciones estable, los márgenes se mantienen constantes, el retorno sobre las nuevas inversiones también se mantiene constante y la tasa de inversión es una proporción constante del flujo de caja en cada año.

Que es importante destacar que cuando se calcula una perpetuidad con crecimiento se asume que el resultado operativo de la empresa ajustado por impuestos (NOPLAT) crecerá sin aumentar el capital invertido. De esta manera el retorno sobre el capital invertido tiende a infinito. Al utilizar la fórmula de perpetuidad sin crecimiento se supone que el retorno de la nueva inversión converge al costo de capital (WACC). El flujo de caja crece, pero su crecimiento no adiciona valor a la empresa porque el retorno asociado a ese crecimiento iguala el costo de capital de la compañía. El nuevo capital invertido representa una proporción mayor del capital inicial.

Que, finalmente, el valor total de la compañía es la sumatoria del valor presente de los dos flujos de fondos, el proyectado en forma explícita y el que resulta del valor al horizonte.

Que teniendo en cuenta los costos operativos, monto de regularización de servidumbres de electroducto, inversiones, base de capital y la compensación asociada a operar instalaciones de terceros reconocidas se ha realizado el cálculo del FF, el cual obra en el ANEXO III de la presente Resolución.

Que asimismo para su cálculo se tuvo en cuenta la tasa de rentabilidad real después de impuestos SIETE COMA SIETE POR CIENTO, (7,7%,) que fuera aprobada, mediante Resolución ENRE N° 553/2016.

Que con respecto al cálculo de los impuestos, que integran el FF se adoptó el criterio de impuestos teóricos utilizando la alícuota vigente, sin contemplar particularidades (quebrantos, diferimientos, etc.) respecto de la posición fiscal de la empresa.

Que, a los efectos de obtener la base imponible del impuesto a las ganancias, se consideró la tasa de amortización promedio de los estados contables de los últimos CINCO (5) años.

Que la remuneración anual resultante del cálculo del FF asciende a \$ 2.372,10 millones de diciembre de 2015. A fin de ajustar este valor al momento de entrada en vigencia del cuadro tarifario que se aprueba por el presente acto, se procedió a actualizarlo a febrero de 2017 mediante la serie de IPC que se utiliza para el cálculo del Índice Tipo de Cambio Real Multilateral (ITCRM), que elabora y publica el BCRA. Para el mes de enero 2017, se estimó la variación de precios a partir de la tasa anual considerada en el Presupuesto Nacional para el año 2017.

Que de esta forma, la remuneración de TRANSENER asciende a la suma de \$ 3.273,50 millones en moneda de febrero de 2017.

Que, a partir del ingreso anual calculado para la TRANSPORTISTA, se determinaron los cargos de transporte establecidos en el Contrato de Concesión para cada tipo de equipamiento y tensiones que regirán a partir del 1° de febrero de 2017.



Que para la determinación de los mismos se consideraron la afectación de los costos operativos e inversiones asociados a cada tipo de equipamiento.

Que, asimismo, se utilizó la cantidad de equipamiento indicado por la TRANSPORTISTA.

Que en líneas, TRANSENER opera y mantiene 10.523,20 kilómetros de líneas de 500 Kv y 562 kilómetros de líneas de 220 Kv.

Que en Conexiones-Salidas, TRANSENER opera y mantiene 42 salidas en 500 kV, 6 salidas en 220 kV y 109 salidas en 132 kV.

Que dado que la figura de la Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada (RVEET) en cuanto concepto remuneratorio de la actividad del Transporte de Energía Eléctrica, si bien ha sido instituida originariamente en los Contratos de Concesión de la actividad, ha merecido objeciones en cuanto a su significado, utilidad y procedencia en la satisfacción de los principios tarifarios del capítulo X de la Ley 24.065, a partir de la presente Revisión Tarifaria Integral, se ha resuelto prescindir de la RVEET, determinándose la remuneración de la TRANSPORTISTA en base a los cargos de conexión, de capacidad y de equipamiento de reactivo, los cuales son definidos en función de los costos económicos propios de la prestación del servicio público, conforme a las pautas legales establecidas y aplicables.

Que, por otra parte y en relación al factor de estímulo a la eficiencia (Factor X), los sistemas de regulación tarifaria tienen por objetivo controlar una misma variable de la empresa regulada, la tasa de rentabilidad. Los mecanismos adoptados para ello difieren, pudiendo distinguirse dos tipos: Regulación directa, a través de la tasa de retorno, y regulación indirecta, con la fijación de precios máximos con revisión periódica.

Que estos mecanismos difieren a su vez en la estructura de incentivos y de riesgos que la empresa regulada enfrenta.

