



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Informe

Número:

Referencia: Informe del art. 38 Decreto 1172/2003 - EX-2024-107054907- -APN-SD#ENRE

Informe de Resolución Final de Audiencia. Artículo 38 Decreto N° 1172/2003 - EX-2024-107054907-APN-SD#ENRE

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 38, Anexo I del Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, a través del presente informe se da respuesta a las principales consideraciones realizadas por los participantes de la Audiencia Pública celebrada el 25 de febrero de 2025, convocada mediante la Resolución del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (ENRE) N° 74 de fecha 21 de enero de 2025, con el objeto (artículo 1°) de poner en conocimiento y escuchar opiniones sobre las propuestas tarifarias de las concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica: COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN TRANSENER SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSENER S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PATAGONIA SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSPA S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL COMAHUE TRANSCOMAHUE SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSCOMAHUE S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NORESTE ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSNEA S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DEL NOROESTE ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSNOA S.A.), EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE CUYO SOCIEDAD ANÓNIMA (DISTROCUYO S.A.) y ENTE PROVINCIAL DE ENERGÍA DEL NEUQUÉN (EPEN), para el próximo período quinquenal; ello, en el marco del Proceso de Revisión Quinquenal de Tarifas (RQT) y con carácter previo a definir las tarifas a aplicar por las referidas concesionarias en dicho quinquenio.

Seguidamente, se realiza una reseña de los antecedentes de la Audiencia Pública, analizando en forma agrupada - para evitar reiteraciones innecesarias- las consideraciones de los expositores y dando respuesta a las principales cuestiones planteadas durante su transcurso, en lo que concierne a las competencias de este Ente Regulador y el

objeto de la convocatoria indicada.

I. ANTECEDENTES.

Mediante el artículo 1 del Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) N° 55 de fecha 16 de diciembre de 2023, el PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) declaró la emergencia del Sector Energético Nacional hasta el 31 de diciembre de 2024, en lo que respecta a los segmentos de generación, transporte y distribución de energía eléctrica bajo jurisdicción federal.

Asimismo, en el artículo 3 del mencionado decreto se determinó el inicio de la revisión tarifaria, conforme al artículo 43 de la Ley N° 24.065, correspondiente a las prestadoras del servicio público de transporte de energía eléctrica bajo jurisdicción federal, y se estableció que la entrada en vigencia de los cuadros tarifarios resultantes no podría exceder del 31 de diciembre de 2024.

El artículo 7 del mencionado decreto determinó la aplicación de mecanismos que posibiliten la participación ciudadana en el proceso de adecuación tarifaria transitoria, contemplando las previsiones del “Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional” aprobado por el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003 y sus modificatorios, o bien, el régimen propio de participación que el Ente Regulador disponga conforme a la normativa vigente.

A través de los artículos 1 y 3 del Decreto N° 1.023 de fecha 19 de noviembre de 2024, se prorrogó la emergencia del Sector Energético Nacional, declarada por el Decreto N° 55/2023, y la fecha límite para la entrada en vigencia de los nuevos cuadros tarifarios, hasta el 9 de julio de 2025.

Posteriormente, mediante Resolución ENRE N° 74 de fecha 21 de enero de 2025, se convocó a Audiencia Pública con el objeto de poner en conocimiento y escuchar opiniones sobre las propuestas tarifarias para el próximo período quinquenal, presentadas por TRANSENER S.A., TRANSBA S.A., TRANSPA S.A., TRANSCOMAHUE S.A., TRANSNEA S.A., TRANSNOA S.A., DISTROCUYO S.A. y EPEN, la que se llevó a cabo el día 25 de febrero del corriente año. La Audiencia Pública se rigió por el Reglamento General de Audiencias Públicas para el PODER EJECUTIVO NACIONAL que, como Anexo I, fue aprobado a través del artículo 1 del Decreto N° 1172/2003, receptado por la Resolución ENRE N° 30 de fecha 15 de enero de 2004.

En lo que respecta a la Audiencia Pública, su objeto se definió en el artículo 1 de la Resolución ENRE N° 74/2025, y fue celebrada el 25 de febrero de 2025, iniciándose a las OCHO HORAS TREINTA MINUTOS (08:30 h). Su visualización y participación se realizó mediante una plataforma digital, transmitiéndose en simultáneo a través de una plataforma de *streaming*, que fue informada en la página web: <https://www.argentina.gob.ar/enre>.

