



Buenos Aires, 26 de febrero de 2021
Nota DAL/DARI/DN N° 155/21

Sr. Interventor del
ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS
Lic. Federico Bernal
Presente

Ref.: Expte. ENARGAS N° EX-2021-
14257503. Presentación de Informe
Audiencia Pública 16/03/2021

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Usted en relación con relación al expediente de la referencia a fin de acompañar el Informe requerido conforme las previsiones de la Resolución ENARGAS N° 2021-47-APN DIRECTORIO#ENARGAS.

Dejo constancia que mi parte hace reserva de ampliar, complementar y/o modificar tanto el Informe como así también la Documentación respaldatoria.

Saludamos al señor Interventor con mi consideración más distinguida.

Atentamente.

Silvia Migone Díaz
Apoderada

EXPTE. ENARGAS N° EX-2021-14257503

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA N° 101

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA
CONVOCADA POR RESOLUCIÓN ENARGAS N°2021-47-APN

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Don Bosco 3672, Piso 5 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Actividad principal de la Sociedad:

Prestación del servicio público de Transporte de Gas Natural y todas aquellas actividades complementarias y subsidiarias.

Fecha de inscripción en el Registro Público de Comercio:

1° de diciembre de 1992.

Fecha de finalización del contrato social:

30 de noviembre de 2091.

Última modificación del estatuto social:

25 de julio de 2017.

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Transportadora de Gas del Sur S.A. (“TGS” o la “Sociedad”) es una de las sociedades que se constituyeron con motivo de la privatización de Gas del Estado (“GdE”). La Sociedad comenzó sus operaciones el 28 de diciembre de 1992 y se dedica principalmente a la prestación del servicio público de Transporte de Gas Natural (el “Servicio de Transporte”) y la Producción y Comercialización de Líquidos y derivados del gas natural.

El sistema de gasoductos troncales de TGS conecta los principales yacimientos gasíferos del sur y oeste de la Argentina con las distribuidoras de gas, generadores de electricidad y clientes industriales en esas áreas y en el Gran Buenos Aires. La Licencia para operar este sistema (la “Licencia”) le fue otorgada a la Sociedad en forma exclusiva por un período de 35 años, prorrogable por 10 años adicionales en la medida que TGS haya cumplido en lo sustancial con las obligaciones impuestas por la misma y por el Ente Nacional Regulador del Gas (“ENARGAS”).

Adicionalmente TGS es propietaria y opera desde el 28 de diciembre de 1992 el Complejo de Procesamiento de Gas Natural General Cerri (“Complejo Cerri”), en el cual se efectúa el procesamiento de gas natural para la obtención de líquidos-. TGS presta además servicios de “midstream”, los cuales consisten, principalmente, en la captación y transporte de gas natural fuera de especificación, separación de líquidos e impurezas, compresión y acondicionamiento del gas captado y su posterior inyección al sistema de transporte regulado. Incluye además servicios de construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de gas natural de propiedad de terceros. Asimismo, a través de su controlada Telcosur S.A., la Sociedad presta servicios de telecomunicaciones, específicamente para la transmisión de datos a través de una extensa red de radio enlace terrestre y digital, y redes de fibras ópticas.

Según lo previsto en el Decreto 2255/92 que integra el Marco Regulatorio, los Transportistas pueden prestar los servicios no regulados antes mencionados habilitados en su objeto social (procesamiento, midstream, telecomunicaciones, entre otros), por cuenta propia o de terceros, siempre que mantengan contabilidades separadas de la actividad regulada de transporte de gas natural.

El alcance de la presente Audiencia se limita a las actividades reguladas asociadas al Servicio de Transporte. Por los fundamentos expuestos no deberán ser consideradas ni incluidas las condiciones económicas, financieras y/o cualquier otro aspecto que esté asociado a las actividades no reguladas que desarrolla TGS y que, conforme el Marco Regulatorio, obliga a darles un tratamiento separado y diferencial.

Datos destacados del Servicio de Transporte a cargo de TGS

- El sistema de gasoductos operado por la Sociedad para la prestación del Servicio de Transporte es el más extenso del país.
- TGS transporta el 60% del gas natural consumido en Argentina y abastece en forma directa a distribuidoras, generadoras eléctricas e industrias, a través de 9.231 kilómetros de gasoductos de alta presión, que atraviesan 7 provincias de nuestro país.
- Las 33 plantas compresoras distribuidas que la Sociedad tiene establecidas a lo largo del gasoducto y sus 780.100 HP de potencia instalada generan una capacidad de entrega de transporte firme de gas natural de 81,5 MMm³/día, que atienden en forma directa e indirecta a alrededor de 6,5 millones de consumidores finales.
- Con una dotación de 771 empleados directos, TGS presta sus servicios de transporte diariamente durante las 24 horas, los 365 días del año, priorizando la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio.

2. CAPITAL SOCIAL

La composición del Capital Social de TGS a la fecha es la siguiente:

Clases de Acciones			
Acciones ordinarias y escriturales de valor nominal 1, de 1 voto:	Acciones en circulación	Acciones propias en cartera	Total capital social
Clase "A"	405.192.594	-	405.192.594
Clase "B"	347.568.464	41.734.225	389.302.689
Total	752.761.058	41.734.225	794.495.283

Las acciones de la Sociedad cotizan en Bolsas y Mercados Argentinos S.A. ("BYMA") y bajo la forma de American Depositary Receipts (que representan 5 acciones cada una) en la New York Stock Exchange, los cuales están registrados en la Securities and Exchange Commission.

La sociedad controlante de TGS es Compañía de Inversiones de Energía S.A. ("CIESA"), quien posee la totalidad de la Clase "A" de acciones representativas del 51% del capital social de la Sociedad, y la totalidad de la Clase "B" de acciones (representativas del restante 49%) se encuentra en propiedad de otros accionistas que varían según las operaciones en la oferta pública.

CIESA está sujeta a un control conjunto de (i) Pampa Energía S.A. ("Pampa Energía") con el 50%; (ii) Grupo Inversor Petroquímica S.L. (integrante del grupo GIP, liderado por la familia Sielecki) y PCT L.L.C. con el 50% restante.

La ANSES a través de la cartera de inversiones del Fondo de Garantía de Sustentabilidad del Sistema Integrado Previsional Argentino cuenta con una participación en la Sociedad de 24%.

3. MARCO REGULATORIO

3.1 Antecedentes

a) La privatización de GdE. El Servicio de Transporte bajo la Ley N° 24.076.

TGS es una de las sociedades que se constituyeron con motivo de la privatización de GdE dispuesta por la Ley 24.076 (“Ley 24.076”), en el marco de la Ley de privatizaciones del Estado (Ley N° 23.696).

El Decreto N° 1189/92 ordenó la creación de diez (10) sociedades anónimas (originalmente propiedad del Estado Nacional GdE) para hacer efectiva la privatización del servicio público de transporte y distribución de gas natural que prestaba GdE. Cada una de las nuevas sociedades coincidió con la división en unidades de negocios, concebidas para la privatización. En particular, se crearon dos (2) sociedades dedicadas al transporte por gasoductos, una de ellas operando el sistema de gasoductos norte y la otra operando el sistema de gasoductos sur (actualmente operado por la Sociedad), y ocho (8) sociedades operando los distintos sistemas de distribución de gas natural por redes domiciliarias, según la distribución zonal detallada por el Estado Nacional.

TGS comenzó sus operaciones el 28 de diciembre de 1992, luego de que por el Decreto P.E.N. N° 2458/92 le fuera otorgada la Licencia para la operación del Servicio de Transporte mediante los bienes que le aportara GdE y los que TGS adquiriera o construyera en el futuro.

La Licencia le fue otorgada a la Sociedad para operar el sistema de gasoductos que conecta los principales yacimientos de gas natural del sur y oeste de la Argentina con (i) las Licenciatarias de distribución de gas natural de aquellas áreas (Camuzzi Gas del Sur S.A. y Camuzzi Gas Pampeana S.A.), y para la Ciudad de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires (Metrogas S.A. y Gas Natural Ban S.A.) y (ii) clientes industriales y generadores eléctricos en esas áreas y en el Gran Buenos Aires.

La Licencia tiene una vigencia en forma exclusiva por un período de treinta y cinco (35) años, prorrogable por diez (10) años adicionales en la medida en que TGS haya cumplido, en lo sustancial, con las obligaciones impuestas por la misma y por el ENARGAS.

La transferencia de las instalaciones de GdE a la Licenciataria se efectivizó mediante el Contrato de Transferencia del 28/12/1992 celebrado entre GdE y el consorcio ganador de la Licitación Pública Internacional N° 33-0150 para la adjudicación de la operación y mantenimiento del sistema de gasoductos sur

con el que operaba GdE. Todos estos bienes pasaron a ser de propiedad de la Sociedad durante la vigencia de la Licencia.

b) El Contrato de Licencia de TGS. Las obligaciones contractuales de TGS. La estructura de costos y las inversiones.

La Licencia otorgada mediante el Decreto P.E.N. N° 2458/92 impone a TGS condiciones específicas para la prestación del servicio público a su cargo.

Allí se dispone que la Licencia se otorga en los términos y condiciones establecidos por:

- La Ley 24.076 y su Reglamentación.
- Las Reglas Básicas previstas en el Anexo I del Decreto PEN N° 2458/92, del que forma parte integrante (“RBL”).
- El Reglamento del Servicio que se establece en el Anexo II del Decreto N° 2458/92 del que forma parte integrante y las modificaciones que el ENARGAS introduzca al mismo.
- Las Tarifas que obran como Anexo III del Decreto N° 2458/92, del que forma parte integrante.
- Las normas técnicas contenidas en el clasificador de normas técnicas de GdE (revisión 1991) y las que en su reemplazo o complemento dicte el ENARGAS.
- El contrato de transferencia aprobado por la Resolución MEyOySP N° 1.409 del 9 de diciembre de 1992.
- Las disposiciones reglamentarias que dicte el ENARGAS en ejercicio de las potestades que le confiere la Ley 24.076 y su Reglamentación.