Que bajo la regulación basada en la tasa de retorno (ROR) —sistema especialmente adoptado en los Estados Unidos—, se le fija a la empresa regulada una tasa de ganancia razonable sobre su capital invertido, y consecuentemente las tarifas que deberán ser aplicadas. Cualquier alejamiento de la tasa de rentabilidad respecto de la fijada por el regulador, redundaría en una revisión tarifaria.

Que los estudios sobre este mecanismo realizados por Averch – Johnson (1962) demostraron que las empresas reguladas con ROR utilizan más capital que el necesario (la base sobre la que se aplica la tasa de rentabilidad fijada), redundando en una ineficiente utilización de insumos, es decir, la relación capital/trabajo es muy superior a la óptima para cada nivel de producto.

Que, por este motivo, considerando la tendencia a la sobre capitalización de la empresa, el regulador debe efectuar un minucioso seguimiento de los costos e inversiones realizados a fin de determinar la razonabilidad de los mismos. Ello necesariamente implica contar con información suficiente que permita llevar a cabo esta tarea. Dada la asimetría de información existente entre el regulador y el regulado, la empresa cuenta con fuertes incentivos para distorsionar los datos e influir directamente en las decisiones del regulador.

Que en cuanto al régimen de regulación por precios máximos (o price cap) aplicado a las utilities,



comenzó a utilizarse en el REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA a partir del informe realizado por Littlechild (1983) referido a la rentabilidad de la empresa British Telecom luego de su privatización.

Que a diferencia del método de ROR, mediante el PRICE CAP el Regulador fija un valor máximo a las tarifas que la empresa puede cobrar por sus servicios. De esta forma, una vez determinado el nivel tarifario inicial, se le fija un techo a la posibilidad de crecimiento de los precios de estos servicios.

Que básicamente, este método permite que el índice de precios de una canasta de bienes y servicios de la empresa regulada (en el caso de que la empresa sea multiproducto) debe crecer a lo sumo Retail Prices Index o índice de precios al consumidor menos X % por año, a lo largo del período tarifario. En otras palabras el precio promedio de los bienes y servicios regulados debe disminuir X % en términos reales (RPI-X).

Que en este esquema, el término X representa un factor de eficiencia que permite trasladar a los usuarios parte de las ganancias logradas por la empresa por este concepto. De esta forma, una vez determinado por el regulador el factor X de eficiencia, y consecuentemente la reducción en términos reales que tendrán las tarifas, la empresa tiene grandes incentivos para mejorar su productividad a fin de lograr una rentabilidad mayor a la reconocida (implícitamente) en las tarifas a los usuarios. Estas nuevas ganancias por mayor eficiencia se trasladarán a partir de la siguiente revisión de las tarifas.

Que, en definitiva, se busca recrear las condiciones que enfrentaría la empresa bajo un mercado competitivo, esto es, siendo la firma una tomadora de precios (en este caso fijado por el regulador), deberá minimizar sus costos a fin de obtener una mejor rentabilidad. En este sentido, la presión que ejercería la competencia sobre los costos –para no perder su porción de mercado- redundaría en una disminución del precio que beneficiaría a los consumidores. Esta presión en el caso de un monopolio regulado, es ejercida por el factor X.

Que a la hora de seleccionar el régimen regulatorio a aplicar, Littlechild determinó cinco criterios básicos que deben considerarse: Protección contra el Monopolio.; incentivos a la innovación y eficiencia; minimización del costo regulatorio; promoción de la competencia; e ingresos de la privatización y perspectivas para la empresa.

Que según estos criterios, Littlechild concluyó que la ROR redundaba en mayores costos regulatorios, menores incentivos a la eficiencia e innovación tecnológica y distorsiona el sendero óptimo de inversiones.

Que por el contrario, la RPI-X resulta ser un mecanismo que le otorga a la firma un claro incentivo para lograr eficiencia productiva (minimización de costos) y promueve la innovación, toda vez que reducciones en los costos de la empresa se corresponden con mayores beneficios que efectivamente percibe. Asimismo, a medida que la reducción de costos se hace efectiva se pierde en eficiencia asignativa, toda vez que las tarifas se van alejando paulatinamente de los costos a lo largo del período tarifario.

Que por otro lado, en la medida que el ajuste de precios no es automático, la empresa enfrenta los riesgos asociados tanto a aumentos en sus costos, exógenos y endógenos a la firma, como por menores niveles de demanda que los estimados.

Que es por ello, que el PRICE CAP requiere revisiones periódicas de las tarifas como forma de



restablecer las condiciones de eficiencia asignativa.