La Audiencia Pública fue presidida por el señor Interventor del ENRE, ingeniero Osvaldo Ernesto ROLANDO y en forma conjunta, sucesiva y/o alternada por la licenciada María Cristina TONNELIER y el licenciado Marcelo Ángel BIACH, quienes fueron asistidos por el Asesor Jurídico del Ente, doctor Sergio Enrique Víctor BERGOGLIO y/o su alterna, doctora Liliana Beatriz GORZELANY. Asimismo, se designó como dependencia de instrucción a la Secretaría del Directorio, la que fue representada por el doctor Eliseo Segura y la doctora Natalia Eugenia GONZÁLEZ REICH.

Preliminarmente, corresponde señalar que en el comienzo de la audiencia expusieron las concesionarias del servicio público de transporte de energía eléctrica.

Asimismo, conforme a lo previsto por el artículo 18 del Decreto N° 1172/2003, el ENRE labró el Acta de Inicio de Inscripciones, por la cual se dejó constancia que se habilitó, a partir de las CERO HORAS (00:00 h) del 8 de febrero de 2025 y hasta las VEINTITRÉS HORAS CINCUENTA Y NUEVE MINUTOS (23:59 h) del 22 de febrero de 2025, el Registro de Participantes, al que se pudieron acceder los interesados a través de la página *web* <https://www.argentina.gob.ar/enre>.

Posteriormente, en fecha 23 de febrero del corriente, el ENRE labró el Acta de Cierre de Inscripciones de la Audiencia Pública, dejando constancia de la inscripción de un total de TREINTA (30) participantes. Con base en el registro respectivo, ulteriormente se estableció el orden del día, en el marco del cual las personas físicas contaron con el derecho a UNA (1) intervención oral de CINCO MINUTOS (5 min) y los representantes de las personas jurídicas, organismos o entidades interesadas a UNA (1) intervención oral de DIEZ minutos (10 min). Asimismo, el ENRE puso a disposición de los interesados el expediente digital correspondiente, identificado como EX-2024-107054907-APN-SD#ENRE, en la página *web* <https://www.argentina.gob.ar>.

II. CONSIDERACIONES SOBRE LAS PRINCIPALES CUESTIONES EXPUESTAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA.

1. Transparencia, Participación y Acceso a la Información.

En relación con la materia, se destacó la necesidad de celebrar estas audiencias con participación presencial o mixta, con registros completos de las intervenciones y una mayor exposición de los antecedentes y desarrollo. Entre los que se expresaron en este sentido se encuentran: Analía WOLOSZCZUK (13), José Leonardo GIALLUCA (14), Carlos Humberto SARAVIA (16), José Luis RAMÓN (17), Fernando Javier GRAY (18), Pedro Alberto BUSSETTI (20), Pablo Ricardo PALLEIRO (24), Hugo Sergio TESTA (27) y el Sr. Matías Ricardo NAHID (28).

a) Formato y Accesibilidad de las Audiencias: Distintos participantes criticaron que las audiencias se realicen únicamente de forma virtual, alegando que ello limita la participación ciudadana. En este sentido, solicitaron que se adopte un formato presencial o mixto para garantizar una participación más amplia y directa.

Respuesta del ENRE: Al respecto, resulta pertinente señalar que este Organismo ha llevado a cabo un exhaustivo análisis sobre la modalidad de realización de la audiencia pública; ello, considerando especialmente el interés de los usuarios enfocado en la defensa de los derechos respectivos.