Las RBL regulan todos los aspectos para la prestación del Servicio de Transporte, estableciendo la duración de la Licencia y su terminación, el régimen de prestación del Servicio de Transporte, el régimen de los activos afectados, el régimen de ocupación, servidumbres y restricciones al dominio, las penalidades aplicables, tratamiento del régimen impositivo y de suministros, la relación con la autoridad regulatoria, y también, el régimen tarifario aplicable a la actividad de transporte y a las distintas modalidades de contratación.

De tal modo, todos los derechos y obligaciones que imponen las normas señaladas forman parte de la Licencia otorgada a la Sociedad.

En ese contexto, corresponde señalar que todos los derechos que la Ley N° 24.076 y las normas reseñadas reconocen a la Licenciataria, deben ser garantizados y respetados por el Estado Nacional en su carácter de Otorgante, a fin de mantener las condiciones económico-financieras que se

tuvieron en cuenta en la oportunidad en que la Sociedad resultó adjudicataria de la licitación y se le otorgó la titularidad de la Licencia.

Corresponde señalar que la Ley 24.076 ha establecido los siguientes principios vinculados a la regulación de la tarifa: Rentabilidad razonable (similar a las obtenidas en otras actividades de riesgo equiparable o comparable) –art. 39–, Rentabilidad asociada a la eficiencia del servicio –arts. 2 y 39–, Garantía mínima de recupero de costos de transporte –art. 41–, y Revisión tarifaria en forma quinquenal –art. 42–.

Asimismo, en forma expresa el Estado Nacional, como sujeto otorgante de la Licencia, se obligó a: “4.3.1. *Permitir a la Licenciataria percibir las Tarifas estipuladas en el Capítulo IX de la presente en un todo de acuerdo con lo dispuesto por la Ley*”. Dicho capítulo IX establece expresamente cómo se reflejan los principios antes detallados para su reconocimiento expreso en la tarifa del Servicio de Transporte y que su revisión se debía hacer conforme los siguientes factores y criterios:

- Revisiones periódicas en función de la variación en los indicadores de mercado,
- Revisiones quinquenales integrales en función de factores de eficiencia e inversión,
- Ajustes por cambios en impuestos o basados en circunstancias objetivas y concretas.

Bajo el marco jurídico señalado, el Servicio de Transporte que lleva a cabo TGS es un servicio público, que es prestado por la Licenciataria en las condiciones de obligatoriedad, continuidad, calidad y seguridad exigidas por el marco jurídico aplicable, que la propia Licencia detalla.

c) La remuneración de TGS conforme la Licencia.

En relación con el Servicio de Transporte, la Sociedad está sujeta al marco regulatorio dispuesto por la Ley 24.076 y a las reglamentaciones que dicta el ENARGAS, quien tiene entre sus facultades el establecimiento de las bases de cálculo de las tarifas, que remunera el servicio de transporte de gas natural, su aprobación y contralor.

Hasta la sanción de la Ley de Emergencia Económica y Financiera (“Ley 25.561”), las tarifas de transporte de gas natural fueron fijadas en dólares estadounidenses, convertibles a pesos en el momento de la facturación. Serían ajustadas, previa autorización del ENARGAS, en los siguientes casos: (i) semestralmente, por variación en el índice de precios al productor de bienes industriales de los Estados Unidos de Norteamérica (“PPI”) y (ii) por revisión quinquenal de las mismas, conforme a los factores de eficiencia y de inversión que determinara el ENARGAS. El factor de eficiencia reduce las tarifas por efecto de programas de eficiencia futuros, mientras que el factor de inversión incrementa las mismas para compensar a las Licenciatarias por futuras

inversiones que no se cubren con la tarifa vigente. Además, sujeto a la aprobación del ENARGAS, las tarifas se debían ajustar para reflejar circunstancias no recurrentes o cambios impositivos, con excepción del impuesto a las ganancias.

El ajuste periódico del cuadro tarifario fue y es un aspecto esencial del régimen remuneratorio, establecido no solo con la intención de mantener su representatividad frente a los costos del servicio, sino también para que la Sociedad cuente con ingresos suficientes “*para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable*” (art. 38 de la Ley 24.076).

4. LEY DE SOLIDARIDAD 27541 (2019) – DECRETO 543/20 – DECRETO 278/20 - DECRETO 1020/20

Con fecha 16/12/2020, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto 1020 determinando el inicio de la renegociación de la Revisión Tarifaria Integral vigente correspondiente a las prestadoras de los servicios públicos de transporte y distribución de gas natural, en el marco de lo establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27.541 de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública.

El mismo establece que el plazo de la renegociación no podrá exceder los DOS (2) años desde la fecha de su entrada en vigencia, suspendiendo hasta entonces, los Acuerdos correspondientes a las respectivas Revisiones Tarifarias Integrales vigentes con los alcances que en cada caso determinen los Entes Reguladores. El proceso de renegociación culminará con la suscripción de un Acta Acuerdo Definitiva sobre la Revisión Tarifaria Integral.

El Decreto designa al ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS) como autoridad a cargo de la realización del proceso de renegociación. Dentro de este, podrán preverse adecuaciones transitorias de tarifas y/o su segmentación, según corresponda. Asimismo, deberá dar cumplimiento a los regímenes de audiencia pública, de consulta pública y de participación ciudadana que resulten pertinentes y apropiados.

En ese marco, el ENARGAS convoca a la Audiencia Pública N° 101 (la “Audiencia”), a realizarse el 16 de marzo del corriente, con el objeto de poner a consideración el Régimen Tarifario de Transición – Decreto 1020/20.

Al respecto, consideramos pertinente y oportuno realizar las siguientes reservas y salvedades: (i) el hecho de presentar en la mencionada Audiencia Pública el presente Informe con más nuestra propuesta de cuadros tarifarios de transición no implica ni debe interpretarse como (a) renuncia alguna a los cuadros tarifarios correspondientes a la Revisión Tarifaria Integral vigente para el quinquenio 2017-2021, ni (b) aceptación a lo estipulado en el Punto 10, incisos a y b del ANEXO I de la RESOL-2021-47-APN-DIRECTORIO#ENARGAS que dispone la Convocatoria a la Audiencia y; (ii)

esta Licenciataria, asimismo, se ve en la obligación de no consentir ni avalar el Decreto 1020/20, dado que en sus considerandos hace referencia a circunstancias, hechos, informes, auditorías, revisiones técnicas, jurídicas y económicas, cuyos resultados y conclusiones no se ajustan a la realidad de TGS conforme a sus antecedentes.

Por tal motivo, se rechaza formalmente los términos allí expuestos, tanto en su planteo general como en su desarrollo particular y conclusión final, como así también las recomendaciones formuladas al Poder Ejecutivo Nacional mediante Nota NO-2020-80612832-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, tenidas en consideración para el dictado del DNU 1020/2020.

En primer término, negamos y desconocemos la existencia de vicios graves en los actos administrativos resultantes del procedimiento de RTI llevado adelante para TGS y, en particular, que estos vicios encuentren fundamento en (i) la manipulación del factor de actualización de los componentes de la base tarifaria utilizado para la aprobación de la revisión tarifaria de TGS; (ii) la falta de motivación y arbitrariedad en la elección del factor de actualización de los componentes de la estructura de la base tarifaria antes referida; (iii) la aplicación del mismo factor para todas las licenciatarias sin fundamentación técnica, económica ni jurídica ya que la estructura de costos de cada una es diferente; (iv) la incorrecta utilización en el índice y el empalme utilizado del factor de actualización; (v) los impedimentos de índole temporal que afectaron el normal desarrollo de la revisión tarifaria integral; y (vi) la exclusión de cuestiones cuya oportunidad temporal resultaba en la realización de la revisión tarifaria integral (reducción de porcentajes de gas retenido).

Asimismo, negamos categóricamente que TGS haya tenido conocimiento de estos o cualesquiera otros supuestos vicios que habrían ocurrido durante el proceso de la RTI o al momento de la emisión de la Resolución ENARGAS N° I-4362/2017.

5. ANTECEDENTES

Ley 25.561 (2002). Su impacto en el Contrato de Licencia de TGS

La base metodológica para la determinación de las tarifas que remuneran la actividad de transporte es la que se establece en los artículos 38 y 39 del Título IX de la ley 24.076.

El artículo 38 establece que: "... Los servicios prestados por los transportistas y distribuidores serán ofrecidos a tarifas que se ajustarán a los siguientes principios: a) Proveer a los transportistas y distribuidores que operen en forma económica y prudente, la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable, según se determina en el siguiente artículo..."

Y el artículo 39 se refiere específicamente a la rentabilidad razonable que debe incluir la tarifa: "...A los efectos de posibilitar una razonable rentabilidad a aquellas empresas que operen con eficiencia, las tarifas que apliquen los transportistas y distribuidores deberán contemplar: a) Que dicha rentabilidad sea similar al de otras actividades de riesgo equiparable o comparable; b) Que guarde relación con el grado de eficiencia y prestación satisfactoria de los servicios..."

Como puede apreciarse de la mera transcripción de ambos artículos, en tanto el transportista cumpla de manera eficiente con la prestación de sus servicios, las tarifas que determine el ENARGAS deben permitir a la Licenciataria recuperar la totalidad de los componentes de costos en la tarifa, incluyendo la rentabilidad justa y razonable calculada sobre el capital invertido.

Es de destacar que la operación de los gasoductos por parte de TGS requiere de un nivel de inversiones relacionadas con la calidad, seguridad y confiabilidad del servicio. En ello radica la importancia de la determinación de la tarifa del servicio público de transporte de gas natural sobre la base de una operación económica prudente y eficiente, que permita obtener ingresos suficientes para la prestación de un servicio sustentable, seguro y confiable.

La normativa prevé la realización de revisiones tarifarias que permitan evaluar y determinar tarifas que cumplan con los principios y base metodológica establecidos en la ley. En ese sentido, el artículo 42 de la ley establece que cada 5 años el ENARGAS revisará el sistema de ajuste de tarifas.