Que en cuanto a las características que debe adoptar el factor X a fin de mantener la consistencia de los incentivos a lo largo del tiempo, las revisiones periódicas deben establecer parámetros de eficiencia esperados para el próximo período tarifario, sin apropiarse de las ganancias pasadas (claw back) que, por motivo de una mayor eficiencia ex-post o por una subdeterminación del X, pudiera haber obtenido la empresa en el período anterior. Es decir, la eficiencia esperada (calculada a partir de las ganancias por mejoras en la eficiencia pasada o por expectativas de ganancias futuras) implica participar a los consumidores de la mayor rentabilidad que tendrá la empresa a lo largo del nuevo período tarifario. Precisamente, la posibilidad de acceder a una rentabilidad adicional ex-post, lograda a partir de incrementos en la productividad mayores a los fijados ex-ante, es lo que permite mantener la estructura de incentivos en el tiempo.

Que, en síntesis, el objetivo de la estrategia de regulación de precio tope es proporcionar a la empresa regulada incentivos para reducir costos. Dado que la remuneración que se determina para 2017 permanece fija en términos reales a lo largo del período tarifario, la empresa puede beneficiarse de la reducción de costos. Al final de cada período tarifario, dichas reducciones de costos se transfieren a los usuarios a través del nuevo proceso de revisión tarifaria. Sin embargo, dentro de cada período tarifario, debe fijarse un factor para transferir parte de estas mejoras de eficiencia a los usuarios del transporte, garantizando un margen para la empresa.

Que al respecto, cabe tener en cuenta lo establecido en el Artículo 42 la Ley N° 24.065 en el en lo referido a las tarifas que regirán en los periodos tarifarios subsiguientes al primero, una vez transcurridos los CINCO (5) años iniciales de las concesiones de transporte y distribución de energía eléctrica, y ,en particular, su inciso c) que establece: “El precio máximo será determinado por el ENTE de acuerdo con los indicadores de mercado que reflejen los cambios de valor de bienes y/o servicios. Dichos indicadores serán a su vez ajustados, en más o en menos, por un factor destinado a estimular la eficiencia y, al mismo tiempo, las inversiones en construcción, operación y mantenimiento de instalaciones.”.

Que para el caso bajo tratamiento cabe aplicar lo establecido en el Subanexo II A del Contrato de Concesión de TRANSENER, en el Artículo 8°, que dice: “A partir del segundo PERIODO TARIFARIO, la remuneración de LA CONCESIONARIA, por los conceptos de CONEXIÓN y de CAPACIDAD DE TRANSPORTE, podrá ser reducida anualmente por un coeficiente de estímulo a la eficiencia, que fijará el ENTE y que no podrá ser superior al UNO POR CIENTO (1%) anual ni acumular en el resto del PERIODO DE GESTIÓN más del CINCO POR CIENTO (5%).”.

Que, en este sentido, las ganancias de eficiencia están asociadas a mejoras en la gestión, en particular, en lo que se refiere a la organización empresarial y al redimensionamiento de la estructura de personal, ocurridas en el pasado.

Que, al respecto, dado que la performance de la TRANSPORTISTA no ha alcanzado los estándares esperados en materia de eficiencia, resulta conveniente considerar el quinquenio 2017 - 2021 como un período de adaptación de la empresa con el objeto de mejorar la prestación del servicio público a su cargo, lo que resulta acorde con los criterios tenidos en cuenta para la Declaración de la Emergencia Eléctrica por el Decreto N° 134 de fecha 16 de diciembre de 2015.

Que este hecho, sumado a la perspectiva de una lenta incorporación de innovaciones tecnológicas en





este sector de actividad, no permite esperar en los próximos años ganancias de eficiencia significativas.

Que de esta manera, una forma de reflejar la transición es planteando una trayectoria creciente para el Factor X de modo de alcanzar, hacia el final del quinquenio 2017 - 2021, el porcentaje anual máximo del UNO POR CIENTO (1%).

Que en el ANEXO IV de la presente Resolución se establecen los porcentajes anuales a aplicar de ajuste a la remuneración en el quinquenio 2017 - 2021.

Que en cuanto al mecanismo de actualización de la remuneración, el citado Artículo 42 de la Ley N° 24.065 establece que las tarifas se fijarán a través de precios máximos (RPM - Regulación por Precio Máximo o "Price-cap"); que estarán sujetas a ajustes ante cambios en los costos que el concesionario no pueda controlar; y, que serán ajustadas por un factor de estímulo a la eficiencia.