Si bien, *prima facie*, el sistema más adecuado podría ser aquel que contemple audiencias de

modalidad mixta, es decir, combinando el formato presencial y virtual de manera simultánea, se priorizó evitar el dispendio de tiempo y los altos costos que conllevaría para los participantes la implementación de la modalidad presencial propuesta. En efecto, en una audiencia presencial los interesados tendrían que desplazarse hasta el lugar de realización, para poder participar en la misma, lo cual se torna aún más difícil y oneroso cuando se trata de un servicio que se presta - como el caso del transporte de electricidad- en más de una provincia. Por otra parte, tales formatos implican necesariamente un dispendio de significativos recursos económicos, técnicos y humanos, ya que la Autoridad Convocante debería, además, asignar personal en el lugar de la audiencia, alquilar un espacio con características específicas, contratar equipos de audio y sonido, así como contar con la capacidad requerida para una transmisión efectiva a través del sistema de internet. En consecuencia, se concluyó que incurrir en tales erogaciones resultaría inconveniente en el marco de las actuales condiciones.

Cabe destacar, asimismo, que la modalidad mixta no necesariamente garantiza una mayor participación, en función de los costos de traslados implicados, sin perjuicio de que, para determinados ciudadanos, las distancias no hacen asequible la posibilidad de participar presencialmente.

b) Divulgación de Datos y Reportes: Durante el transcurso de la Audiencia, se aludió a la necesidad de contar con informes periódicos y detallados sobre el desempeño técnico y operativo de las empresas concesionarias, referidos a aspectos tales como: comportamiento de la demanda de cada una de las transportistas, índices de calidad, indisponibilidades, tasas de fallas, premios, sanciones, infraestructura disponible, inversiones ejecutadas y pendientes, estructura de costos.

Respuesta del ENRE: En tal sentido, resulta oportuno y conducente señalar que los usuarios cuentan con la posibilidad de consultar los documentos de calidad de servicio de transporte elaborados por CAMMESA, en los que se detallan cada una de las indisponibilidades de las transportistas, los que se encuentran disponibles en el sitio *web*: <https://cammesaweb.cammesa.com/documento-calidad-de-transporte>. Asimismo, la información sobre indisponibilidades, tasa de falla, premios y sanciones de cada concesionaria se detallan en cada resolución sancionatoria que dicta el ENRE, las que pueden ser consultadas a través del sitio *web* <https://www.argentina.gob.ar/enre/normativa>. Adicionalmente, cabe mencionar que el ENRE publica en su página *web*, desde 1993, informes anuales en los que puede encontrarse información sobre la prestación del servicio eléctrico de transporte sujeto a jurisdicción federal. Dichos Informes están disponibles en <https://www.argentina.gob.ar/enre/publicaciones/informes-anuales>.

Sin perjuicio de lo precedentemente expresado, se toma en consideración lo propuesto y se analizará la posibilidad de elaborar informes periódicos respecto del desempeño de cada transportista.

c) Transparencia en los Procesos de Revisión Tarifaria: En varias ponencias se destacó que los mecanismos de consulta y participación son, en ocasiones, meramente formales, señalándose que las

observaciones presentadas no se reflejan en las resoluciones finales.

Respuesta del ENRE: El artículo 2 de la Ley N° 24.065 fija los objetivos para la política nacional en materia de abastecimiento, transporte y distribución de electricidad, previendo -asimismo- que el ENRE debe sujetar su accionar a los principios y disposiciones que fija esta ley, y controlar que la actividad del sector eléctrico se ajuste a los mismos. En su primer inciso, este artículo prevé que el ENRE debe proteger los derechos de los usuarios, y para cumplimentar dicho cometido resulta de indudable necesidad contar con la participación activa y plural de los ciudadanos, toda vez que pueden formular importantes aportes para optimizar el adecuado ejercicio de las funciones de regulación y fiscalización de los servicios públicos de transporte y distribución de energía eléctrica sujetos a jurisdicción federal.

Dicha participación no sólo forma parte -por imperativo normativo- de los actos preparatorios de diversas medidas específicas, como ocurre en el caso de esta audiencia, sino que, además, en el caso del ENRE, se considera necesario y relevante en el marco de la mejora continua de los procesos que propicia el Organismo.

Este Informe, por sí, da cuenta de la entidad que las normas vigentes le otorgan a la participación de los usuarios y ciudadanos ante ciertas decisiones que comprenderán a un colectivo determinado.

A su vez, el funcionamiento de la Comisión de Usuarios del ENRE, en el ámbito del Organismo, resulta representativo de la consideración que este Ente Nacional asigna a dicha participación de los usuarios, más allá de las instancias específicas que ha previsto la Ley, para una mejor consecución de los objetivos fijados en el marco regulatorio eléctrico nacional.