En el período transcurrido entre los años 1992 y 2016, se llevó a cabo un único proceso de Revisión Tarifaria que fijó las tarifas para el quinquenio 1998-2002, cuando en dicho período 1992-2016, debieron haberse realizado 4 procesos, conforme establece el marco regulatorio.

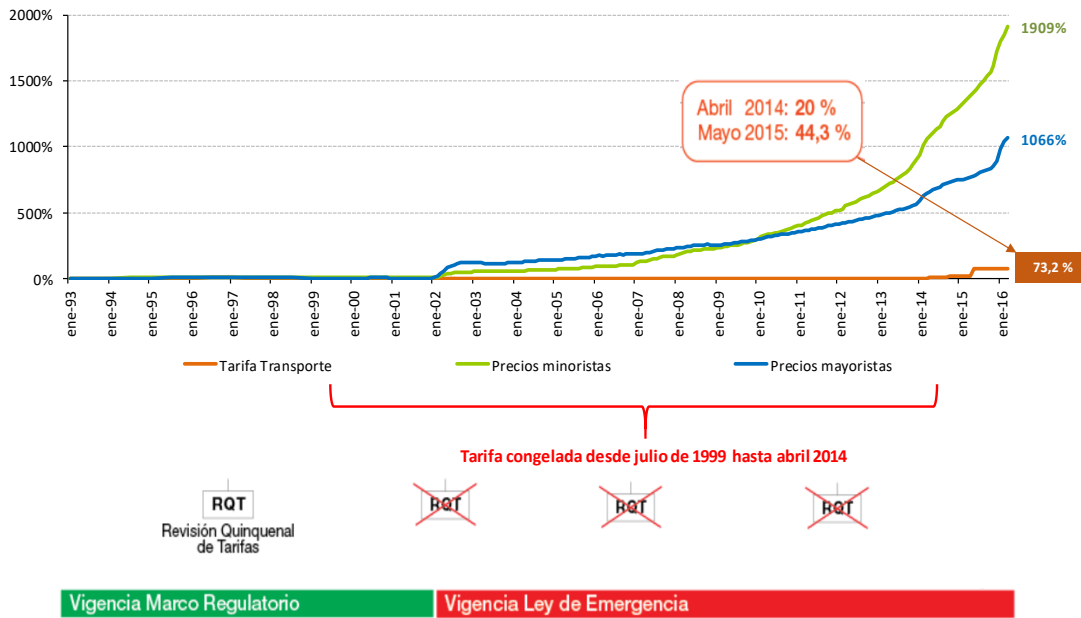
El dictado de la Ley de Emergencia Económica, en enero de 2002, interrumpió el segundo proceso de revisión tarifaria que debía regir para el quinquenio 2003-2007, y además congeló las tarifas de los cuadros vigentes, situación que afectó gravemente la situación económica y financiera de TGS.

Asimismo, la Ley de Emergencia autorizó al Gobierno Argentino a renegociar la licencia de prestación de servicios públicos – incluidos el transporte y la distribución de gas natural- bajo determinados criterios establecidos en la ley con el propósito de restablecer un régimen tarifario compatible con los principios y objetivos de la Ley 24.076.

Desde la crisis de finales del año 2001 hasta el mes de marzo de 2016: 1) la devaluación del peso frente a la moneda norteamericana fue del 1.425%; 2) el aumento de los Precios Mayoristas del INDEC empalmado para el período 2006-2015 con el IPC CABA fue de 1066%; y 3) el incremento de los Precios Minoristas del INDEC empalmado con el IPC de la Provincia de San Luis, se incrementaron en un 1909%.

Se aclara que se han adoptados otros índices en reemplazo del IPIM, dado que la propia página web del INDEC menciona que las series estadísticas publicadas con anterioridad a diciembre de 2015 deben ser utilizadas con reserva, conforme la declaración de la emergencia administrativa del organismo dictada mediante el Decreto PEN Nro. 55/2016.

Evolución de la Tarifa de Transporte vs Precios Minoristas (Indec, San Luis) / Precios Mayoristas (Indec, CABA)



No obstante, ello, la tarifa de transporte se mantuvo **sin variación por casi 15 años, desde julio de 1999, en que se aplicó por última vez el ajuste semestral por PPI (Producer Price Index) hasta abril de 2014**, en que por primera vez se incrementó solo en un 20%.

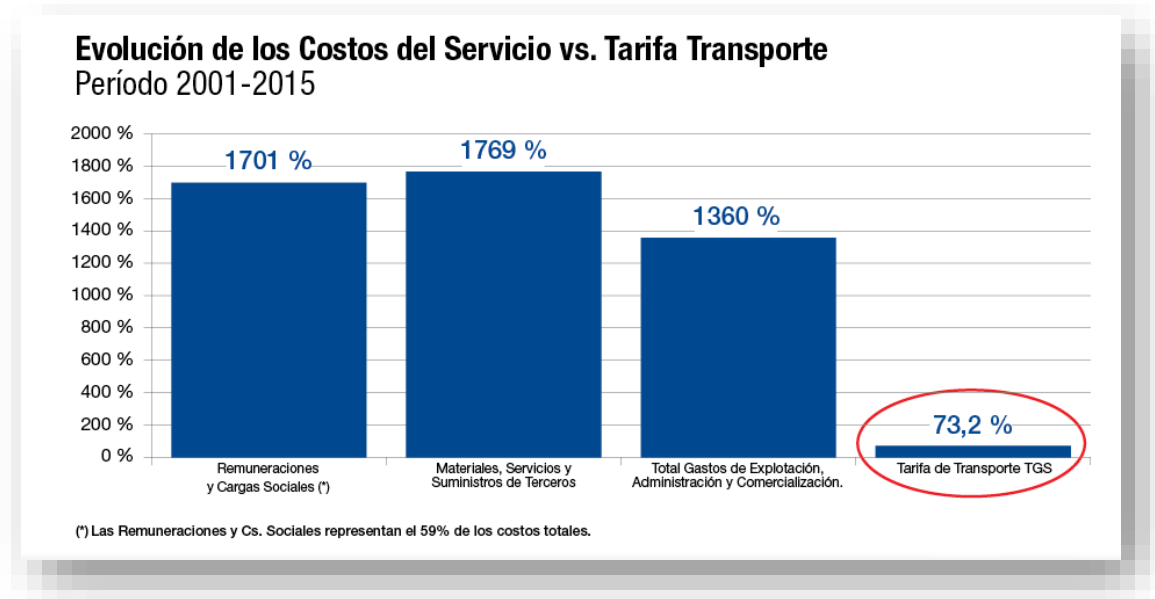
Dicho 20% de ajuste tarifario se dispuso como consecuencia del **Acuerdo Transitorio del año 2008**, aprobado por decreto del Poder Ejecutivo, que debió entrar en vigencia en el mes de septiembre de 2008, y que recién fue implementado en abril de 2014. Es decir, casi 6 años después.

Posteriormente, en el mes de mayo de 2015, se otorgó un incremento adicional del 44,3% sobre la tarifa de transporte de TGS, totalizando así el 73,2% de incremento tarifario para el período julio de 1999 a marzo de 2016

Adicionalmente, TGS firmó un **Acuerdo de Renegociación Integral en el año 2011** propuesto por el Gobierno Nacional, que preveía la aplicación de un Mecanismo de Monitoreo de Costos y la realización de una Revisión Tarifaria Integral. Dicho acuerdo nunca fue firmado por el Gobierno. Pese a ello, TGS suspendió el reclamo ante el CIADI presentado por uno de sus ex accionistas.

La ausencia de ajustes de las tarifas durante tantos años, llevó a TGS a priorizar la inversión en seguridad del sistema, postergando inversiones en actualización tecnológica y en reemplazo de bienes por obsolescencia.

Durante dicho período aun cuando no corresponde conforme el marco regulatorio vigente, TGS debió destinar fondos generados por actividades no reguladas a la actividad regulada de transporte, a efectos de hacer frente a los incrementos de costos e inversiones.



A modo de ejemplo podemos mencionar que para el período 2001/2015, las Remuneraciones y Cargas Sociales, que representan el 52% del costo total, se incrementaron un 1701%, los Materiales, Servicios y Suministros de Terceros un 1769% y mientras que el total de gastos de explotación, administración y comercialización lo hicieron un 1360%.

Para el mismo período, la tarifa de transporte de TGS se incrementó solo un 73,2%.

Es importante destacar que, a diferencia de otros servicios, la actividad de transporte de gas natural nunca recibió subsidios del Estado Nacional. En tal sentido debemos recordar que el impacto económico financiero que sufrió TGS, ante el incumplimiento del marco regulatorio, tuvo que ser cubierto asignando fondos provenientes de la actividad no regulada que desarrolla la empresa, aun cuando la regulación no obliga a adoptar tal decisión, actitud que demuestra el compromiso y prudencia de esta Licenciataria con el servicio público.

Acuerdo Transitorio 2016

El atraso tarifario antes descrito motivó al Ministerio de Energía y Minería de la Nación (MINEM) y al Ministerio de Hacienda de la Nación a instrumentar, a través del ENARGAS, una adecuación tarifaria transitoria del 200,1% a partir del 1 de abril de 2016, con plena vigencia desde el 7 de octubre del mismo año, y hasta la finalización del proceso de Revisión Tarifaria Integral.

El objetivo de dicha adecuación tarifaria transitoria fue que TGS contara con los fondos necesarios para hacer frente al Plan de Inversiones, los gastos de

operación y mantenimiento, administrativos y comerciales, y dar cumplimiento a las obligaciones financieras contraídas, manteniendo la cadena de pagos, todo ello a efectos de asegurar la continuidad de la normal prestación del servicio durante un período de 12 meses, período que concluyó con la vigencia de los nuevos cuadros tarifarios resultantes del proceso de Revisión Tarifaria Integral.

Por medio de las Resoluciones ENARGAS N° I-3724, del 31/03/16, y la posterior N° I-4054, del 6/10/16, el ENARGAS aprobó el cuadro tarifario de TGS correspondiente a la adecuación tarifaria transitoria prevista en el Acuerdo Transitorio 2016, cuyos valores fueron considerados en la Audiencia Pública celebrada los días 16, 17 y 18 de septiembre de 2016.