Que como ya se mencionara en los considerandos precedentes, la regulación por RPM consiste en fijar un precio máximo para sus servicios e incentivarla a que aumente su tasa de ganancia como resultado de reducir sus costos por debajo del tope establecido. El mecanismo de regulación RPM generalmente asume la forma conocida como RPI - X.

Que el RPI (Retail Price Index) es un índice general de precios utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.

Que a diferencia del mecanismo basado en la tasa de retorno (ROR) o Regulación por Costo de Servicio (RCS), se utiliza un índice general de precios en lugar de los precios de la propia empresa.

Que de acuerdo a la regulación vigente, la tarifa de los TRANSPORTISTAS se fija por un período de CINCO (5) años, a través del proceso de la revisión tarifaria, mediante el cual se determinan los ingresos necesarios para cubrir los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno determinada en los términos del Artículo 41 de la Ley N° 24.065.

Que una vez definido el cuadro tarifario no corresponde revisar dichas variables (costos, amortizaciones, impuestos, y tasa de retorno) hasta la próxima revisión tarifaria en los términos de lo dispuesto por Artículo. 43 de la mencionada Ley que textualmente reza: "Finalizado el período inicial de cinco (5) años el ente fijará nuevamente las tarifas por períodos sucesivos de CINCO (5) años. El cálculo de las nuevas tarifas se efectuará de conformidad con lo establecido por los artículos 40 y 41 y se fijarán precios máximos de acuerdo a lo dispuesto por el artículo precedente."

Que por ende, tal como lo establece el mecanismo de regulación de precios máximos, lo que si se debe asegurar es que el valor de la remuneración que percibe el TRANSPORTISTA se mantenga durante todo el período de los CINCO (5) años en términos reales y por ello, deben utilizarse índices oficiales que son externos a la empresa y que ella no puede manipular.

Que, en caso que durante el transcurso del período tarifario ocurriesen eventos externos a la empresa que provocaran cambios significativos en su estructura de costos, la citada Ley contempla la posibilidad de requerir una revisión extraordinaria por aplicación de su Artículo 46, el cual dispone: "Los transportistas y distribuidores aplicaran estrictamente las tarifas aprobadas por el ente. Podrán, sin embargo, solicitar a este último las modificaciones que consideren necesarias, si su pedido se basa en



circunstancias objetivas y justificadas.”.

Que en función de lo dispuesto por el Artículo 9 de la Ley N° 25.561 el Poder Concedente a través de la UNIREN celebró con cada TRANSPORTISTA un ACTA ACUERDO DE ADECUACION DEL CONTRATO DE CONCESION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA.

Que en su cláusula décimo tercera, “REVISION TARIFARIA INTEGRAL”, estableció la realización de una Revisión Tarifaria Integral a llevarse a cabo mediante un proceso, en el cual se fije un nuevo régimen tarifario para los siguientes CINCO (5) años, conforme a lo estipulado en el Capítulo X “Tarifas” de la Ley N° 24.065, su reglamentación, normas complementarias y conexas, aplicándose las pautas contenidas en la cláusula décimo cuarta de la respectiva Acta Acuerdo.

Que en el caso de TRANSENER, la Cláusula 14.1.7. en lo referido a los costos establece que en la Revisión Tarifaria Integral se deberá elaborar un análisis basado en costos razonables y eficientes de la prestación del servicio público de transporte de energía eléctrica en Alta Tensión, como elemento de juicio para la determinación de la remuneración del CONCESIONARIO.

Que, asimismo, la Cláusula 14.1.4 dispuso mecanismos no automáticos y procedimientos de redeterminación de la remuneración, debido a las variaciones observadas en los precios de la economía relativos a los costos eficientes del servicio.

Que, es decir, una vez fijados los costos eficientes en la Revisión Tarifaria Integral (cláusula 14.1.7.), la redeterminación de la remuneración debe surgir a partir de las variaciones que se verifiquen en los precios de los costos que fueron tenidos en cuenta cuando se fijó dicha remuneración. Esas variaciones que de verificarse podrían afectar la remuneración en términos reales se capturan a través de la evolución de índices de precios (variaciones en los precios de la economía) considerados para tal fin, tal como lo establece el mecanismo de RPM establecido por la Ley N° 24.065.

Que en función de ello, corresponde establecer una cláusula gatillo que pondere la eventual variación de precios de la economía en un período semestral. Si de la aplicación de la mencionada fórmula, surgiera que la variación es igual o superior al CINCO POR CIENTO (5%), se habilitará una siguiente instancia.

Que en la segunda instancia, se considerará una fórmula de ajuste semestral que pondere los desvíos de la remuneración de la TRANSPORTISTA, teniendo en cuenta la estructura de costos que fuera determinada en la presente Revisión Tarifaria Integral.

Que así pues, una vez disparada la cláusula gatillo (CGn) se aplicará la fórmula de actualización sobre la remuneración.

Que en el ANEXO V de la presente Resolución, se determinan las formulas correspondientes a la cláusula gatillo y al mecanismo de actualización.

Que, por otra parte, el ARTICULO 27 del Anexo II B del Contrato de Concesión de TRANSENER estipula que “El ENTE establecerá, a partir del segundo PERÍODO TARIFARIO, un sistema de premios cuyos valores serán proporcionales a los montos de las sanciones y tomará como referencia el nivel de calidad registrado por LA CONCESIONARIA durante el primer PERÍODO TARIFARIO”.



Que, a su vez, en la Resolución ENRE N° 524/16, se dispuso que “el ENRE definirá el valor de las penalizaciones conforme criterios que induzcan a la mejora de la operación y mantenimiento, estimule la inversión en el mantenimiento y la mejora de la calidad, minimizando la ocurrencia de fallas y un esquema transitorio de ajuste de sanciones y premios, hasta alcanzar una calidad - objetivo al final del próximo período tarifario.”.

Que, por ende, el sistema de premios debería procurar dar un mayor incentivo para que la TRANSPORTISTA opere y mantenga las instalaciones en condiciones de calidad acorde con las necesidades de los usuarios, dentro de los límites previstos en el Contrato de Concesión.

Que en el mencionado Contrato de Concesión se establece que la calidad del servicio público de transporte prestado por la TRANSPORTISTA se mide en base a la disponibilidad del equipamiento de transporte, conexión y transformación y su capacidad asociada.

Que en cuanto a la determinación del valor de las sanciones que se aplican por indisponibilidad forzada, en concepto de conexión y de capacidad de transporte del equipo en consideración, dicho Contrato tiene en cuenta la duración de la indisponibilidad en minutos y el número de salidas de servicio forzadas.

Que mediante el Artículo 1° de la Resolución ENRE N° 552/16, modificada por la Resolución ENRE N° 580/16, se resolvió “Aprobar el REGIMEN DE AFECTACIÓN DE SANCIONES POR CALIDAD OBJETIVO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION Y POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL que será aplicado para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones previstas en el RÉGIMEN DE CALIDAD DE SERVICIO Y SANCIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, tanto en Alta Tensión como por Distribución Troncal, previsto en los respectivos Contratos de Concesión”.

Que en el mencionado Régimen de Calidad se definieron Índices de Calidad, basados en las indisponibilidades de Líneas y Conexiones, denominados Disponibilidad Media Anual Móvil de la Concesionaria (DIMA) y Valor Promedio Móvil (VPM) como el promedio de los DIMA. En función de esos valores y su comparación contra otros de referencia, valores objetivo, se establecieron factores que afectan el cálculo de las sanciones, incrementándolos, si la calidad resultara inferior a esas referencias.

Que, en función de ello, a los efectos de determinar el premio resulta conveniente asociarlo a un determinado nivel de VPM, teniendo en cuenta que en el mismo se encuentran consideradas las instalaciones y las indisponibilidades tanto de la TRANSPORTISTA como las de sus Transportistas Independientes.

Que cabe destacar que, cuanto mayor sean los valores alcanzados por estos índices mayor será la calidad asociada al servicio prestado por las TRANSPORTISTAS.

Que en virtud de lo expuesto, resulta necesario establecer un nivel de calidad mínima, denominado Valor Objetivo de Premios (VOP), a partir del cual cada una de las transportistas sería merecedora del premio. Tal como se consideró al establecer el Régimen de Calidad, el VOP deberá seguir un sendero de mejora, de manera tal de incrementar año a año la calidad exigida para poder acceder al premio.

Que, asimismo, el premio es de aplicación mensual, utilizándose como unidad el “año móvil” a los efectos de evaluar la dinámica de la mejora; y considerándose el período correspondiente a los doce meses anteriores del mes en cuestión.



Que para calcular el premio corresponde comparar el VPM obtenido por la TRANSPORTISTA con el VOP que se fije para cada año. Si el VPM del mes en cuestión fuera inferior al VOP, la TRANSPORTISTA no sería merecedora de premio.

Que, en cambio, si el VPM obtenido por la TRANSPORTISTA fuera superior al VOP, se calculará el premio en función del margen de mejora, y repartir dicho premio en forma proporcional a la facturación bruta de la TRANSPORTISTA y de las Transportistas Independientes.

Que resulta conveniente que dichos premios sean proporcionales al valor de la sanción media aplicada a la TRANSPORTISTA, actualizada a febrero de 2017. Este valor se deberá incrementar de la misma manera y con la misma periodicidad que se incrementen los cargos de la TRANSPORTISTA.

Que, asimismo, al igual que en la metodología aplicada en el régimen de sanciones, corresponde que los premios sean afectados por un coeficiente K de mayoración en función del año de que se trate, de manera tal que a mayor VOP, se obtenga en consecuencia un premio mayor, en concordancia con un sendero de mejora continua de la calidad, compatible con las necesidades de los usuarios del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica y que contemple las posibilidades técnicas y económicas de la concesión.

Que los valores de referencia de los índices de calidad se encuentran establecidos en el Anexo VI de la presente Resolución.

Que la gestión de recaudación ante los agentes del Mercado Eléctrico Mayorista de los recursos necesarios para abonar los premios mensuales a “La TRANSPORTISTA” y a las “Transportistas Independientes”, aplicando el principio de proporcionalidad de pago, será efectuada por CAMMESA.

Que, a su vez, respecto de la consideración de los casos especiales planteados, tales como, las condiciones de operación del Sistema y el límite de transferencia contempladas en el Artículo 6° de la citada Resolución ENRE N° 552/2016, las “indisponibilidades consecuentes”, causadas u originadas por terceros, por Causa Operativa y las que denomina Intervenciones Mayores en Equipamiento, corresponde indicar que esos casos se encuentran comprendidos y considerados en el Régimen de Calidad contenido en su Contrato de Concesión con las particularidades establecidas en la Resolución ENRE N° 552/16, modificada por la Resolución ENRE N° 580/16.

Que, en relación con la adopción de un régimen específico de Calidad de Servicio aplicable a los Compensadores Sincrónicos instalados en la ET Ezeiza, corresponde manifestar que los conceptos expuestos por la Transportista no resultan suficientes ni justifican en modo alguno la modificación del Régimen de Calidad vigente.

Que de acuerdo con la experiencia recogida a partir de los resultados obtenidos por la aplicación de los coeficientes de sanciones, cuyos conceptos fueran definidos en el Régimen de Calidad, se concluye que éstos resultan ser altamente adecuados para determinar las señales pertinentes a los efectos de estimular la mejora de la Calidad, motivo por el cual no corresponde su modificación.

Que, por otra parte, en cuanto a la remuneración de los equipos indisponibles, en los términos del Régimen de Calidad vigente, corresponde sean así considerados por CAMMESA al momento de aplicar



su remuneración.

Que en el Artículo 8 del Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones del Sistema de Transporte en Alta Tensión, que como Subanexo II - B integra el Contrato de Concesión de TRANSENER se indica que "la INDISPONIBILIDAD FORZADA de líneas se sancionará conforme la CATEGORIA dentro de la cual se halle comprendida cada línea. A tales efectos, las líneas se ordenarán en forma decreciente según los sobrecostos calculados por CMMESA, según las instrucciones que imparta la SECRETARIA DE ENERGIA en ejercicio de lo dispuesto por el Artículo 36 de la Ley N° 24.065, que sus salidas producen en el SISTEMA ELECTRICO, agrupándolas de la siguiente manera: - CATEGORIA A: incluye el conjunto de líneas que a partir de la de mayor sobrecosto acumulan el SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) de los sobrecostos atribuibles al SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTA TENSION; - CATEGORIA B: incluye el conjunto de líneas que acumulan el siguiente VEINTE POR CIENTO (20%) de los sobrecostos; - CATEGORIA C: incluye las líneas no consideradas en las categorías A y B.

Que el ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE), determinará, al inicio de cada PERIODO TARIFARIO, las líneas comprendidas en cada categoría, pudiendo, al incorporarse nuevas líneas que provoquen modificaciones significativas en la topología del SISTEMA ELECTRICO, revisar la calificación asignada".

Que entonces, corresponde al ENRE, en los términos del citado Artículo 8, revisar la calificación asignada al incorporarse nuevas líneas que provoquen modificaciones significativas en la topología del Sistema Eléctrico.

Que oportunamente el ENTE solicitó a CMMESA el cálculo de los sobrecostos a que hace mención el citado Artículo 8 del Subanexo II B del Contrato de Concesión, habiendo informado CMMESA por Nota N° B-111327-1 los cálculos de los sobrecostos promedio anuales totales que afectan las líneas que en el mismo se detallan, se determinaron las categorías de las líneas, aclarándose que aquellas que no aparecen listadas deben considerarse de sobrecostos promedio anuales nulos, dentro de los márgenes de precisión de cálculo utilizado, continuando en consecuencia encuadradas en la categoría "C".

Que, por otra parte, por Resolución ENRE N° 204/2007 se estableció que, en oportunidad de las revisiones tarifarias las TRANSPORTISTAS deberán incorporar en sus respectivas pretensiones toda la información relativa a las actividades no reguladas, a los fines de determinar la participación en los beneficios de las mismas por parte de los usuarios de las actividades reguladas.

Que, asimismo, por Resolución ENRE N° 0176/2013 se estableció el Sistema de Contabilidad Regulatoria del Transporte de Energía Eléctrica (SCRT), que prevé separar los Resultados Netos de la Actividad Regulada (AR) y Actividad No Regulada (ANR) y al efecto definió y clasificó las actividades que se consideran cubiertas por la tarifa de la concesión y aquellas otras que tienen remuneración independiente. Estableció además la desagregación de activos, pasivos, ingresos, costos y resultados, los criterios de asignación para ello y los formatos de reporte periódicos al ENRE.

Que la aplicación del SCRT comenzó en 2014 y partiendo de los resultados netos totales de cada TRANSPORTISTA y de la proporción entre ingresos (regulados y no regulados), por la presente se define un canon de transferencia a tarifa, el cual se detalla en el ANEXO VII de la presente Resolución.

Que por otra parte corresponde instruir a CMMESA para que realice el ajuste de la remuneración de



TRANSENER a partir del 1° de febrero de 2017, en concepto de cargos de conexión y de capacidad, en base a los valores que se establezcan para el período tarifario 2017/2021.

Que se ha realizado el correspondiente Dictamen Jurídico conforme lo requerido por el inciso d) del Artículo 7 de la Ley de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Que por lo expuesto el Directorio del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD se encuentra facultado para el dictado del presente acto, en virtud de lo dispuesto por los Artículos 56 incisos a), b) f) y s), Artículos 40 a 49 y el 2 de la Ley N° 24.065.

Por ello,

**EL DIRECTORIO  
DEL ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD  
RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°** — Aprobar los criterios establecidos en el Anexo I “Remuneración Variable por Energía Eléctrica Transportada [RVEET] - Seguro por contingencias” que forma parte integrante de la presente resolución.

**ARTÍCULO 2°** — Aprobar los valores horarios a aplicar al equipamiento regulado, con vigencia a partir del 1° de febrero de 2017

Remuneración por Conexión:

- Por cada salida de 500 kV.: SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS CON CINCUENTA Y NUEVE CENTAVOS (\$ 746,59) por hora,
- Por cada salida de 220 kV.: SEISCIENTOS SETENTA Y UN PESOS CON NOVENTA CENTAVOS (\$ 671,90) por hora,
- Por cada salida de 132 kV. ó 66 kV.: QUINIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS CON TREINTA Y UN CENTAVOS (\$597,31) por hora,
- Por transformador de rebaje dedicado: TRES PESOS CON SETENTA Y UN CENTAVOS (\$ 3,71) por hora por MVA.
- Por equipo de reactivo: TRES PESOS CON SETENTA Y UN CENTAVOS (\$ 3,71) por hora por MVAr.

Remuneración por Capacidad de Transporte:

- Para líneas de 500 kV: UN MIL TRESCIENTOS SESENTA PESOS CON CINCUENTA Y TRES CENTAVOS (\$ 1370,53) por hora por cada 100 km.
- Para líneas de 220 kV. ó 132 kV: UN MIL CIENTO CUARENTA Y DOS PESOS CON DIEZ CENTAVOS (\$ 1142,10) por hora por cada 100 km.

Remuneración por Energía Eléctrica Transportada: Se establece en pesos CERO (\$ 0) por año.

**ARTÍCULO 3°** — Aprobar los valores mensuales a aplicar al equipamiento regulado, con vigencia a partir del 1° de febrero de 2017

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER para el Sistema de Monitoreo de Oscilaciones (SMO) en la suma mensual de DOSCIENTOS TREINTA MIL OCHENTA Y SIETE PESOS (\$ 230.087) más IVA.
- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER para la Desconexión Automática de



Generación (DAG) Comahue, la SUMA MENSUAL DE SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL CIENTO OCHENTA Y SEIS (\$ 644.186) más IVA.

- Por la operación y mantenimiento correspondiente a la Etapa DOS (2) del Automatismo de Desconexión Automática de Transmisión Ezeiza - Rodríguez asignada a TRANSENER, la suma de CIENTO CUATRO MIL CIENTO NOVENTA (\$ 104.190) más IVA.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER para la Desconexión Automática de Generación/Demanda de Exportación (DAG/DAD) NEA UN MILLÓN OCHO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS (\$ 1.008.848) más IVA.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER para la Desconexión Automática de Generación (DAG) NOA Tramo 1 NOA - Centro la suma de SEISCIENTOS OCHENTA Y UN MIL CIENTO VEINTIDÓS PESOS (\$ 681.122) más IVA, Tramo 2 Centro - Litoral la suma de TRESCIENTOS SETENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS VEINTIOCHO PESOS (\$ 372.228) más IVA, y Tramo 3 Cobos-Resistencia la suma de QUINIENTOS DIEZ MIL CIENTO DIECISÉIS PESOS (\$ 510.116) más IVA.

- Por la operación y mantenimiento a realizar por TRANSENER para la Desconexión Automática de Generación (DAG) Gran Mendoza la suma UN MILLÓN CIENTO CUARENTA Y SEIS MIL SETENTA Y OCHO PESOS (\$ 1.146.078) más IVA.

ARTÍCULO 4° — Aprobar el Anexo II “Análisis de los Planes de Inversión RTI 2016 de la Transportista de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER SA” que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 5° — Aprobar la “Determinación de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A.” que como Anexo III forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 6° — Aprobar el “FACTOR DE ESTÍMULO A LA EFICIENCIA A APLICAR A LOS CONCEPTOS DE CONEXIÓN Y CAPACIDAD DE TRANSPORTE A PERCIBIR POR TRANSENER S.A. DURANTE EL PERÍODO TARIFARIO 2017/2021” que como Anexo IV forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 7° — Aprobar el “Mecanismo de actualización de la remuneración de la Empresa Concesionaria del Servicio Público de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión TRANSENER S.A.” que como Anexo V forma parte integrante de la presente resolución. El ajuste de la remuneración se realizará cada SEIS (6) meses a partir del 1° de febrero de 2017 y tendrá vigencia semestral.

ARTÍCULO 8° — Modificar el sistema de premios al que se refiere el Artículo 27 del Subanexo II-B del Contrato de Concesión de la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER SA), establecido a través del Artículo 3 de la Resolución ENRE N° 1319/1998, conforme a la metodología de cálculo y de asignación del pago entre los usuarios y demás especificaciones, que se detallan en el Anexo VI “SISTEMA DE PREMIOS POR CALIDAD DE SERVICIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN DE TRANSENER S.A.”, que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 9° — Instruir a CAMMESA para que realice la gestión del pago y distribución del premio estipulado para cada mes conforme lo establecido en el Anexo VI, que forma parte de la presente Resolución.



ARTÍCULO 10. — Establecer el Promedio de las Sanciones Mensuales Históricas (SP) aplicada a la TRANSPORTISTA y definido en el Anexo VI de este acto, en el valor de pesos OCHO MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL CIENTO CUATRO (\$ 8.248.104).

ARTÍCULO 11. — Aprobar el esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica según se detalla en el Anexo VII “Esquema de transferencia de beneficios de la actividad no regulada hacia la tarifa del servicio regulado de transporte de energía eléctrica” que forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 12. — Establecer nuevas categorías a las líneas del Sistema de Transporte de Energía Eléctrica en Alta Tensión a cargo de TRANSENER, las que se determinan de conformidad con el detalle que se efectúa en el Anexo VIII “RECATEGORIZACION DE LAS LINEAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ALTA TENSION DE TRANSENER S.A.” de la presente Resolución de la que forma parte integrante, considerándose a las líneas que no aparecen listadas, como de sobrecostos promedio anuales nulos dentro de los márgenes de precisión de cálculo utilizado, por lo que continúan encuadradas en la categoría “C”. La calificación dispuesta en el párrafo precedente tendrá vigencia a partir del 1° de febrero de 2017.

ARTÍCULO 13. — El presente acto comenzará a regir a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina, salvo aquellas disposiciones respecto de las cuales, expresamente, se fije otra fecha para su entrada en vigencia.

ARTÍCULO 14. — Notifíquese a la SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA; a la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA; a la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA), a la Asociación de Transportistas de Energía Eléctrica de la República Argentina (ATEERA), a la Asociación de Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina (ADEERA); a la Asociación de Grandes Usuarios de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGUEERA), y a la COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL MERCADO MAYORISTA ELÉCTRICO (CAMMESA).

ARTÍCULO 15. — Regístrese, comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Ricardo A. Martínez Leone, Presidente. — Marta I. Roscardi, Vicepresidente. — Carlos M. Bastos, Director. — Ricardo H. Sericano, Director.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA —[www.boletinoficial.gob.ar](http://www.boletinoficial.gob.ar)— y también podrán ser consultados en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

e. 01/02/2017 N° 5410/17 v. 01/02/2017

**Fecha de publicación:** 01/02/2017