2. Protección del Usuario y Calidad del Servicio

Durante las exposiciones, varios participantes hicieron hincapié en que cualquier ajuste tarifario debe considerar la capacidad de pago de los usuarios y no comprometer ni afectar el acceso a otros derechos esenciales (salud, educación, vivienda, etc.). Asimismo, se planteó que los aumentos deben reflejarse en la calidad de servicio que prestan las concesionarias. Entre los participantes que abordaron este tema se encuentran: Mariana Laura GROSSO (9), Gastón Arnoldo ARIAS (10), Bernardo VOLOJ (12), Analía WOLOSZCZUK (13), Eduardo Alberto COBOS (15), Fernando Javier GRAY (18), Mauro Rolan FERNÁNDEZ (19), Pedro Alberto BUSSETTI (20) y el Sr. Matías Ricardo NAHID (28).

a) Capacidad de Pago y Condiciones Socioeconómicas: Un tema que se planteó recurrentemente en la Audiencia fue la necesidad de que cualquier incremento tarifario tenga en cuenta la situación económica real de los usuarios. Se argumentó, en tal sentido, que los aumentos deben ser proporcionales a los ingresos y que no deben comprometer el acceso a bienes esenciales, para garantizar que la factura final

resulte razonable y asequible.

Respuesta del ENRE: Al respecto, resulta necesario señalar, en forma preliminar, que los usuarios del sistema de transporte son los generadores, distribuidores y grandes usuarios de energía eléctrica. Asimismo, cabe tener presente que el ENRE debe llevar adelante este proceso de RQT dando cumplimiento a la normativa vigente, a cuyo fin debe observar los principios establecidos en la Ley N° 24.065, los lineamientos fijados en los Decretos N° 55/2023 y N° 1023/2024 y, las previsiones que establecen las restantes normas complementarias y reglamentarias que resultan aplicables.

La metodología de asignación de los pagos de los cargos de transporte se encuentra establecida en la normativa vigente. Las tarifas, tal como establece el marco regulatorio eléctrico, están sujetas al cumplimiento de los requisitos allí determinados y deben asegurar el mínimo costo para los usuarios, compatible con la seguridad del abastecimiento, teniendo en cuenta la ubicación geográfica de cada concesionario.

Conforme a lo expuesto, corresponde al ENRE aplicar lo previsto en el artículo 42 de la Ley N° 24.065, que establece que las tarifas se fijarán a través de precios máximos (RPM - Regulación por Precio Máximo o "*Price-cap*"); y estarán sujetas a ajustes ante cambios en los costos que el concesionario no pueda controlar, ajustadas por un factor de estímulo a la eficiencia y de estímulo a las inversiones.

Finalmente, cabe señalar que no es competencia de este Ente Nacional determinar quiénes deben resultar beneficiarios de la eventual asignación de subsidios o exenciones, ni la definición de su eventual cuantía.

b) Derechos y Calidad del Servicio: Se destacó la importancia de no tratar las tarifas como simples variables económicas, sino de considerar y asegurar que el servicio eléctrico cumpla con estándares mínimos de calidad y continuidad.

Respuesta del ENRE: Las empresas concesionarias del transporte de energía eléctrica deben cumplir las condiciones de calidad que se encuentran estipuladas en sus respectivos Contratos de Concesión (disponibles en <https://www.argentina.gob.ar/enre/normativa>) y en el Anexo 16 de Los Procedimientos para la Programación de la Operación, el Despacho de Cargas y el Cálculo de Precios, aprobados por Resolución de la Ex SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA (Ex SEE) N° 61 de fecha 29 de abril de 1992, sus modificatorias y complementarias.

Así, el bloque normativo que rige la materia establece que los niveles de calidad del servicio se miden con base en la disponibilidad del equipamiento de transporte, conexión y transformación y capacidad asociada, es decir, que se contemplan las indisponibilidades del equipamiento en general.

En tal sentido, un equipo se considera indisponible cuando está fuera de servicio por causa propia o por la de un equipo asociado a su protección y maniobra.