Resolución ENARGAS N° I-4362/17

En el marco del procedimiento de la RTI, el 2/12/16 se celebró la Audiencia Pública convocada por la Resolución ENARGAS N° I-4122/2016, donde fueron expresadas distintas opiniones y argumentos por las asociaciones de usuarios y consumidores, los Defensores del Pueblo y otros interesados que participaron de ella.

Posteriormente, la Resolución ENARGAS N° I-4362/2017 aprobó el cuadro tarifario aplicable a partir del 01.04.17, y dispuso aplicar los incrementos tarifarios escalonados¹ con la siguiente progresión: 30% del incremento, a partir de aprobada la RTI; 40% a partir del 01.12.2017; y 30% restante a partir del 01.04.2018.

Asimismo, aprobó:

- (i) los Estudios Técnico Económicos sobre la RTI de TGS,
- (ii) el cuadro tarifario de transición de TGS, aplicable a partir del 01.04.2017,
- (iii) el Plan de Inversiones de TGS y la Metodología de Control de Inversiones Obligatorias y,
- (iv) la Metodología de Ajuste Semestral de la tarifa.

Los ajustes tarifarios fueron otorgados en el marco del Acuerdo Transitorio suscrito en el año 2017, (en adelante, el “**Acuerdo Transitorio 2017**”), que en forma transitoria dispuso la adecuación de precios y tarifas del Servicio Público de Transporte de Gas Natural, y la afectación específica de los montos de inversión previstos, y ello hasta la ratificación por el Poder Ejecutivo del Acta Acuerdo de Renegociación firmada por TGS.

Con fecha 27 de marzo de 2018, el PEN ratificó por Decreto 250/18 el **Acta Acuerdo de Renegociación Integral**, acto necesario para su puesta en vigencia, que contó con el debido procedimiento previo, a través de las intervenciones necesarias de la Procuración del Tesoro de la Nación y de la

¹ El 30/03/2017 el ex Ministerio de Energía y Minería dictó la Resolución N° 74/2017, mediante la cual instruyó al ENARGAS a aplicar en forma escalonada los incrementos tarifarios.

Sindicatura General de la Nación, antes de su remisión para la consideración del Honorable Congreso de la Nación, en un todo de acuerdo con la Ley 25.561. Cabe destacar que el Acta implicó la suspensión, desistimiento e indemnidad del Estado Nacional respecto de reclamos motivados en la Ley de Emergencia y la suspensión del Price Producer Index (PPI).

La citada Acta Acuerdo estableció ciertas previsiones bajo las cuales debía prestarse el servicio público encomendado a TGS, y las pautas bajo las cuales debía realizarse la RTI.

a) La Revisión Tarifaria Integral (“RTI”) 2017-2021. Su metodología.

En función de lo hasta aquí mencionado, el proceso de la RTI tuvo por objetivo que el ENARGAS determinara las tarifas del servicio de transporte de la Licenciataria, que sobre la base de una operación económica, prudente y eficiente de los servicios a su cargo, permitiera a TGS obtener los ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable (conforme las pautas o base metodológica establecida en el artículo 38 de la Ley).

En resumen, las tarifas que resultaran de la RTI debían permitir que el Servicio de Transporte de gas natural a cargo de TGS logre su normalización, a partir de objetivos centrales para la actividad: sostenibilidad, confiabilidad, eficiencia y crecimiento.

El concepto de RTI fue definido en el Acuerdo Transitorio y en el Acta Acuerdo de Renegociación Integral, como aquel ... “procedimiento que implementará el ENARGAS con el objeto de determinar el nuevo régimen de tarifas máximas de la Licenciataria conforme a los establecido en la Ley 24.076, su reglamentación, normas complementarias y conexas y las pautas que surgen de dichos acuerdos.”

El citado Acuerdo Transitorio fijó las pautas para la realización de la RTI, la cual debía realizarse dentro del plazo de 12 meses contados a partir de la instrucción del MINEM.

A continuación, se detallan las pautas que rigieron para la realización del proceso de RTI, conforme lo establecido en las actas acuerdo:

- Establecimiento de un mecanismo de adecuación semestral de la Tarifa de Servicio de Transporte de TGS, a efectos de mantener la sustentabilidad económico-financiera de la prestación y la calidad del servicio.
- Costos del servicio: Realización de un análisis basado en los costos razonables y eficientes de la prestación del Servicio Público de Transporte de Gas Natural, efectuado por regiones como elemento de juicio para la determinación de la Tarifa de Transporte de Gas Natural de TGS. Elaboración y mantenimiento de un registro unitario de materiales,

servicios y mano de obra relativos a la prestación del servicio, en cada zona geográfica de la República Argentina.

- Realización de la Auditoría Técnica y Económica de los Bienes Necesarios para la Prestación del Servicio Público.
- Base de Capital y Tasa de Rentabilidad: El ENARGAS debía establecer en un plazo improrrogable de SESENTA (60) días a partir de la firma del Acuerdo Integral, los criterios para la determinación de la Base de Capital y de la Tasa de Rentabilidad a aplicar en la RTI.
- Como criterio general, la Base de Capital de la Sociedad debía determinar los Bienes Necesarios para la Prestación del Servicio Público. Para la valuación de dichos bienes se consideraron: a) el valor inicial de los bienes al comenzar la Licencia como también aquel correspondiente a las incorporaciones posteriores, netos de bajas y depreciaciones y b) el valor actual de tales bienes, resultante de aplicar criterios técnicos fundados que expresen en forma justa y razonable dicha estimación, tomando en cuenta el estado actual de conservación de dichos bienes.
- Para realizar dicha valuación técnica el ENARGAS debía establecer las bases, el objeto y alcances de la contratación y seleccionar al especialista, de reconocido prestigio en la materia, de una lista de CINCO (5) consultores propuestos por TGS, no siendo recurrible dicha elección por parte de la misma. Todas las valuaciones de los bienes referidos se debían efectuar en moneda nacional y considerando la evolución de índices oficiales representativos de la variación en los precios de la economía contemplando la estructura de costos de dichos bienes. Todo ello debía efectuarse teniendo en miras el principio básico de inversión dispuesto en el marco regulatorio que considera el interés general de alentar inversiones que aseguren la construcción y el mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la sustentabilidad y desarrollo del servicio en forma justa y razonable.
- La Tasa de Rentabilidad debía determinarse conforme lo establecen los Artículos 38 y 39 de la Ley 24.076. A tal fin, ésta debía ponderar la remuneración del capital propio y de terceros. En la determinación del capital propio, el ENARGAS debía fijar un nivel justo y razonable para actividades de riesgo equiparable o comparable, que guarde relación con el grado de eficiencia y prestación satisfactoria del Servicio de Transporte. A su vez, para determinar el costo de capital de terceros, el ENARGAS debía reflejar el costo del dinero en los términos y condiciones vigentes para la financiación de empresas de servicios públicos.
- El cuadro tarifario resultante debía respetar la vigencia del mecanismo tarifario estipulado en el Título IX "Tarifas" de la Ley 24.076, su reglamentación, normas complementarias y conexas, incluido la transferencia que resulte de los cambios en las normas tributarias (excepto en el impuesto a las ganancias o el impuesto que lo reemplace o sustituya) que estuvieren pendientes de resolución.

b) Enfoque metodológico de la RTI

Con anterioridad al comienzo de cada ciclo regulatorio de 5 años, como el que sucede a partir de la RTI, las tarifas del servicio de transporte que resulten del proceso de revisión deben permitir a TGS recuperar los costos del servicio de transporte – los componentes ya mencionados en el artículo 38 y 39 de la Ley 24.076 bajo el supuesto de una operación prudente y eficiente del transportista.

Dado que el cuadro tarifario se determina en la moneda de inicio del ciclo tarifario, es necesario ajustar semestralmente las tarifas por los cambios en el poder de compra de la moneda, como se establece en el artículo 41 de la Ley 24.076, la Licencia de Transporte y la cláusula Décimo Segunda, punto 12.1 del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual Integral y el Anexo, punto 1.1 del Acuerdo Transitorio.

Estos cambios en el valor de la moneda afectan los costos de prestación en cada año y son ajenos al comportamiento eficiente y prudente de la Licenciataria, correspondiendo en consecuencia que estos ajustes monetarios se apliquen a las tarifas determinadas al inicio del ciclo regulatorio. En otras palabras, la aplicación de la normativa en los plazos y formas allí determinada permite cumplir con los principios tarifarios expuestos y prestar el servicio en las condiciones previstas.

c) Plan de Inversiones quinquenio (2017-2021)

El monto total comprometido para el quinquenio abril de 2017 a marzo de 2022 ascendió a la suma de \$ 6.787 MM, expresados a moneda de diciembre de 2016, debiéndose considerar que, a efectos de su cumplimiento, dicho monto debía ajustarse con la metodología para la adecuación semestral de las tarifas previsto en el Anexo V de la Resolución ENARGAS N° I-4362/17.

El monto total comprometido para el quinquenio, expresado a moneda de diciembre de 2016, se distribuyó de la siguiente manera:

Año	2017/8	2018/9	2019/20	2020/21	2021/2
Total en \$ MM	1.192	1.551	1.359	1.355	1.330

En el caso del **Año 1 (2017/2018)**, el monto comprometido inicialmente fue de \$ 1.192 MM a moneda de diciembre de 2016, el cual ascendió a \$ 1.261 MM por la aplicación del mecanismo de actualización. TGS acreditó desembolsos por la suma de \$ 1.296 MM, es decir \$ 35 MM en exceso.

EL ENARGAS en la Resolución ENARGAS N° 751/19 tuvo por cumplido el Año 1 del Plan de Inversiones Obligatorias del quinquenio 2017-2021 de TGS.

Con relación al **Año 2 (2018/2019)**, el monto comprometido inicialmente fue de \$ 1.551 MM, a moneda de diciembre de 2016, que, por aplicación del mecanismo de actualización, ascendió a \$ 2.217 MM TGS acreditó desembolsos por \$ 3.068 MM, lo que significó una mayor erogación financiera de \$ 851 MM, es decir un 38% superior al monto comprometido ajustado.

Mediante la Resolución N° 795/19 el ENARGAS tuvo por cumplido el Año 2 del Plan de Inversiones Obligatorias del quinquenio.

En el caso del **Año 3 (2019/2020)**, el monto inicial de \$ 1.359 MM ascendió a \$ 2.670 por la aplicación del mecanismo de ajuste. Mediante la nota DAL/DARI/DAF N° 563/20 de fecha 15 de mayo, TGS informó al ENARGAS que con relación al Año 3 había realizado desembolsos por la suma de \$ 3.946 MM, es decir, \$ 1.276 MM más que lo originalmente previsto, lo que representó un desembolso 48% mayor al comprometido. A la fecha, el ENARGAS no se expidió respecto del Año 3.

TGS superó ampliamente las metas impuestas tanto en lo físico como en lo monetario para año regulatorio 1, 2 y 3.

Cabe indicar que la Resolución ENARGAS N° I-4362/17 preveía la metodología de control por parte de esa Autoridad del alcance físico y desembolsos financieros. Comprendía la rendición mensual de los avances físicos y los montos erogados en el año regulatorio en juego y a su finalización la entrega de comprobantes físicos de finalización obras y remitos de adquisición de equipos. Toda la documentación solicitada por esa Autoridad fue cumplimentada por parte de TGS.

En los relativo a inversiones del **Año 4 (2020/2021)** y pese a no tener certidumbre de determinados aspectos tales como: a) el restablecimiento de la metodología de adecuación semestral de la tarifa –último ajuste con vigencia 1° de abril de 2019-, b) compensación de ajustes semestrales no aplicados, conforme a las Resoluciones SGE 521/19 y 751/19 y, c) extensión y efectos de la cuarentena en el marco del COVID-19, TGS está llevando adelante un listado de obras, cuyo monto total se estima en el orden de los \$2.400 MM, con el objeto de mantener la seguridad y confiabilidad de las instalaciones y de la prestación del servicio.

d) Operación de los Sistemas de Transporte durante el COVID-19

Cabe indicar que, no obstante, las complejidades que introdujo la pandemia COVID-19 sobre los trabajos esenciales de mantenimiento del sistema, TGS continuó de manera ininterrumpida brindando el servicio de forma confiable y segura. Asimismo, se han implementado distintas medidas preventivas y protocolos que garantizan la salud del personal propio y de terceros que participa en las obras de manera de minimizar riesgos.

Debemos mencionar las numerosas dificultades de circulación e ingreso a las distintas jurisdicciones provinciales, atentos los numerosos casos de

contagios. Estas situaciones demoraron e impactaron en las tareas a realizar, y consecuentemente, encarecieron sus costos.

TGS siempre privilegió la salud de sus empleados, la comunidad, proveedores y contratistas, garantizando a la vez el servicio público de transporte.

Adicionalmente, y comprometidos con la sociedad, TGS ha realizado importantes donaciones en instituciones hospitalarias en las zonas donde opera, y en particular, al Ministerio de Salud de la Nación para que el mismo disponga de la mejor manera de los insumos donados.

e) Ampliaciones de Capacidad de Transporte

Es importante destacar que, a efectos de la determinación de las tarifas resultantes del proceso de Revisión Tarifaria Integral, no se contemplaron inversiones en ampliaciones de la capacidad de transporte.

Las ampliaciones de capacidad se rigen por la Resolución ENARGAS N° 1483/2000.

Dicha resolución establece que las ampliaciones deben realizarse mediante el llamado a Concurso Abierto de Capacidad, cuyas Bases y Condiciones deben ser previamente aprobadas por el ENARGAS. Los cargadores interesados en contratar capacidad deben presentar sus Manifestaciones de Interés identificando la ruta transporte, y posteriormente, la Oferta Irrevocable de capacidad de Transporte Firme.

Es decir que toda inversión asociada a la ampliación de capacidad de transporte debe tener su contrapartida en un contrato firme, que repague dicha inversión.

Mediante los procesos de Concurso Abierto TGS se encuentra obligada a poner a disposición de los Cargadores interesados la capacidad disponible en su sistema de transporte con modalidad firme.

En los últimos años, no ha habido requerimientos de potenciales interesados en contratar capacidad adicional, fundamentado principalmente en la falta de gas y en las declinaciones graduales de los yacimientos que no han permitido completar la capacidad máxima disponible en la infraestructura de transporte regulada del país.

Destacamos que, atendiendo a la magnitud de las inversiones asociadas a las ampliaciones, resulta imprescindible primeramente optimizar la utilización de la infraestructura existente, para luego asegurar el uso racional de los recursos financieros de las ampliaciones y su contribución al suministro energético contando con el respaldo de gas suficiente.

6. METODOLOGÍA DE ADECUACIÓN SEMESTRAL DE LA TARIFA

El ajuste semestral dispuesto en la Resolución ENARGAS I-4362/17 previó un mecanismo no automático de ajuste tarifario, consistente en la aplicación de la variación semestral del Índice de Precios Internos al por Mayor (IPIM) – Nivel de General publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), a fin de mantener constante el valor de la tarifa durante el quinquenio frente a las variaciones de costos.

El último ajuste semestral implementado mediante la Resolución ENARGAS N° 192/2019, tuvo vigencia a partir del 1 de abril de 2019.

El 01/10/2019 debía entrar en vigencia un nuevo cuadro tarifario. Sin embargo, la Secretaría de Gobierno de Energía dictó el 03/09/19 la Resolución N° 521/19, mediante la cual difirió el ajuste semestral al 01.01.2020, oportunidad en la cual se debía aplicar el valor correspondiente al índice de actualización inmediato anterior disponible. Asimismo, estableció que, a los fines de compensar a las Licenciatarias, en el marco de lo dispuesto en el numeral 9.8 de las RBLT, se debían revisar y adecuar -en su exacta incidencia- las inversiones obligatorias a su cargo.

Respecto del procedimiento aplicable a los fines de realizarse la compensación de las inversiones, la Secretaría de Gobierno de Energía dispuso que las prestadoras de los servicios de transporte y distribución de gas natural deberán presentar ante el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS), dentro del plazo de treinta (30) días corridos desde la publicación de este acto, sus propuestas de readecuación de las inversiones obligatorias a su cargo, a fin de que la autoridad regulatoria las evalúe y autorice, con las adecuaciones pertinentes.

Asimismo, señaló que la vía más apta para ello consistía en la readecuación de las obligaciones de las Licenciatarias de transporte y distribución de gas, esencialmente aquellas que impliquen inversiones obligatorias a su cargo, sin que ello afecte en modo alguno sus obligaciones frente a los usuarios abastecidos. Corresponde que el ENARGAS evalúe y autorice las modificaciones que propongan las prestadoras respecto de los programas de inversiones obligatorias comprometidas en la RTI, respetando la exacta incidencia entre los montos que se dejan de percibir en concepto de tarifa y los montos de inversión.

En cumplimiento del régimen previsto para la compensación de inversiones, ante la falta de aplicación del ajuste tarifario, TGS presentó al ENARGAS la Nota DO/DAL/DARI N° 1267/19, el 03/10/19, en la cual se señaló que “conforme las variaciones oficiales publicadas por el INDEC, el ajuste semestral alcanza al 29,2772%”. En tal sentido señaló que el impacto de la no aplicación del ajuste sobre los ingresos base ascendía a la suma de \$ 1.287 MM, que, a moneda de diciembre de 2016, base del plan de inversiones, representaba la suma de \$ 507 MM.

En función de dicho monto, se presentó en el Anexo la propuesta de adecuación del plan de inversiones, mediante la eliminación de ciertas obras.

El 28/10/19 TGS presentó la Nota DO/DAL/DARI N° 1380/19, rectificando la Nota N° 1267/19, señalando que la suma que debía compensarse era de \$ 505.420.000, modificándose, en consecuencia, la propuesta de adecuación de inversiones.

Posteriormente, mediante la Resolución N° 751/2019, del 22/11/19, se modificó el art. 1 de la Resolución N° 521/19, difiriéndose el ajuste semestral del 01/10/19 al 01/02/20, debiendo aplicarse en esa oportunidad el índice de ajuste correspondiente, para reflejar la variación de precios entre los meses de febrero y agosto de 2019.

Por tal motivo, el 27/11/19 TGS presentó la Nota DO/DAL/DARI N° 1560/19, a los fines de complementar lo informado en la Nota N° 1380/19, señalando que el impacto por la falta de aplicación del ajuste era de \$ 1.724 MM, que, a moneda de diciembre de 2016, representaba la suma de \$ 679 MM.

Como puede verse, consciente del impacto que tenía la falta de aplicación del ajuste tarifario, el Estado Nacional aprobó un mecanismo compensatorio para permitir a las Licenciatarias contar con ingresos para cumplir con sus obligaciones, en línea con lo previsto en el numeral 9.8² de las RBLT, a través de las Resoluciones SE N° 521/19 y 751/19, que no fueron implementadas por el ENARGAS.

Evolución de la tarifa de transporte respecto de otras variables macroeconómicas

En relación a la evolución de la tarifa de transporte respecto de otros indicadores, surge claramente del gráfico que se expone a continuación que, en todo el período evaluado, la tarifa de transporte se encuentra por debajo de los otros indicadores.

Ello así, mientras que la tarifa de transporte se incrementó en un 3.397%, los precios minoristas lo hicieron el 8.330%, el tipo de cambio el 8.315%, los precios mayoristas en un 5.762% y el Índice de Salarios del Sector Privado Registrado un incremento del 7.160%.

En este aspecto es importante destacar que, sin lugar a dudas, los extensos períodos de congelamiento tarifario impactan al momento de realizarse las revisiones que recomponen el nivel tarifario, dado que, tal como lo expresa el marco regulatorio, las tarifas deben generar la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable. Estas situaciones de apartamiento del marco regulatorio, se agravan aún más cuando se producen en períodos de alta inflación.

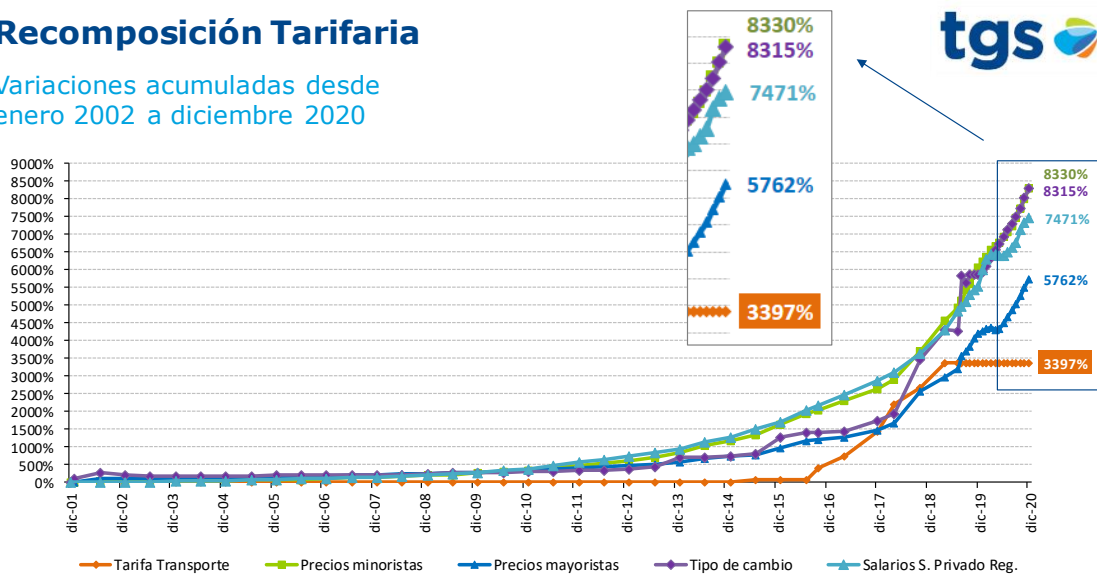
² Numeral 9.8 de las RBLT. Inaplicabilidad de Controles de Precios: No se aplicará al régimen de tarifas de la Licenciataria congelamientos, administraciones y/o controles de precios. Si a pesar de esta estipulación se obligara a la Licenciataria a adecuarse a un régimen de control de precios que estableciere un nivel menor al que resulte de la Tarifa, la Licenciataria tendrá derecho a una compensación equivalente pagadera por el Otorgante.

Es por ello que, cuando se analiza la evolución de la tarifa del Servicio de Transporte de TGS respecto a la evolución de otras variables, no debería sesgarse el análisis a un período corto determinado, sino que debería analizarse considerando un período mayor que permita visualizar el atraso tarifario registrado con anterioridad y su recomposición.

En otras palabras, si limitamos el análisis de la evolución de la tarifa respecto de los salarios al período 2016-2019, sin lugar a dudas la evolución tarifaria superó a dicho indicador, por tratarse del período de recomposición del nivel tarifario. Ahora, si analizamos la serie completa (2001-2020), la evolución salarial más que duplicó el crecimiento de la tarifa.

Recomposición Tarifaria

Variaciones acumuladas desde enero 2002 a diciembre 2020



En relación a la rentabilidad obtenida por esta Licenciataria, es importante mencionar en primer lugar que, para compañías de capital intensivo como las transportistas y distribuidoras, la misma siempre debe ser medida sobre el capital invertido. Cualquier otro tipo de medición es errónea o sesgada.

Este criterio de medición de la rentabilidad sobre activos se corresponde con lo establecido en el marco regulatorio y, por ende, con el criterio utilizado por la Autoridad Regulatoria en oportunidad de los procesos de RTI, en que define la tasa de costo de costo de capital con el criterio de Costo Promedio de Capital (Tasa WACC), aplicada sobre el valor de los activos, ponderada en la participación de capital propio y capital de terceros.

Bajo este criterio, la rentabilidad del negocio de transporte promedió 0,5% en el periodo 2002-2016, no superando en ninguno de estos años el 4% de rentabilidad, y siendo negativa en 7 años de los 15 que comprende el período indicado.

Es importante recordar que, en gran parte de estos años, el déficit de la actividad regulada de transporte fue cubierto con los ingresos provenientes de

actividades no reguladas que desarrolla la empresa, situación no prevista en el marco regulatorio.

Es dable destacar que en el año 2001 la rentabilidad fue del 10,2%, por debajo de la entonces tasa justa y razonable del 11,3% definida en el primer proceso de revisión tarifaria realizado por el ENARGAS.

Con la vigencia de la recomposición tarifaria de la RTI, la rentabilidad en el año 2018 alcanzó un máximo del 7%, para luego descender por la falta de aplicación de los ajustes semestrales a partir de octubre de 2019 a 4,5% el año 2020, rentabilidad que comparan con la tasa de rentabilidad del 8,99% establecida en el último proceso de RTI.

En conclusión, no se puede aseverar que las tasas de rentabilidad del negocio regulado de transporte de TGS han sido excesivas, sino todo lo contrario.

Asimismo, cabe destacar el compromiso de inversión de TGS en los últimos 5 años (2016-2020). En dicho período, las inversiones realizadas duplicaron el monto destinado a dividendos, todas ellas apuntadas a contribuir con el desarrollo energético del país

Cabe remarcar que las inversiones realizadas por la Sociedad, entre las que se incluyen las Inversiones Obligatorias efectuadas en el marco de la RTI, no solo dotaron al sistema de transporte de una mayor confiabilidad y seguridad operativa, como así también de mayor calidad en la prestación del servicio público, sino que además contribuyeron a la generación de fuentes genuinas de empleo, el desarrollo de proveedores, el crecimiento de la pequeña y mediana industria, el impulso de las economías regionales, y demás beneficios indirectos que acreditan la actitud y compromiso de TGS con el país.

7.SOLICITUD DE INCREMENTO TARIFARIO DE TRANSICIÓN

Conforme lo establecido en el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual, ratificada por el Poder Ejecutivo Nacional, y lo resuelto por el ENARGAS en la Resolución I/4362/2017 los ajustes tarifarios no aplicados ascienden a aproximadamente el 126% conforme el siguiente detalle:

Octubre 2019: 29,28% (índices de marzo'19 a agosto'19)

Abril 2020: 21.07% (índices septiembre'19 a febrero'20)

Octubre 2020: 11,74% (índices de marzo'20 a agosto'20)

Abril 2021: 29,58% (índices septiembre'20 a febrero'21, estimando el mes de febrero en 4%)

Considerando la situación económica y social del país, y sin perjuicio que ello implique la renuncia al incremento tarifario no aplicado, con el propósito de

habilitar el inicio del proceso de RTI que permita lograr la recomposición de nuestra Licencia conforme el Marco Regulatorio, TGS **propone un incremento de transición del 58,6% con vigencia 1° de abril del corriente**, con el objetivo de generar los ingresos suficientes para cubrir los gastos, inversiones, impuestos, intereses y reserva para la amortización de deuda financiera, correspondientes al negocio regulado de transporte, a afrontar en el próximo período de 12 meses a partir de su vigencia.

Se detalla como ANEXO I, las pautas asumidas para los distintos conceptos de ingresos y erogaciones, que sustentan el ajuste propuesto.

	Flujo con tarifa Vigente	Ajuste Transitorio 58,6%	Flujo con tarifa Ajustada
Ingresos			
Transporte Firme + CAU	15.829		25.111
Transporte Interrumpible + ED	2.346		3.722
Transporte destino exportación	328		328
Ventas Netas Totales	18.503		29.161
Gastos Operativos/Adm/Comerciales	12.885		12.885
Impuesto a las Ganancias a pagar	3.151		3.151
Inversiones en Confiabilidad y Seguridad	5.908		5.908
Pago de Intereses	1.821		1.821
Reserva pago de Capital	5.396		5.396
Déficit estimado	-10.658		0

Del cuadro anterior surge que se requiere de un ajuste de transición del 58,6% a efectos de generar un flujo de caja igual a cero, porcentaje de ajuste muy por debajo del incremento tarifario no aplicado en concepto de Metodología de Ajuste Semestral conforme lo expuesto en el desarrollo de la presente.

El ajuste tarifario de transición propuesto, no contempla la remuneración sobre el capital propio, que por Ley nos corresponde.

Cabe aclarar que el esquema tarifario aquí presentado no implica ni debe entenderse como una renuncia a los derechos y las acciones que asisten a TGS derivados del congelamiento tarifario establecido a partir de las disposiciones antes mencionadas.

Se adjunta como ANEXO II los cuadros tarifarios de TGS para cada modalidad de Servicio de Transporte, contemplando el incremento de transición que por la presente se solicita.

Impacto en factura Residencial

En primer lugar, es importante mencionar que el Costo del Servicio de Gas Natural que paga un Usuario Residencial, surge de la suma de 4 componentes:

- El “Precio de Gas” en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte.
- El “Costo de Transporte” desde su ingreso al sistema de transporte hasta las redes de distribución.
- El “Margen de Distribución”, y
- los “Impuestos” aplicables, según la jurisdicción que corresponda.

A efectos de cuantificar los impactos en el Usuario Residencial del Ajuste Tarifario de Transición propuesto, nos vamos a referir a los usuarios residenciales de METROGAS, atento a que las tarifas de transporte fueron diseñadas por distancia, y que dicha distribuidora es la que se encuentra más distante de los yacimientos.

Adjuntamos como ANEXO III, el impacto para las distintas categorías de usuarios residenciales de METROGAS, sin perjuicio de detallar a continuación algunos ejemplos.

Debemos mencionar que para estos usuarios el Costo de Transporte es el de menor relevancia, representando alrededor del 13%, mientras que el Gas en Boca de Pozo representa el 36%, el Margen de Distribución el 27% y los Impuestos el 24%.

Para el caso de la Categoría R.1, que representa el 54% del total de los Usuarios Residenciales, y tiene un consumo promedio de 214 m³ al año, paga actualmente 46 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Con la aplicación del ajuste transitorio propuesto, pasaría a pagar 73 \$/promedio mes, por lo que el impacto del incremento representa la suma de 27 \$ promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Del mismo modo, si consideramos la, Categoría R-2.3, con un consumo promedio de 942 m³ al año, el impacto del incremento representa 118 \$ promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos,

El 84% de los Usuarios Residenciales de METROGAS se ubican entre las Categorías de Consumo R1 y R2.3, cuyos impactos de la adecuación tarifaria son los anteriormente descritos.

Y finalmente, si consideramos la Categoría R-3.4, que es la de mayor consumo y representa el 3% de los usuarios el impacto del incremento sería de 420 \$/promedio mes, considerando el consumo promedio de la categoría que es de 3.348 m³ al año, también en concepto de transporte, sin impuestos.

Se destaca además que, en caso que no se haga lugar al incremento del 58,6 % propuesto o en caso que se aplique un porcentaje inferior, esa circunstancia hará solo diferir y agravar los futuros impactos en las tarifas de los usuarios finales que resultan necesarias para reflejar los reales costos de la actividad, asegurando así la sustentabilidad de la misma con visión de largo plazo.

Entendemos indispensable señalar la importancia del respeto a las leyes y compromisos asumidos por el Estado Nacional que hace a la seguridad jurídica de nuestro país a los efectos de hacer viables las nuevas inversiones necesarias en el mismo. Particularmente, atendiendo a la magnitud de las reservas hidrocarburíferas no convencionales que posee Argentina, deviene de suma importancia contar con un marco legal previsible de largo plazo fomentando así la inversión necesaria para capitalizar tales recursos, como vector de reactivación económica y crecimiento del país.

Para el logro de ese objetivo, en un futuro inmediato será necesario disponibilizar montos de inversión, no solo para mantener la infraestructura de transporte existente, sino también para efectuar las ampliaciones que viabilicen el acceso de la producción de gas natural incremental al mercado consumidor.

En ese contexto, la actividad de transporte jugará un rol preponderante en el desarrollo energético priorizando los recursos propios del país, con alto impacto positivo en la balanza comercial por sustitución de importación de combustibles y generación de saldos exportables, y principalmente para garantizar el abastecimiento de gas natural a todos los usuarios; además de los importantes beneficios indirectos por generación de empleo, promoción de la actividad industrial y desarrollos regionales, todo ello como fuentes impulsoras del crecimiento económico y social sustentable de Argentina.

8.SOLICITUD

Por todo lo expuesto y sin perjuicio de lo expresado y de las salvedades efectuadas precedentemente, solicitamos a la Autoridad Regulatoria la aprobación y puesta en vigencia de los cuadros tarifarios propuestos que se adjuntan, a efectos de proveer a esta Licenciataria de los ingresos suficientes para hacer frente a los costos operativos razonables, impuestos, inversiones y pago de intereses y reserva para el pago de capital, a cuenta de los mayores valores que corresponden y que surgen de la aplicación del Marco Regulatorio vigente para nuestra actividad.

Por lo tanto, solicitamos el inicio inmediato del proceso de renegociación tarifaria integral que permita recomponer la ecuación económico financiera de nuestra Licencia conforme el Marco Regulatorio.

Atentamente.

Transportadora de Gas del Sur S.A.

ANEXO I

Pautas para la proyección del incremento de transición

La proyección presentada responde al Presupuesto de TGS para el periodo de 12 meses, elaborado teniendo en cuenta un contexto de paulatina recuperación económica y sanitaria post pandemia. Con fecha 30/10/20, el presupuesto fue presentado ante el ENARGAS a precios de octubre 2020 con un valor de dólar de \$ 80. En esta oportunidad y a los efectos de expresarlo a valores corrientes del período proyectado se tomaron las previsiones macro económicas elaboradas por la consultora Econviews.

La misma estima una devaluación para el período marzo 2020 a febrero 2021 del 47% y una tasa de inflación anual (IPC) del 53,20%, con un incremento del índice de precios internos mayoristas (IPIM) del 58,94% y del índice de la construcción (ICC) del 58%, éste último utilizado para el ajuste de las inversiones en pesos. Los gastos en pesos fueron ajustados por el índice combinado conformado por 20% IPIM y 80% IPC lo que determina un crecimiento anual del 54,89%.

Asimismo, es importante señalar la variación de las variables macro en el período intermedio entre el mes de octubre, base de proyección y el período anual considerado para el ajuste tarifario. En este sentido la devaluación estimada entre noviembre 20 y febrero 21 es del 18,24%, con el siguiente crecimiento de los índices considerados: IPC 16,92%, IPIM del 19% (índice combinado resultante 17.33%) e ICC 13,18%.

A nivel costo laboral se mantiene la dotación vigente y se estima un incremento salarial en línea con la inflación del orden del 57% con el impacto año completo de los ajustes salariales correspondientes al año 2020 y realizados en el último trimestre de dicho año.

Proyección de Ingresos

La proyección de ingresos de transporte incluye las ventas discriminadas según la tipología del servicio, sin la incidencia de los Impuestos a los Ingresos Brutos (IIBB) y Débitos y Créditos Bancarios (IDyCB), a saber:

- Ingresos asociados a los servicios de transporte firme vigentes (Servicios TF), los que no sufrirán variaciones respecto al año en curso. Se aclara que no se han considerado aquellos contratos instrumentados con mecanismo de pago anticipado y que, por otra parte, se han adicionado los ingresos por Cargo de Acceso y Uso (CAU).
- Ingresos asociados a los servicios de transporte interrumpible (Servicios TI) y de intercambio y desplazamiento (Servicios ED). Se proyecta una disminución de la prestación de Servicios TI / ED, principalmente los brindados a CAMMESA. Ello está fundamentado en el impacto derivado de las previsiones contenidas en el Anexo del Decreto 892/2020 (Plan de Promoción de la Producción del Gas Natural Argentino - Esquema de

Oferta y Demanda 2020-2024) que determina en su artículo 60 que: “Las Licenciatarias de Distribución y/o Subdistribuidoras y CAMMESA podrán acordar la contratación de la capacidad de transporte que no sea utilizada por las primeras para el abastecimiento de su Demanda total”. En efecto, en el año 2021 las Distribuidoras jugarán un rol preponderante en la provisión del transporte destinado al consumo a la Generación Eléctrica, centralizado a través de CAMMESA. El nivel de reducción surge de un análisis efectuado en cada día operativo tomando como base el año 2020, contrastando las entregas de gas natural a CAMMESA bajo los Servicios TI por parte de esta Licenciataria y la disponibilidad de remanentes de Servicios TF de las Distribuidoras para el suministro de tal prestación. Este impacto podría acentuarse al incorporar la disminución del consumo de gas natural de las Centrales Térmicas por el ingreso y mayor despacho de energías renovables según la programación de CAMMESA del año 2021, el que no ha sido considerado. Asimismo, se proyecta una reducción de los ingresos por Servicios ED que son utilizados por los Productores para desplazar y vender el gas natural en otras zonas de recepción (swaps), también fundamentado en la implementación del Decreto 1020/20 que generará el ordenamiento de los compromisos de inyección asumidos por los Productores desde las cuencas de origen.

- Ingresos asociados a los servicios de transporte con destino al mercado de exportación, manteniendo el mismo nivel registrado en el año en curso.

Proyección de gastos Recurrentes y No Recurrentes

La Proyección de Gastos Recurrentes y no Recurrentes contiene el programa de integridad de gasoductos y los planes de mantenimiento y reparación en Plantas a fin de garantizar la confiabilidad y seguridad de las instalaciones.

Los gastos en pesos fueron ajustados por un índice combinado de 20% IPIM y 80% IPC y los gastos en dólares tiene el impacto de la devaluación. A nivel costo laboral se prevé un incremento anual del 57% en línea con la inflación y no se estima incorporación de personal.

Nuestra Nota DAL/DARI/DO N° 1145 /20 contiene la documentación soporte del plan de obras de gastos que fuera remitido mediante nuestra Nota DAL/DARI/DO N° 1122/20. En este sentido, el plan contiene la memoria técnica descriptiva, la justificación técnica de cada proyecto y presupuesto asociado desagregado en materiales nacionales, materiales importados y mano de obra (expresando si es propia o de terceros). Asimismo, fue remitido a esa Autoridad el presupuesto de gastos total previsto por esta Licenciataria para el periodo 01/03/2021 al 28/02/2022, según Plan de Cuentas Regulatorio de la Resolución ENARGAS N° 1660/00.

Proyectos de Inversiones

Se incluyeron aquellas obras clasificadas como inversión según la normativa vigente, y que fueran presentadas mediante las notas TGS Nota DAL/DARI/DO N° 1122/20 y 1165/20, cuyos valores fueron re-expresados por el ICC y el valor de dólar proyectado según corresponda, conforme las Pautas antes señaladas y para el período completo entre el mes base octubre 2020 y febrero 2022, fin del período proyectado.

Servicios de la Deuda

La Deuda Financiera de largo plazo asciende a u\$s 482 MM aplicándose el 46% al negocio de transporte lo que representa un total de u\$s 221,7 MM por deuda de capital. El remanente de la deuda se consideró aplicado a la importante inversión de infraestructura realizada por TGS en Vaca Muerta que alcanzó a 260 Millones de dólares.

En éste sentido se ha incluido:

- Los pagos semestrales del interés anual correspondiente según su tasa vigente del 6,75%.
- Reserva para cancelación de capital en 5 años teniendo en cuenta un escenario de recuperación económica mundial que permitirá alternativas de reducción de la deuda financiera, como ya fue realizado en el año en curso.

Es importante destacar que el concepto de endeudamiento es considerado al momento del cálculo de tarifas en el proceso de RTI, al utilizarse una tasa de Costo de Capital Promedio Ponderado (tasa WACC), que contempla tanto la remuneración del capital propio como del capital de terceros o endeudamiento.

Esta ponderación entre capital propio y de terceros, en una proporción razonable, es beneficiosa para el usuario dado que se traduce en una menor tarifa, atento a que la tasa de endeudamiento es inferior a la tasa que remunera el capital propio, y adicionalmente, los intereses son deducibles para el Impuesto a las Ganancias.

En consecuencia, dado que la deuda y los intereses son considerados al momento de determinar el nivel tarifario en una RTI, deben ser también considerados al momento de determinarse el Ajuste Tarifario de Transición.

Impuesto a las ganancias

Se ha considerado la estimación de pagos a realizar durante el año proyectado incluyendo anticipos y pago de declaración jurada. A los efectos del presente flujo de fondos se ha asignado la porción correspondiente al negocio de transporte, según surge de la participación del segmento regulado en el resultado total de la Sociedad antes de impuestos.

Ingresos requeridos para el período

En función de la información antes desarrollada respecto de los distintos componentes del flujo de fondos, se evidencia la necesidad de aplicar un ajuste de transición inicial con el objetivo de cubrir un déficit estimado de 10.658 MM\$, sin considerar rentabilidad sobre el capital propio.

ANEXO II

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE FIRME (T F)

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	4.226918	0.49
	Sta. Cruz Sur	8.523735	0.98
	Chubut Sur	21.742812	3.38
	Buenos Aires Sur	25.616040	5.60
	Bahía Blanca	39.237707	8.40
	La Pampa Norte	39.098580	8.60
	Buenos Aires GBA	45.908530 51.509355	10.35 11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	4.283919	0.49
	Chubut Sur	17.483932	2.89
	Buenos Aires Sur	21.365439	5.11
	Bahía Blanca	35.057754	7.91
	La Pampa Norte	35.051461	8.11
	Buenos Aires	41.750414	9.86
	GBA	47.368464	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	4.248681	0.49
	Buenos Aires Sur	7.966362	2.71
	Bahía Blanca	21.243411	5.51
	La Pampa Norte	22.305580	5.71
	Buenos Aires	27.616377	7.46
	GBA	32.927174	8.38
NEUQUEN	Neuquén	3.775245	0.49
	Bahía Blanca	18.336820	2.80
	La Pampa Norte	19.750770	3.15
	Buenos Aires	24.833372	3.91
	GBA	30.417333	4.86

(1) Cargo Total mensual por cada m3 diario de capacidad de transporte reservada.

(2) Porcentaje estimado del gas utilizado como combustible para los compresores y pérdidas en la línea sobre el total transportado.

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE INTERRUMPIBLE (T I)

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	140.895709	0.49
	Sta. Cruz Sur	284.127453	0.98
	Chubut Sur	724.761023	3.38
	Buenos Aires Sur	853.867735	5.60
	Bahía Blanca	1307.923369	8.40
	La Pampa Norte	1303.285020	8.60
	Buenos Aires	1530.284158	10.35
	GBA	1716.978969	11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	142.796117	0.49
	Chubut Sur	582.797511	2.89
	Buenos Aires Sur	712.180679	5.11
	Bahía Blanca	1168.591358	7.91
	La Pampa Norte	1168.380971	8.11
	Buenos Aires	1391.679602	9.86
	GBA	1578.950273	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	141.621978	0.49
	Buenos Aires Sur	265.541132	2.71
	Bahía Blanca	708.109723	5.51
	La Pampa Norte	743.515149	5.71
	Buenos Aires	920.542552	7.46
	GBA	1097.569954	8.38
NEUQUEN	Neuquén	129.436429	0.49
	Bahía Blanca	611.047462	2.80
	La Pampa Norte	658.182517	3.15
	Buenos Aires	827.599702	3.91
	GBA	1015.722894	4.86

(1) Porcentaje estimado del gas utilizado como combustible para los compresores y pérdidas en la línea sobre el total inyectado en cabecera de gasoducto.

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

Tarifa del servicio de intercambio y desplazamiento (ED) expresada en

\$ por cada 1000 m3 por cada zona atravesada.

Zona de Recepción	Tarifa
T.del Fuego	95.104224
Sta Cruz	95.594461
Chubut	95.594461
Neuquén	96.084643

La tarifa total para el servicio de ED será la suma de las tarifas desde la zona

en la que comencare el servicio hasta la zona en la que terminare el servicio

incluyendo toda zona intermedia atravesada.

RETRIBUCION MENSUAL AL TRANSPORTISTA - EXCLUIDO INVERSION
Expansión - Concurso Abierto 02/05

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
TIERRA DEL FUEGO	Tierra del Fuego	1.068564
	Sta. Cruz Sur	2.154800
	Chubut Sur	5.496583
	Buenos Aires Sur	6.475735
	Bahía Blanca	9.919293
	La Pampa Norte	9.884120
	Buenos Aires	11.605677
	GBA	13.021564
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	1.082975
	Chubut Sur	4.419938
	Buenos Aires Sur	5.401183
	Bahía Blanca	8.862600
	La Pampa Norte	8.861009
	Buenos Aires	10.554505
	GBA	11.974747
CHUBUT	Chubut Sur	1.074066
	Buenos Aires Sur	2.013896
	Bahía Blanca	5.370334
	La Pampa Norte	5.638850
	Buenos Aires	6.981420
	GBA	8.323989
NEUQUEN	Neuquén	0.954382
	Bahía Blanca	4.635548
	La Pampa Norte	4.992994
	Buenos Aires	6.277876
	GBA	7.689502

(1) Cargo Total mensual por cada m3 diario de capacidad de transporte reservada.

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS**TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.**

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

TRANSPORTE FIRME (T F)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	4.248664	0.49
	La Pampa Norte	1.062166	0.20
	Buenos Aires	6.372940	1.95
	GBA	11.683769	2.87

(1) Cargo Total mensual por cada m3 diario de capacidad de transporte reservada.

(2) Porcentaje estimado del gas utilizado como combustible para los compresores y pérdidas en la línea sobre el total transportado.

TRANSPORTE INTERRUPTIBLE (T I)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	141.622000	0.49
	La Pampa Norte	35.405417	0.20
	Buenos Aires	212.432835	1.95
	GBA	389.460252	2.87

(1) Porcentaje estimado del gas utilizado como combustible para los compresores y pérdidas en la línea sobre el total transportado.

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

Tarifa del servicio de intercambio y desplazamiento (ED) será de

\$ 95.594482 por cada 1000 m3 por cada zona atravesada.

La tarifa total para el servicio de ED será la suma de las tarifas desde la zona en la que comencare el servicio hasta la zona en la que terminare el servicio incluyendo toda zona intermedia atravesada.

En los casos en que los cargadores nominen sobre contratos TF vigentes, la tarifa ED se facturará con valor cero.

RETRIBUCION MENSUAL AL TRANSPORTISTA - EXCLUIDO INVERSION
Expansión - Concurso Abierto 02/05

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Vigentes a partir del 1° Abril 2021

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	1.074061
	La Pampa Norte	0.268516
	Buenos Aires	1.611079
	GBA	2.953657

(1) Cargo Total mensual por cada m3 diario de capacidad de transporte reservada.

ANEXO III

DISTRIBUIDORA METROGAS Usuarios Residenciales

Categoría R-1

Consumo Promedio m3 /año	214 m3
% sobre el total de usuarios R	54%
Incidental actual Transporte	11%

Factura	
\$/Prom/mes	
Gas	126
Transporte	46
Distribución	134
Impuesto y Otros	95
Total	400

Impacto del Ajuste propuesto 27 \$/prom/mes

Categoría R-2.1

Consumo Promedio m3 /año	598 m3
% sobre el total de usuarios R	12%
Participación Actual del Transporte	15%

Factura	
\$/Prom/mes	
Gas	352
Transporte	128
Distribución	180
Impuesto y Otros	205
Total	865

Impacto del Ajuste propuesto 75 \$/prom/mes

Categoría R-2.2

Consumo Promedio m3 /año	762 m3
% sobre el total de usuarios R	9%
Participación Actual del Transporte	14%

Factura	
\$/Prom/mes	
Gas	449
Transporte	163
Distribución	260
Impuesto y Otros	270
Total	1.142

Impacto del Ajuste propuesto 95 \$/prom/mes

Categoría R-2.3

Consumo Promedio m3 /año	942 m3
% sobre el total de usuarios R	9%
Participación Actual del Transporte	14%

Factura
\$/Prom/mes

Gas	555	
Transporte	201	Impacto del Ajuste propuesto 118 \$/prom/mes
Distribución	331	
Impuesto y Otros	337	
Total	1.424	

Categoría R-3.1

Consumo Promedio m3 /año	1.171 m3
% sobre el total de usuarios R	7%
Participación Actual del Transporte	13%

Factura
\$/Prom/mes

Gas	689	
Transporte	250	Impacto del Ajuste propuesto 147 \$/prom/mes
Distribución	514	
Impuesto y Otros	451	
Total	1.904	

Categoría R-3.2

Consumo Promedio m3 /año	1.434 m3
% sobre el total de usuarios R	4%
Participación Actual del Transporte	13%

Factura
\$/Prom/mes

Gas	844	
Transporte	307	Impacto del Ajuste propuesto 180 \$/prom/mes
Distribución	616	
Impuesto y Otros	548	
Total	2.315	

Categoría R-3.3

Consumo Promedio m3 /año	1.763 m3
% sobre el total de usuarios R	2%
Participación Actual del Transporte	12%

Factura

\$/Prom/mes

Gas	1.038	
Transporte	377	Impacto del Ajuste propuesto 221 \$/prom/mes
Distribución	1.005	
Impuesto y Otros	750	
Total	3.170	

Categoría R-3.4

Consumo Promedio m3 /año	3.348 m3
% sobre el total de usuarios R	3%
Participación Actual del Transporte	12%

Factura

\$/Prom/mes

Gas	1.971	
Transporte	716	Impacto del Ajuste propuesto 420 \$/prom/mes
Distribución	1.822	
Impuesto y Otros	1.398	
Total	5.907	



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 40 pagina/s.