En caso de detección de indisponibilidades, el ENRE sanciona a la transportista en función de la duración de la indisponibilidad, el número de las salidas de servicio forzadas y los sobre costos que sus restricciones producen en el sistema eléctrico.

Se ha previsto, asimismo, que toda vez que se registre una tasa de falla mayor a la estipulada, la sanción a la transportista resultará agravada. Así, este indicador resulta representativo de la calidad del servicio que presta cada una de las empresas, en función de la eficiencia de la operación y mantenimiento de sus respectivos equipamientos. La tasa de falla se determina por la cantidad de salidas forzadas de líneas por año móvil.

Todas las sanciones aplicadas a las transportistas son efectivamente pagadas, dado que, por instrucción del ENRE, CAMMESA las descuenta de la remuneración que les corresponde percibir.

Cabe destacar que, por Resolución ENRE N° 463 de fecha 24 de julio de 2024, se aprobó el nuevo Régimen de Afectación de Sanciones y Determinación de Premios por Calidad Objetivo del Sistema de Transporte en Alta Tensión y por Distribución Troncal, para el período tarifario 2025/2029. Esta nueva normativa, que será aplicada para el cálculo de las sanciones por incumplimiento a las obligaciones dispuestas en el Régimen de Calidad de Servicio y Sanciones del Sistema de Transporte previsto en los respectivos Contratos de Concesión, prevé un sendero de calidad objetivo, que obliga a las empresas a una mejora continua en la calidad del servicio. En forma concordante, la tarifa que surja del presente proceso de Revisión Quinquenal Tarifaria (RQT) contemplará los costos que resulten indispensables para la prestación del servicio en las condiciones que establecen los parámetros de calidad y eficiencia establecidos, teniendo en cuenta la ubicación geográfica de cada concesionario.

3. Infraestructura, Inversión y Mantenimiento

En relación con este eje, se insistió en la necesidad urgente de renovar activos, ejecutar inversiones planificadas y mejorar el mantenimiento, para evitar fallas en la prestación del servicio. Entre los oradores que se expresaron en este sentido se encuentran: Gastón Arnoldo ARIAS (10), Diego MIELNICKI (11), Bernardo VOLOJ (12), José Leonardo GIALLUCA (14), Eduardo Alberto COBOS (15), Carlos Humberto SARAVIA (16), Fernando Javier GRAY (18), Mauro Rolan FERNÁNDEZ (19), Pedro Alberto BUSSETTI (20), Mario Daniel MOYA (21), Alberto CALSIANO (22), Pablo Ricardo PALLEIRO (24), Claudio BULACIO (25), Fernando ANTOGNAZZA (26), Hugo Sergio TESTA (27) y el Sr. Matías Ricardo NAHID (28).

a) Necesidad de Renovación y Expansión de Activos: Diversos participantes enfatizaron que el sistema de transporte enfrenta problemas de obsolescencia y falta de mantenimiento. Manifestaron, en tal sentido, la necesidad de ejecutar inversiones planificadas para renovar activos críticos y ampliar la capacidad de la red, de modo tal que la infraestructura sustente el crecimiento de la demanda y garantice la prestación continua del servicio.

Respuesta del ENRE: Tal como fuera expresado por varios oradores en la Audiencia, y oportunamente reconocido en los considerandos del Decreto N° 55 de fecha 16 de diciembre de 2023 (que declaró la emergencia del Sector Energético Nacional hasta el 31/12/2024, posteriormente prorrogada hasta el 9 de julio del corriente año mediante Decreto N° 1023/2024), existen instalaciones afectadas a la prestación del servicio público de transporte de energía de jurisdicción federal que exhiben una situación caracterizada por una creciente obsolescencia. Asimismo, se ha advertido -conforme a lo que fuera informado por CAMMESA, en forma previa al dictado del referido decreto-, la existencia de zonas críticas, con ciertas deficiencias estructurales, ya que las redes históricamente no han evolucionado al mismo ritmo del crecimiento que las demandas máximas.

La situación descripta puede determinar que ciertas instalaciones –bajo determinadas condiciones de exigencia- presenten una insuficiente adecuación a las necesidades de la demanda actual y futura, en especial, durante los días de alta exigencia en la temporada estival, o en otros momentos en los que se puedan registrar picos de alta demanda. Tal marco de situación ha sido uno de los fundamentos que, justamente, fue valorado para determinar la precitada declaración de emergencia del sector y la consiguiente necesidad de adoptar aquellas medidas de corto, mediano y largo plazo que permitan asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos de transporte y distribución de energía eléctrica, procurando superar cualquier eventual restricción y mejorando la confiabilidad general del sistema.

En tal contexto, y conforme a los lineamientos y pautas que prevé el precitado Decreto (en tanto indica que el reconocimiento de la situación de emergencia mencionada no implica liberar a los prestadores de los servicios públicos mencionados de las obligaciones vigentes), a fin de mitigar y eliminar dichas restricciones, se exige a las empresas realizar las inversiones que permitan la prestación continua en condiciones de calidad, asegurando el abastecimiento a toda la población del país. Esto conlleva, según el caso, la renovación, sustitución o adecuación de los equipamientos en general, tales como: puestas a tierras, líneas, transformadores, equipamientos de medición y protección con aparatos asociados, telecontrol, comunicaciones, etc.

La obsolescencia antes mencionada, considerada de manera integral, no solamente responde a la antigüedad de los equipos, sino que también es consecuencia de aspectos tecnológicos (tecnología superada y discontinuada).

El fin de la vida útil de un equipo implica un aumento de probabilidad de falla en condiciones normales, así como la imposibilidad de soportar condiciones de explotación previstas en sus especificaciones originales y utilizadas en etapas de diseño de las instalaciones y sistemas.

Los efectos de las inversiones que se realizan en los Sistemas Eléctricos de Potencia necesariamente demandan un tiempo para impactar en la calidad del servicio prestado. La falta de inversión por un período prolongado, coexistente con un sistema envejecido y sobresolicitado, acelera el deterioro de la calidad (índice Lambda).

En este contexto, resulta pertinente y necesario contemplar en la tarifa un monto que cubra las inversiones necesarias para el mantenimiento de la red. La tarifa de transporte permite a las concesionarias sostener los costos operativos (OPEX) y los costos de las inversiones necesarias (CAPEX) a fin de mantener el sistema actualizado.

b) Financiamiento de Inversiones y Distribución de Costos: En relación con este tema, se planteó la pertinencia respecto a si los costos de las mejoras en los sistemas deben recaer en los usuarios (a través de incrementos tarifarios), o si deben ser asumidos por las empresas o, en su caso, ser financiados a través de erogaciones o subsidios estatales. En tal sentido, la posición de trasladar inversiones a la tarifa fue rechazada por varios expositores, quienes sostuvieron que corresponde a las empresas financiar sus propios planes de mantenimiento y expansión.

Respuesta del ENRE: Corresponde destacar, en primer término, que las empresas concesionarias de transporte de energía eléctrica no tienen a su cargo las obligaciones de expansión del sistema, sino solo la operación y mantenimiento de las redes.

En su caso, las ampliaciones del sistema de transporte deben financiarlas sus beneficiarios, que pueden ser los generadores (la oferta) -por su necesidad de llegar a los centros de consumo-, los distribuidores (demanda) -para abastecer a sus usuarios- o los agentes privados -para sus propios proyectos-. En orden a que, en algunos casos, se requiere de grandes inversiones, la casuística verifica que en algunas oportunidades han existido aportes del estado provincial y/o nacional para concretar las obras.

Tal como fuera expuesto, las transportistas tienen la obligación de mantener y operar la red de transporte eléctrico. Es así que la tarifa debe ser suficiente para satisfacer los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una tasa de retorno, conforme establece el artículo 40 de la Ley N° 24.065. En este sentido, la ley prevé que la tarifa debe ser suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de mantener la calidad en el servicio. Ello así, toda vez que las instalaciones de la red eléctrica de transporte de energía de jurisdicción federal pertenecen al Estado Nacional.

c) Control de Inversiones comprometidas: Respecto de esta materia, algunos expositores reclamaron un mayor control -por parte del ENRE- sobre el efectivo cumplimiento de los planes de inversión presentados por las empresas y aprobados por el Organismo.

Respuesta del ENRE: El ENRE, a través del Departamento de Análisis e Inspección Técnica (DAIT), realiza el seguimiento y control físico de las Inversiones de los Planes de Inversiones Aprobados de las empresas transportistas.

Para realizar este control, de manera sistematizada, simplificada y trazable, se dispone de un sistema de seguimiento en el cual las transportistas cargan trimestralmente toda la información relacionada con la ejecución de las inversiones previstas en los planes que han presentado.

Esto permite contar con información detallada de cada uno de los proyectos de inversión: cronogramas de ejecución, las provincias y estaciones transformadoras alcanzadas, las

coordenadas geográficas, la clasificación y el alcance de los planes, metodología que permite realizar el seguimiento correspondiente.

Con base en la información detallada precedentemente, este Ente realiza el seguimiento físico de las inversiones mediante verificaciones, tanto documentales como *in situ*, y elabora los correspondientes informes trimestrales (informes parciales) y finales (al cierre de cada año), en los cuales se determina el grado de cumplimiento físico de los planes de inversiones de cada transportista, es decir, el grado de apartamiento entre lo comprometido y lo realmente ejecutado por cada una de ellas.

Cabe destacar que la información consolidada en el Sistema de Seguimiento de Inversiones y los informes finales se encuentran a disposición de los interesados que los soliciten.

Por medio de la Resolución ENRE N° 462 de fecha 24 de julio de 2024, modificada por las Resoluciones ENRE N° 1 de fecha 3 de enero de 2025 y N° 7 de fecha 7 de enero de 2025, se aprobó el “Procedimiento para el Control del Plan de Inversiones Aprobado - Régimen Sancionatorio”, que será de aplicación a partir de la entrada en vigencia de la tarifa resultante del proceso de Revisión Tarifaria de Transporte del período 2025/2029. Dicho procedimiento establece los lineamientos para efectuar el seguimiento y control físico - económico del plan de inversiones quinquenal que resulte aprobado, así como también, determina las sanciones aplicables según el grado de apartamiento que surja entre lo comprometido y lo realizado.

4. Aplicación de Sanciones y Control Regulatorio

Con relación a esta cuestión, se manifestó la necesidad de establecer un régimen sancionatorio efectivo y un control riguroso, por parte de las autoridades, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por las concesionarias y corregir las deficiencias en el servicio. Expusieron en este sentido, entre otros, los siguientes participantes: Bernardo VOLOJ (12), Eduardo Alberto COBOS (15), Fernando Javier GRAY (18) y Hugo Sergio TESTA (27).

Respuesta del ENRE: Mediante Resolución ENRE N° 463 de fecha 24 de julio de 2024, se aprobó el Régimen de Afectación de Sanciones y Determinación de Premios por Calidad Objetivo del Sistema de Transporte en Alta Tensión y por Distribución Troncal.

Dicho Régimen será aplicable 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, según la recopilación del punto 5, Anexo 16 de Los Procedimientos para la Programación de la Operación, el Despacho de Cargas y el Cálculo de Precios, aprobados por Resolución Ex SEE N° 61/1992 y sus modificatorias (Los Procedimientos).

El nuevo Régimen de Afectación de Sanciones y Determinación de Premios por Calidad Objetivo del Sistema de Transporte en Alta Tensión y por Distribución Troncal para el período tarifario 2025/2029, prevé un sendero de calidad objetivo que obliga a las empresas a una mejora continua en la calidad del

servicio.

Asimismo, conforme fuera expuesto precedentemente, por Resolución ENRE N° 462/2024 se aprobó el régimen sancionatorio aplicable a los apartamientos al plan de inversiones quinquenal que resulte aprobado, para cada concesionaria, en el proceso de revisión tarifaria.

5. Otros aspectos. Seguidamente, se listan otros temas que fueron planteados en la Audiencia pero que no tienen tratamiento en el presente Informe, en orden a que no forman parte de su objeto y/o no resultan de competencia del Organismo, a saber: deudas de las concesionarias con CAMMESA; composición accionaria de las empresas, subsidios y exenciones; tarifa social; planificación energética; quita de concesiones; evento acaecido en la Subestación Caballito; remuneración de generadores; traslado de los cargos del transporte a los usuarios; y continuidad del Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico.