



Buenos Aires, 22 de diciembre de 2023
Nota DAL/DARI/DN N° 1299/23

Sr. Interventor del
ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS
Dr. Osvaldo Felipe Pitrau
Presente

Ref.: EX-2023-148533344- -APN-
GAL#ENARGAS. Presentación Audiencia
Pública N° 104 -08/01/2023-

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Usted en relación en relación con el expediente de la referencia y en cumplimiento de lo previsto en el art. 7 de la RESOL-2023-704-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, acompañó la presentación de Transportadora de Gas del Sur S.A. con los cuadros tarifarios de transición propuestos en el marco de la audiencia pública citada, a cuyas consideraciones y reservas efectuadas en la presentación nos remitimos en honor de la brevedad

Saludamos al señor Interventor con nuestra consideración más distinguida.

Atentamente.

Silvia Migone Díaz
Apoderada



EXPTE. N° EX-2023-148533344-APN-GAL#ENARGAS

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA N° 104

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA
CONVOCADA POR RESOLUCIÓN ENARGAS N°2023-704-APN-
DIRECTORIO#ENARGAS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Cecilia Grierson 355 – C.P. 1107 - 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 comerciales 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”).

Junto con los activos requeridos para la prestación del Servicio de Transporte, la Sociedad recibió 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 actividades no reguladas como servicios “*midstream*”, los cuales consisten, principalmente, en el tratamiento, separación de impurezas y compresión de gas natural, pudiendo abarcar la captación y el transporte de gas natural en yacimientos, así como también servicios de construcción, operación y mantenimiento de gasoductos. Asimismo, a través de su controlada Telcosur S.A., se prestan servicios de telecomunicaciones, específicamente para la transmisión de datos a través de una extensa red de radio enlace terrestre y digital.

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 Público 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.

El presente informe se realiza en un todo de acuerdo con lo previsto por el Decreto PEN 1172/2003, la Resolución Enargas 4089/2016, y el art. 7 de la RESOL-2023-704-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, por lo que se cumple con las disposiciones allí estipuladas, haciendo expresa reserva de nuestro derecho a ampliar y/o modificar el informe, como así también, acompañar toda

otra documentación respaldatoria que estimemos pertinente, dentro del plazo previsto a tal efecto.

Datos destacados del Servicio de Transporte a cargo de tgs

- El sistema de gasoductos operado por la Sociedad para la prestación del Servicio Público 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 **9.248,07** kilómetros de gasoductos de alta presión, que atraviesan 7 provincias de nuestro país.
- Las 33 plantas compresoras distribuidas que la Sociedad tiene instaladas a lo largo de sus gasoductos y sus **780.100** HP de potencia instalada generan una capacidad de entrega de transporte firme de gas natural de **88,5** MMm³/día, que atienden en forma directa e indirecta a alrededor de 6,5 millones de consumidores finales.
- Con una dotación de 776 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.

Los accionistas co-controlantes de CIESA son: (i) Pampa Energía S.A. con el 50%; (ii) y el otro 50% liderado por la familia Sielecki, lo conforman Grupo Inversor Petroquímica S.L. (GIP SL) y PCT L.L.C.

El restante 49% se encuentra en oferta pública correspondiendo a la Administración Nacional de la Seguridad Social (“ANSES”) a través de la cartera de inversiones del Fondo de Garantía de Sustentabilidad del Sistema Integrado Previsional el 24% del capital social de **tgs**.

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 Naturgy 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.

Cabe indicar que de acuerdo a lo expresamente establecido en el Numeral 3.2. del contrato de licencia y lo determinado en la normativa legal y reglamentaria aplicable, **tgs** solicitó mediante Nota DAL 886/23 de fecha

08.09.23 en tiempo y forma el otorgamiento de la prórroga del plazo de la Licencia, expresamente previsto en la misma, por el término adicional de diez años a contar desde el vencimiento del plazo inicial del contrato, que se producirá con fecha 28 de diciembre de 2027.

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° 1409 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: (i) la percepción de una tarifa justa y razonable, es decir, que le provea a **tgs** la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer todos los costos operativos razonables aplicables al servicio, impuestos, amortizaciones y una rentabilidad razonable-art. 38 inc. a-; (ii) obtener una 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).

De esta manera, el Estado Nacional garantiza el mantenimiento del valor de la tarifa, la estabilidad en el cumplimiento de las inversiones y con ello, asegura la estabilidad, calidad y confiabilidad en la prestación del servicio público a los usuarios finales.

4. ANTECEDENTES

Ley 25.561 (2001/2015). 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 desde el 1° de julio de 1999, situación que afectó gravemente la situación económica y financiera de **tgs**.

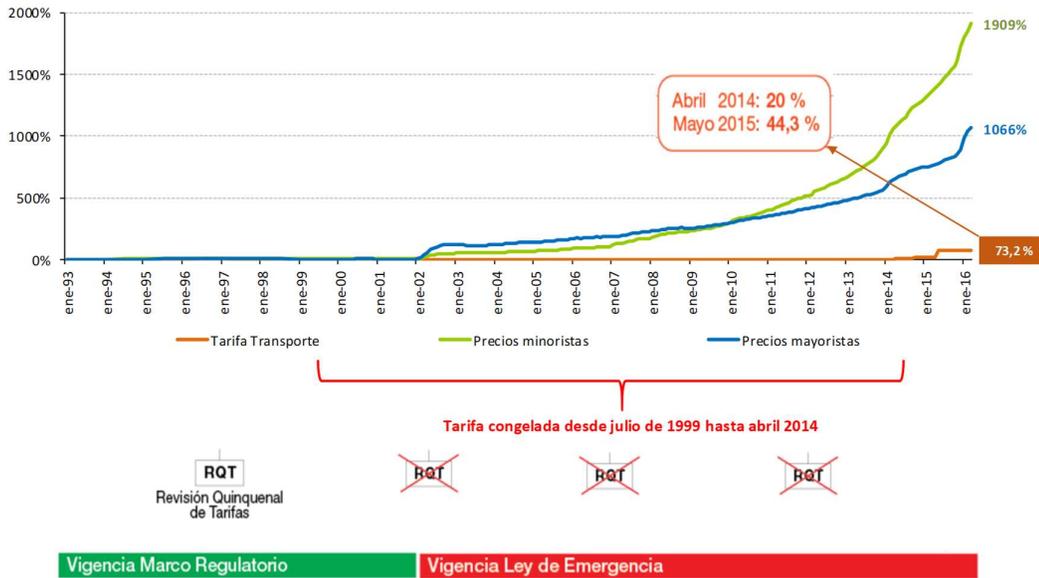
Asimismo, la Ley de Emergencia autorizó al Gobierno Argentino a renegociar la licencia de prestación de servicios públicos – incluidos el transporte y la distribución de gas natural- bajo determinados criterios establecidos en la ley con el propósito de restablecer un régimen tarifario compatible con 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 1.066%; 3) el incremento de los Precios Minoristas del INDEC - empalmado con el IPC de la Provincia de San Luis-, se incrementaron en un 1909% y 4) la variación salarial alcanzó el 1.888%.

Se aclara que se han adoptado 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, 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**, cuando por primera vez se incrementó solo en un 20%.

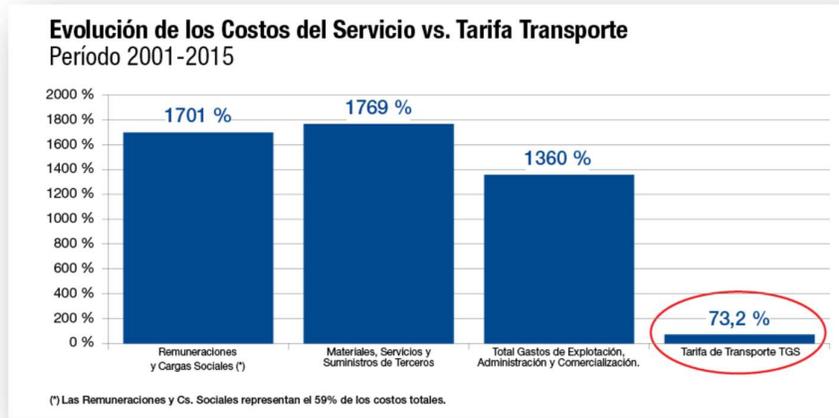
Dicho 20% de ajuste tarifario se dispuso como consecuencia del **Acuerdo Transitorio del año 2008**, aprobado por decreto del Poder Ejecutivo, que debió entrar en vigencia en el mes de septiembre de 2008, y que recién fue implementado en abril de 2014. Es decir, casi 6 años después.

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 1.701%, los Materiales, Servicios y Suministros de Terceros un 1.769% y mientras que el total de gastos de explotación, administración y comercialización lo hicieron un 1.360%.

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.

Acuerdo Transitorio 2016

El prolongado atraso tarifario antes descripto 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 (RTI)

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 suscripto 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 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).

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.

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 considera: 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 los 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 esta. 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 Decimo 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 del servicio público de transporte 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	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
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 de 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** llevó adelante un listado de obras, cuyo monto total alcanzó un valor de \$ 2.239 MM, con el objeto de mantener la seguridad y confiabilidad de las instalaciones y de la prestación del servicio.

Con respecto a las inversiones del **Año 5 (2021/2022)** habiéndose mantenido las citadas condiciones de incertidumbre con el agravante de no haber recibido el incremento transitorio propuesto para el año 2021; esta Licenciataria ejecutó obras de confiabilidad y seguridad por un monto total de \$6.577 MM.

Con referencia al período 2022 (abril/diciembre), esta Licenciataria invirtió \$ 5.430 MM y durante el periodo de enero a noviembre de 2023 erogó la suma de \$ 9.556 MM, expresados en valores corrientes.

Es importante destacar que la actividad transporte de gas natural es de capital intensivo, y requiere de inversiones significativas y permanentes.

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 y protocolos dispuestos en cada provincia/Municipio. Estas situaciones demoraron e impactaron en las tareas a realizar, y consecuentemente, encarecieron sus costos. No obstante, ello, se ejecutaron obras de confiabilidad y seguridad tal como fuera mencionado precedentemente.

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 a 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, mostrando una vez más el compromiso de **tgs** con la sociedad en su conjunto.

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, en especial, la que soporta el transporte desde las zonas de recepción Tierra del Fuego, Santa Cruz y Chubut; no así desde la cuenca Neuquina donde el gas de los yacimientos no convencionales de Vaca Muerta, a partir del Plan Gas.Ar ha impulsado la producción en dicha región, llegando a completar la capacidad de transporte desde esa cuenca, haciendo necesaria e imprescindible la instalación de un nuevo gasoducto que permite explotar el potencial energético disponible en Vaca Muerta. El Gasoducto, denominado GNK (tramo Tratayén- Salliqueló) se encuentra operativo desde finales de agosto de 2023 y fue ejecutado por ENARSA. Sus obras complementarias, a saber, Gasoducto Mercedes – Cardales ha sido habilitado en la última semana de noviembre de 2023 y la ampliación de 29 km sobre los tramos finales de tgs ya fue habilitada a fines de agosto de 2023.

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.

5. 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 ese 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 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.

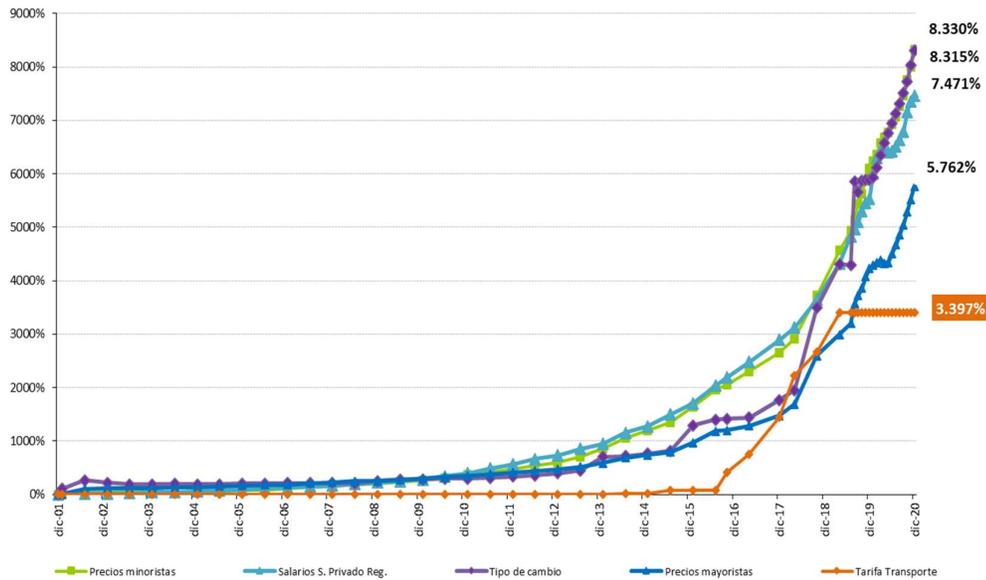
² Numeral 9.8 de las RBLT. Inaplicabilidad de Controles de Precios: No se aplicará al régimen de tarifas de la Licenciataria congelamientos, administraciones y/o controles de precios. Si a pesar de esta estipulación se obligara a la Licenciataria a adecuarse a un régimen de control de precios que estableciere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

Evolución de la tarifa de transporte respecto de otras variables macroeconómicas

Con relación a la evolución de la tarifa de transporte en el período que va de enero de 2002, inicio de la Ley de Emergencia, a diciembre de 2020, publicación del decreto 1020/20, surge claramente del gráfico que se expone a continuación que la tarifa de transporte se encuentra muy por debajo de los otros indicadores.

Recomposición Tarifaria

Variaciones acumuladas desde enero 2002 a diciembre 2020



Ello así, mientras que la tarifa de transporte de **tgs** se mantuvo en un 3.397% en el período que discurre entre enero 2002 y diciembre 2020, 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 7.471%.

En este aspecto es importante destacar que, sin lugar a duda, 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.

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 duda, 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 la evolución de la tarifa de transporte.**

Con 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 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% en el año 2020. Estos valores son sensiblemente menores a 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 7 años (2016-2023). En dicho período, las inversiones realizadas más que duplicaron el monto destinado a dividendos contribuyendo indubitablemente al 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, incorporación de tecnología y

conocimientos (*know how*) para fomentar el trabajo local sobre la contratación de servicios en el exterior, 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.

6. LEY DE SOLIDARIDAD 27.541 (2019) – DECRETO 543/20 – DECRETO 278/20 - DECRETO 1020/20 – DECRETO 815/22

Con fecha 16/12/2020, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1020 (BO 17/12/2020) 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 estableció que el plazo de la renegociación no podría 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 debía culminar con la suscripción de un Acta Acuerdo Definitiva sobre la Revisión Tarifaria Integral el 16 de diciembre de 2022. No obstante, el 07/12/2022, se publicó en el BO el Decreto de Necesidad y Urgencia 815/22 que prorrogó el plazo de renegociación por 12 meses a partir de su vencimiento previsto del plazo previsto en el DNU N° 1020/20, debiendo ahora finalizar dicho proceso el 16/12/23.

El Decreto 1020/20 y el DNU que prorroga la renegociación, designan 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.

Audiencia Pública N° 101

En el marco del Decreto 1020/20, mediante la RESOL-2021-47-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, el ENARGAS convocó a la Audiencia Pública Nro. 101, que se desarrolló el día 16 de marzo de 2021, con el objeto de tratar el Régimen Tarifario de Transición – Decreto 1020/2020.

En cuanto a la solicitud de incremento tarifario, **tgs** expresó en aquella oportunidad que, 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 ascendían a aproximadamente el 126% conforme el siguiente detalle:

Ajuste Octubre 2019:	29,28% (índices de marzo'19 a agosto'19)
Ajuste Abril 2020:	21.07% (índices septiembre'19 a febrero'20)
Ajuste Octubre 2020:	11,74% (índices de marzo'20 a agosto'20)
Ajuste Abril 2021:	29,58% (índices septiembre'20 a febrero'21) (El mes de febrero fue estimado en 4%, dado que a la fecha de la audiencia no se encontraba publicado)

Y agregó que, 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 propuso un incremento de transición del 58,6% con vigencia 1° de abril del año 2021**, 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, adjuntando como anexo las asumidas para los distintos conceptos de ingresos y erogaciones, que sustentan el ajuste propuesto.

El ajuste de transición solicitado del 58,6%, fue sensiblemente inferior al porcentaje **de incremento tarifario no aplicado en concepto de Metodología de Ajuste Semestral del 126%**, conforme lo expuesto en el desarrollo de la presente.

Cabe señalar que el ajuste tarifario de transición propuesto no contemplaba la remuneración sobre el capital propio, que por Ley nos corresponde, asimismo el esquema tarifario presentado no implicó 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.

A modo ilustrativo, es importante destacar, que el ajuste pretendido por esta Licenciataria representaba un impacto menor en los usuarios residenciales de METROGAS, tal como se detalla a continuación:

- **Usuario Residencial – Categoría R.1**, con un consumo promedio de 214 m3 al año, hubiera tenido un impacto de **27 \$ promedio mes**, en concepto de transporte, sin impuestos.
- **Usuario Residencial – Categoría R.2.3**, con un consumo promedio de 942 m3 al año, hubiera tenido un impacto de **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 descriptos.

La Resolución 149/2021.

La Resolución ENARGAS N°149/21 declaró la validez de la Audiencia Pública N° 101 y aprobó los Cuadros Tarifarios de Transición a aplicar por **tgs** a partir del 02/06/2021.

Por otra parte, el MINISTERIO DE ECONOMÍA Y ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS emitieron la Resolución Conjunta 1/2021 donde aprobaban lo actuado en el proceso de renegociación desarrollado por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS en los términos del Decreto N° 1020/2020, indicando que no fue factible arribar a un acuerdo sobre una adecuación tarifaria de transición, manteniendo los cuadros vigentes sin variación, por lo que **tgs** recurrió mediante los instrumentos correspondientes, en sede administrativa los actos que instrumentaron el Régimen Tarifario de Transición 2021, y las normas que fueron invocadas como sustento de dicho Régimen.

En definitiva, **el incremento transitorio solicitado por tgs no fue concedido, manteniéndose los cuadros tarifarios que se encontraban vigentes desde el 1° de abril de 2019.**

Audiencia Pública N° 102

En el marco del Decreto 1020/20, mediante la RESOL-2021-518-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, el ENARGAS convocó a la Audiencia Pública Nro. 102, a desarrollarse el día 19 de enero de 2022, con el objeto de tratar el Régimen Tarifario de Transición – Decreto 1020/2020.

En cuanto a la solicitud de incremento tarifario, **tgs** expresó en aquella oportunidad que, 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 ascendían a aproximadamente al 205% a noviembre de 2021**, conforme el siguiente detalle:

Ajuste Octubre 2019:	29,28% (índices de marzo'19 a agosto'19)
Ajuste Abril 2020:	21,07% (índices septiembre'19 a febrero'20)
Ajuste Octubre 2020:	11,74% (índices de marzo'20 a agosto'20)
Ajuste Abril 2021:	32,18% (índices septiembre'20 a febrero'21)
Ajuste Octubre 2021:	21,43% (índices de marzo '21 a agosto'21)

Los índices publicados por el INDEC entre los meses de Septiembre y Noviembre son los siguientes: Septiembre/21: 2,80%, Octubre/21: 2,85% y Noviembre/21: 2,95%.

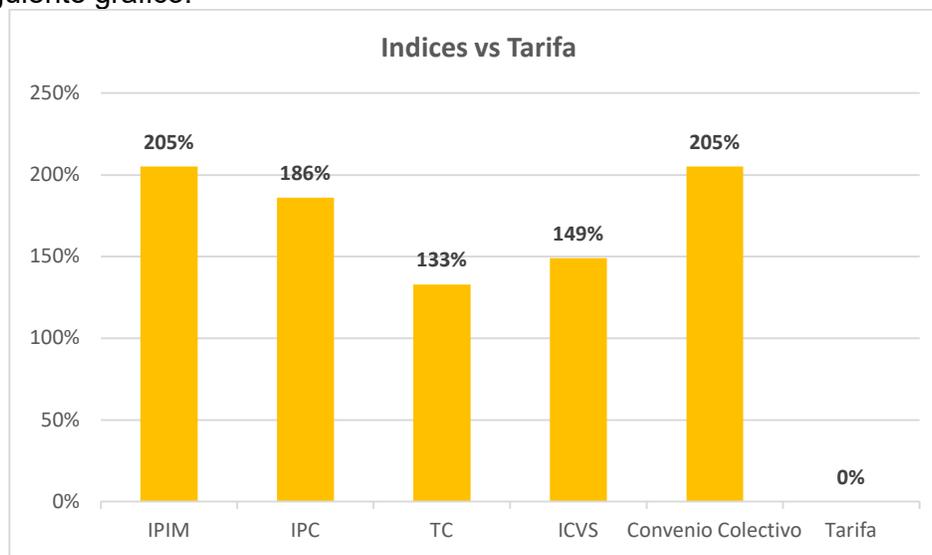
tgs agregó que, considerando la situación económica y social del país, y sin perjuicio que ello implique la renuncia al incremento tarifario no aplicado, con el propósito de habilitar el inicio del proceso de RTI que permita lograr la recomposición de nuestra Licencia conforme el Marco Regulatorio, **tgs** solicitó una adecuación tarifaria transitoria, aplicada en 2 etapas:

- Una **Primera Etapa**, con un incremento del **80%** sobre la tarifa de transporte, con vigencia a partir del **1° de marzo de 2022**, y
- una **Segunda Etapa**, con un incremento del **25%** en la tarifa de transporte, con vigencia a partir del **1° de septiembre de 2022**.

Dichos incrementos se propusieron 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.

El ajuste de transición solicitado era sensiblemente inferior al porcentaje de incremento tarifario no aplicado en concepto de Metodología de Ajuste Semestral, conforme lo expuesto en el desarrollo de la presente.

Por otro lado, las principales variables macroeconómicas habían mostrado variaciones significativas durante el mismo período, tal como se detalla en el siguiente gráfico:



Como mencionamos precedentemente, la variación del IPIM entre marzo de 2019 y noviembre de 2021 alcanzó al 205%.

La variación del IPC, publicada por el INDEC, fue del 186% para el período que va del mes de marzo de 2019 a noviembre de 2021.

La evolución del tipo de cambio oficial entre marzo de 2019 y diciembre 2021 fue del 133%.

El Coeficiente de Variación Salarial entre marzo 2019 y el mes de septiembre de 2021 fue del 149%.

Adicionalmente, la variación salarial en la nómina de **tgs**, entre los meses de marzo 2019 y diciembre 2021, en función a los acuerdos paritarios alcanzados en el sector, fue del 205%.

Cabe señalar que el ajuste tarifario de transición propuesto no contemplaba la remuneración sobre el capital propio, que por Ley nos corresponde, asimismo el esquema tarifario presentado no implicó 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.

A modo ilustrativo, es importante destacar, que el ajuste pretendido por esta Licenciataria representaba un impacto menor en los usuarios residenciales de METROGAS, tal como se detalla a continuación:

- **Usuario Residencial - Categoría R.1**, con un consumo promedio de 220 m³ al año, hubiera tenido un impacto para la **primera etapa de 38 \$ promedio mes**, mientras que el ajuste propuesto para la **segunda etapa representaba un incremento de 22 \$ promedio mes** en concepto de transporte, sin impuestos.
- **Usuario Residencial - Categoría R.2.3**, con un consumo promedio de 892 m³ al año, hubiera tenido un impacto para la **primera etapa de 155 \$ promedio mes**, mientras que el ajuste propuesto para la **segunda etapa representaba un incremento de 87 \$ promedio mes** en concepto de transporte, sin impuestos.

Cabe destacar que el 80% 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.

Acuerdo Transitorio de fecha 18/02/22

Por Nota N° NO-2022-09963952-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, emitidas en el Expediente N° EX-2022-08817489- -APN-GAL#ENARGAS, ENARGAS remitió un proyecto consolidado de “Acuerdo Transitorio de Renegociación”, en el contexto de las negociaciones mantenidas en el marco de lo dispuesto en el Decreto N° 1020/20.

En respuesta a dicha Nota, **tgs** respondió que prestaba su conformidad al mencionado proyecto de Acuerdo Transitorio de Renegociación.

El Acuerdo Transitorio suscripto fue ratificado por Decreto N° 91 del 22 de febrero de 2022 (B.O. 23/2/22) del PEN.

Cabe indicar que el Régimen Tarifario de Transición 2022, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto N°1020/20, se estableció propendiendo a la continuidad, accesibilidad y normal prestación del servicio público de transporte de gas natural, en condiciones de seguridad, procurando mitigar los efectos económicos y financieros de los mayores costos y gastos actuales asociados al servicio.

Asimismo, en el Acuerdo Transitorio **tgs** no renunció a los derechos que pudiera considerar afectados a partir; (i) de la sanción de la Ley N° 27.541, Decretos N° 543/2020 y N° 1020/20; (ii) el Régimen Tarifario de Transición aprobado por la Resolución Conjunta N° 1/2021, ratificado el Decreto 353/2021 y los cuadros tarifarios aprobados por la Resolución N° 149/2021; y/o (iii) en definitiva a todo derecho previsto en la Licencia y el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Licencia de Transporte de Gas Natural aprobado por el PEN Decreto N° 250/2018.

La Resolución ENARGAS N° 60/2022.

Por último, el ENARGAS emitió la Resolución 60/2022 mediante la cual aprobó los cuadros tarifarios correspondientes a la tarifa de transporte de esta Licenciataria con un incremento del 60%, con vigencia a partir del 1 de marzo 2022.

Cabe destacar que dicha adecuación tarifaria transitoria fue el primer incremento tarifario otorgado a esta Licenciataria desde el mes de abril de 2019, es decir, transcurridos casi 3 años.

Recálculo previsto en el Acuerdo Transitorio de fecha 18/02/22

El acuerdo indicó que durante la vigencia del Régimen Tarifario de Transición 2022, y en tanto no estén vigentes las revisiones tarifarias resultantes del Acuerdo Definitivo de Renegociación, el ENARGAS procedería al recálculo de las tarifas de Transporte vigentes y a emitir las resoluciones tarifarias correspondientes que surjan de dicho recálculo con una periodicidad no mayor a doce (12) meses comenzando desde el 1° de enero de 2022; a tal efecto se previó el Acuerdo Transitorio podría ser objeto de adendas por acuerdo de las PARTES.

Previo al cumplimiento de dicho plazo de 12 meses, sin que se instrumentara modificación tarifaria alguna, el Poder Ejecutivo Nacional prorrogó el Decreto 1020/20 por el plazo de un año desde su vencimiento, tal como se detalla en el siguiente punto.

La aplicación del recálculo se justifica en que desde que se dictó la Res. ENARGAS N° 60/2022 se ha generado una importante brecha entre la tarifa

transitoria aprobada en dicha resolución y la evolución de costos por la falta de actualización tarifaria durante el año 2022 frente a los desvíos de las variables macroeconómicas.

El Decreto de Necesidad y Urgencia N° 815/22 que prorroga el Acuerdo Definitivo de Renegociación.

El Decreto N°1020/20 establecía que, al vencimiento del plazo de dos años desde su entrada en vigencia, es decir el 17/12/22, debía suscribirse el Acuerdo Definitivo de Renegociación.

Con fecha 7/12/2022, se publicó el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 815/22 prorrogando el citado plazo por un año a contar desde el vencimiento del plazo previsto en el DNU N° 1020/2020.

Asimismo, prorroga, a partir del 1° de enero de 2023, la intervención ENARGAS (art. 2), a quien instruye, mientras continúa la renegociación, a realizar las medidas necesarias con el objeto de propender a una adecuación tarifaria de transición, de conformidad con las prescripciones del Decreto N° 1020/20, prorrogado por DNU N° 815/2022 (art. 3).

Audiencia Pública Nro. 103

En el marco del Decreto 1020/20, y su prórroga el Decreto N°815/22, mediante la RESOL-2022-523-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, el ENARGAS convocó a la Audiencia Pública Nro. 103, a desarrollarse el día 4 de enero de 2023, con el objeto de tratar el Régimen Tarifario de Transición – Decreto 1020/2020.

En cuanto a la solicitud de incremento tarifario, **tgs** expresó en aquella oportunidad que, 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 ascendían al 439% a octubre de 2022, conforme el siguiente detalle:

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

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

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

Ajuste Abril 2021: 32,18% (índices septiembre'20 a febrero'21)

Ajuste Octubre 2021: 21,43% (índices de marzo '21 a agosto'21)

Ajuste Abril 2022: 20,93% (índices de septiembre '21 a febrero'22)

Ajuste Octubre 2022: 43,79% (índices de marzo '22 a agosto'22)

Conforme las publicaciones del INDEC, el IPIM para el mes de septiembre 22 fue del 5,48%, del 4,78% para el mes de Octubre 22, del 6,29% noviembre 22 y del 6,14% diciembre 22.

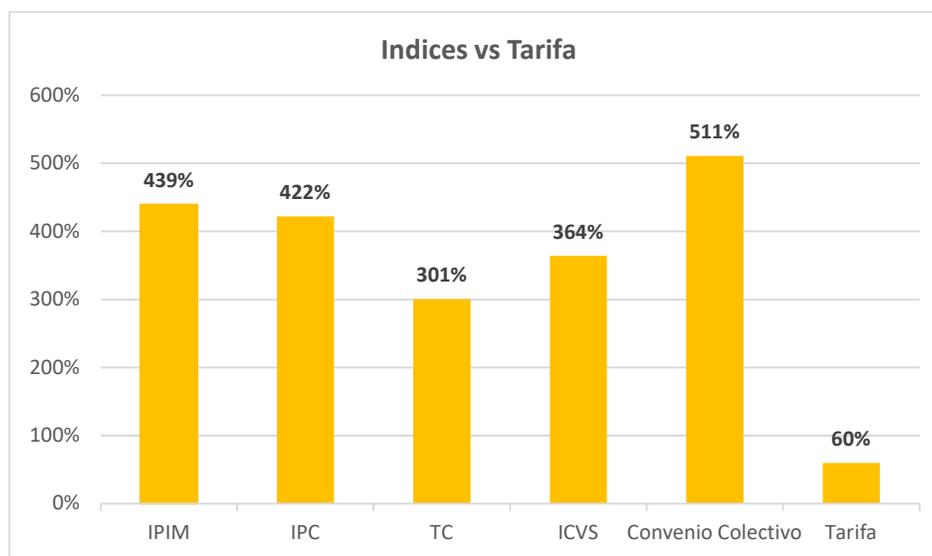
Por lo expuesto y según los términos del marco regulatorio, el ajuste tarifario conforme la Adecuación Semestral debió alcanzar al 439%, desde marzo de 2019 a octubre de 2022.

Adicionalmente, si consideramos el IPIM a diciembre de 2022, el ajuste total por IPIM hubiera ascendido al 509%, para el período que iba de marzo 2019 hasta el mes de diciembre 2022.

En función de lo expuesto, **tgs** agregó que, 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** solicitó un ajuste tarifario de transición a las tarifas de transporte de 135% con vigencia 1° de febrero 2023.

El ajuste de transición solicitado era sensiblemente inferior al porcentaje de incremento tarifario no aplicado en concepto de Metodología de Ajuste Semestral, conforme lo expuesto en el desarrollo de la presente.

Por otro lado, las principales variables macroeconómicas habían mostrado variaciones significativas durante el mismo período, tal como se detalla en el siguiente gráfico:



Índice Precios Mayoristas Nivel General (IPIM) - INDEC

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-4362/17 los ajustes tarifarios no aplicados ascienden al 439%, que se corresponde con la variación del IPIM desde marzo de 2019 al mes de octubre de 2022.

Índice Precios al Consumidor (IPC) - INDEC

La variación del IPC fue del 422% en el período que va del mes de marzo de 2019 a octubre de 2022.

Evolución del Tipo de Cambio

La evolución del tipo de cambio oficial entre marzo de 2019 y octubre 2022 fue del 301%.

Índice de Variación Salarial - INDEC

El Coeficiente de Variación Salarial entre marzo 2019 y el mes de septiembre de 2022 fue del 364%.

Adicionalmente, la variación salarial en la nómina de **tgs**, entre los meses de marzo 2019 y noviembre 2022, en función a los acuerdos paritarios alcanzados en el sector, asciende al 511%.

A modo ilustrativo, es importante destacar, que el ajuste pretendido por esta Licenciataria representaba un impacto menor en los usuarios residenciales de METROGAS, tal como se detalla a continuación:

- **Usuario Residencial - Categoría R.1**, con un impacto \$/promedio mes – costo de transporte (sin impuestos):
 - Segmento Nivel 1:
 - Consumo 170 m³/promedio año
 - Impacto 78 \$ promedio mes
 - Segmento Nivel 2:
 - Consumo 194 m³/promedio año
 - Impacto 90 \$ promedio mes
 - Segmento Nivel 3:
 - Consumo 204 m³ promedio año
 - Impacto 94 \$ promedio mes
- **Usuario Residencial - Categoría R.2.3**, con un impacto \$/promedio mes – costo de transporte (sin impuestos):
 - Segmento Nivel 1:
 - Consumo 806 m³/promedio año
 - Impacto 371 \$ promedio mes

- Segmento Nivel 2:
 - Consumo 922 m³/promedio año
 - Impacto 424 \$ promedio mes

- Segmento Nivel 3:
 - Consumo 970 m³/promedio año
 - Impacto 447 \$ promedio mes

El 81% de los Usuarios Residenciales de METROGAS se ubican entre las Categorías de Consumo R1 y R2.3, cuyos impactos de la adecuación tarifaria eran los anteriormente descriptos.

Acuerdo Transitorio de fecha 15/03/23

Por Nota N° NO-2023-28484323-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, emitidas en el Expediente N° EX-2023- 28318651- -APN-GAL#ENARGAS, ENARGAS remitió un proyecto de “Adenda al Acuerdo Transitorio de Renegociación”, en el contexto de las negociaciones mantenidas en el marco de lo dispuesto en el Decreto N° 1020/20 y Decreto N°815/22.

En respuesta a ello, el 16 de marzo de 2023 el Directorio de **tgs** aprobó la propuesta de adenda al acuerdo transitorio de renegociación (el "Acuerdo de Transición 2023") enviada por el ENARGAS. **tgs** responde mediante Nota DAL/DARI/DO N°229/23 que prestaba su conformidad al mencionado proyecto de Acuerdo Transitorio de Renegociación que preveía un incremento transitorio de un 95% sobre los servicios de transporte que brinda **tgs**.

El Acuerdo Transitorio suscripto fue ratificado por el PEN a través del Decreto N°250/2023 del 29 de abril de 2023.

La Resolución ENARGAS N° 186/2023.

El Enargas, emitió el 27 de abril de 2023, la Resolución N° 186/2023 mediante la cual se aprobaron los nuevos cuadros tarifarios correspondientes a la tarifa de transporte de esta Licenciataria con un incremento del 95%, con vigencia a partir del 29 de abril de 2023.

Audiencia Pública Nro. 104

Como ya hemos mencionado, el artículo 3° del DNU N° 1020/20 y del DNU N° 815/22 instruyen al ENARGAS a efectuar adecuaciones transitorias de tarifas durante el proceso de renegociación allí aludido y conforme las demás disposiciones allí previstas.

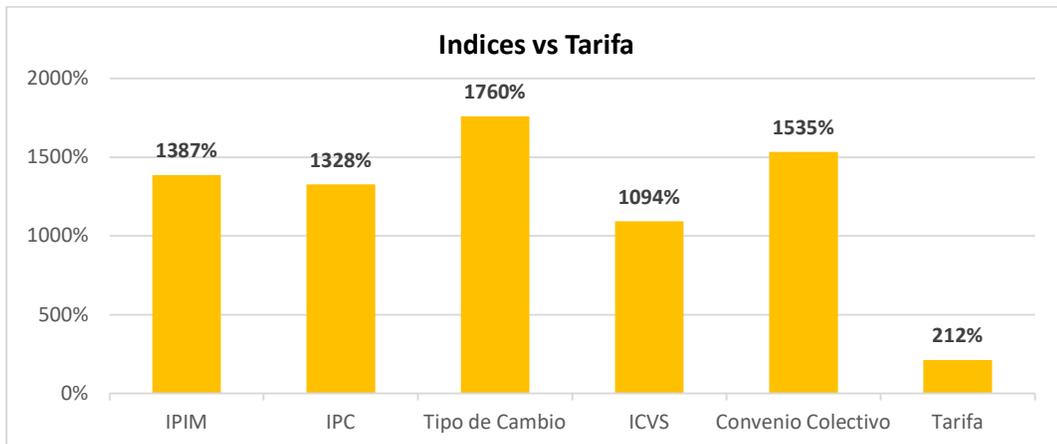
En dicho marco, mediante la Resolución 2023 – 704 – APN – DIRECTORIO #ENARGAS, convoca a la **Audiencia Pública Nro. 104** a desarrollarse el día

8 de enero del 2024, con el objeto de tratar, entre otros, la adecuación transitoria de las tarifas del servicio público de transporte de gas natural, conforme lo establece el punto 1 del artículo Primero.

Destacamos que el incremento tarifario que se solicita en la presente es transitorio, hasta la aprobación de los nuevos cuadros tarifarios resultantes del ACUERDO DEFINITIVO DE RENEGOCIACIÓN DE LA RTI que de inicio a un nuevo período tarifario en los términos de la Ley N° 24.076.

7. SOLICITUD DE INCREMENTO TARIFARIO DE TRANSICIÓN

Desde marzo de 2019, las variables macroeconómicas muestran variaciones muy significativas respecto de ajuste tarifario registrado a la fecha, tal como se expone en el siguiente gráfico.



Índice Precios Mayoristas Nivel General (IPIM) - INDEC

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-4362/17 los ajustes tarifarios no aplicados ascienden al 1.387%, que se corresponde con la variación del IPIM desde marzo de 2019 al mes de noviembre de 2023.

Índice Precios al Consumidor (IPC) - INDEC

La variación del IPC fue del 1.328% en el período que va del mes de marzo de 2019 a noviembre de 2023.

Evolución del Tipo de Cambio

La evolución del tipo de cambio oficial entre marzo de 2019 y diciembre 2023 es de 1.760 % considerando un tipo de cambio oficial de \$824.

Índice de Variación Salarial - INDEC

El Coeficiente de Variación Salarial entre marzo 2019 y el mes de octubre de 2023 fue del 1.094%. Al momento de esta presentación el valor disponible de este índice es el indicado (n-2), en tanto que los restantes refieren a (n-1).

Adicionalmente, si consideramos la variación salarial en la nómina de **tgs**, entre los meses de marzo 2019 y noviembre 2023, en función a los acuerdos paritarios alcanzados en el sector, el mismo asciende al 1.535%.

A la fecha esta Licenciataria recibió solo dos ajustes desde abril de 2019 que representan un incremento acumulado del 212% a la fecha. Ello como consecuencia de las adecuaciones transitorias aplicadas con vigencia 1 de marzo de 2022 del 60% y con vigencia 29 de abril de 2023 del 95%.

En el mismo periodo, desde febrero de 2019 hasta el mes de noviembre de 2023, el IPIM ha registrado un incremento acumulado del 1387%, variación que, con la última estimación de este índice para diciembre de 2023, alcanzará el 1981,3%.

De este modo y en función de la estimación indicada, el atraso tarifario, es decir, la evolución del IPIM desde el mes de marzo 2019 a diciembre 2023 neto de los ajustes transitorios otorgados, alcanza al 567,3%.

En función de lo expuesto, **tgs** solicita la puesta en vigencia de un ajuste tarifario de transición a las tarifas de transporte igual al porcentaje del atraso tarifario registrado a diciembre de 2023.

Asimismo, cabe aclarar que la adecuación tarifaria solicitada no implica ni debe entenderse como una renuncia a los derechos y las acciones que asisten a **tgs** derivados; (i) de la sanción de la Ley N° 27.541, Decretos N° 543/20, N° 1020/20 y 815/22; (ii) los Regímenes Tarifarios de Transición aprobados hasta la fecha (iii) en definitiva a todo derecho que le asiste a **tgs**, en la Licencia y el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Licencia de Transporte de Gas Natural aprobado por el PEN Decreto N° 250/18.

En forma previa a detallar la estimación del impacto en el usuario, 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.

Debemos mencionar que la incidencia actual en el **Costo de Transporte para los usuarios residenciales es el de menor incidencia, representando el 12,5%**, mientras que el Gas en Boca de Pozo representa el 36,6%, el Margen de Distribución el 26,2% y los Impuestos el 24,7%, promedio ponderado de las distintas categorías de Usuarios Residenciales.

IMPACTO EN EL CONSUMO PROMEDIO DE LA CATEGORÍA DEL USUARIO RESIDENCIAL DE METROGAS

A modo de ejemplo, se presenta el impacto del ajuste tarifario solicitado, para las categorías de Usuarios Residenciales R-1, R-2.3 y R-3.4, considerando la recomposición requerida. Cabe indicar que en los cálculos que se muestran a posteriori estamos considerando consumos promedio de esas categorías.

Usuario Residencial - Categoría R 1

Considerando el consumo promedio anual se detalla el monto promedio mes que paga actualmente un Usuario Residencial - **Categoría R 1, en concepto de transporte sin impuestos**, el monto promedio mensual que pasaría a pagar considerando la recomposición solicitada, y finalmente, el impacto expresado en pesos promedio mes, en concepto de transporte sin impuestos.

Categoría R 1				
% Usuarios	Consumo Promedio [m ³ /año]	Paga actualmente [\$ promedio/mes]	Monto a pagar [\$ promedio/mes]	Impacto en factura [\$ promedio/mes]
56%	202	132	878	746

Usuario Residencial - Categoría R 2.3

Considerando el consumo promedio anual, se detalla el monto promedio mes que paga actualmente un Usuario Residencial – **Categoría R.2.3, en concepto de transporte sin impuestos**, el monto promedio mensual que pasaría a pagar considerando la recomposición solicitada, y finalmente, el impacto expresado en pesos promedio mes, en concepto de transporte sin impuestos.

Categoría R 2.3				
% Usuarios	Consumo Promedio [m ³ /año]	Paga actualmente [\$ promedio/mes]	Monto a pagar [\$ promedio/mes]	Impacto en factura [\$ promedio/mes]
9%	1.037	674	4.498	3.824

Usuario Residencial - Categoría R 3.4

Considerando el consumo promedio anual, se detalla el monto promedio mes que paga actualmente un Usuario Residencial – **Categoría R.3.4, en concepto de transporte sin impuestos**, el monto promedio mensual que pasaría a pagar considerando la readecuación solicitada, y finalmente, el impacto expresado en pesos promedio mes, en concepto de transporte sin impuestos.

Categoría R 3.4				
% Usuarios	Consumo Promedio [m ³ /año]	Paga actualmente [\$ promedio/mes]	Monto a pagar [\$ promedio/mes]	Impacto en factura [\$ promedio/mes]
3%	5.447	3.540	23.623	20.083

Se adjunta como **ANEXO I.a)** los cuadros tarifarios de **tgs** para cada modalidad de Servicio de Transporte, contemplando la recomposición solicitada y como **ANEXO I.b)** las sensibilidades sobre las distintas categorías de usuarios residenciales.

8. Determinación de un índice de actualización mensual de las tarifas de transporte y distribución

La RESOL-2023-704-APN-DIRECTORIO#ENARGAS que llama a la Audiencia Pública N°104 tiene como objeto en su punto 1, considerar la adecuación transitoria de las tarifas de transporte y en su punto 4, la determinación de un índice de actualización mensual de las tarifas del servicio público de transporte y distribución.

El artículo 1° del DNU-2023-55-APN-PTE declara la emergencia del Sector Energético Nacional en lo que respecta a los segmentos de generación, transporte y distribución de energía eléctrica bajo jurisdicción federal y de transporte y distribución de gas natural. La declaración de emergencia en el Sector Energético Nacional y las acciones que de ella deriven, según lo indicado en el artículo 2° del presente, tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

Por otra parte, el artículo 4° dispone la intervención del ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS), a partir del 1° de enero de 2024 y hasta la designación de los miembros del Directorio que resulten del proceso de selección previsto en el artículo 8° del mencionado decreto.

En el ejercicio de su cargo, el Interventor designado tendrá las facultades de gobierno y administración del Ente, establecidas en la Ley N° 24.076 y las asignadas en el mencionado decreto, indicando en el punto b) del artículo 4° que deberá *“Realizar los procesos de revisión tarifaria señalados en el artículo 3° de este decreto. Hasta tanto culmine el proceso de revisión tarifaria podrán*

aprobarse adecuaciones transitorias de tarifas y ajustes periódicos, propendiendo a la continuidad y normal prestación de los servicios públicos involucrados, a cuenta de lo que resulte de la revisión tarifaria dispuesta en el citado artículo 3°.”

Las normativas recientemente establecidas toman en consideración la situación macroeconómica en nuestro país, en especial, el escenario de alta inflación por todos conocido, siendo necesaria la implementación de un mecanismo de actualización mensual de la tarifa.

En tal sentido, entendemos que el ajuste mensual que se debería considerar es la variación mensual del IPIM Nivel General publicada por el INDEC, aplicada mediante un procedimiento simplificado de ajuste de tarifas que minimice los plazos de aprobación del ajuste por parte de la Autoridad Regulatoria.

Justamente el IPIM nivel general es el índice aprobado por el artículo 4° de la Resolución ENARGAS N° I-4362/2017 que establecía la Metodología de Ajuste Semestral y que entró en vigencia conjuntamente con el Acta de Readequación de la Licencia. En dicha resolución el Enargas optó por el IPIM nivel general por sobre otros índices generales nacionales, en tanto, comparativamente con lo que ocurriría con el índice de Precios al Consumidor, implicaría un riesgo menor de un alejamiento sustancial de las tarifas respecto de los costos, lo que podría redundar en dificultades para la prestación del servicio.

9. RESERVA

tgs considera pertinente y oportuno reiterar las reservas y salvedades formuladas en las Notas DAL/DARI/ DN N°1155/22 y 16/23 (las “Notas”) a la vez que efectuar las siguientes respecto del procedimiento en curso:

- (i) El hecho de presentar en la mencionada Audiencia Pública el presente Informe con nuestra propuesta de cuadros tarifarios de transición no implica ni debe interpretarse como renuncia alguna a los cuadros tarifarios correspondientes a la Revisión Tarifaria Integral vigente para el quinquenio 2017-2021, ni a las compensaciones previstas en el numeral 9.8 de la RBL.
- (ii) Esta Licenciataria, asimismo, se ve en la obligación de manifestar su no consentimiento ni aval al Decreto 1020/20 y el DNU N° 815/22, 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.
- (iii) La adecuación tarifaria de transición que se analiza y resulte de la presente Audiencia Pública no implicará: (i) renuncia de los derechos de la Licenciataria al amparo del Marco Regulatorio vigente y las

compensaciones que subsidiariamente correspondan por la falta de aplicación de los ajustes semestrales durante la RTI vigente; y, (ii) el reconocimiento de parte de esta de que el ajuste transitorio cubra el total de los incrementos de los costos operativos y de las inversiones.

- (iv) En definitiva, **tgs** y sus accionistas no renuncian; (i) a los derechos emergentes de la RTI aprobada por la Res. ENARGAS I-4360/2017, que pudiera considerarse afectados, a partir de la entrada en vigencia de la Ley N° 27.541, los Decretos N° 543/20, 1020/20, 815/22 y otra normativa que en la materia se dicte, así como también por los actos que aprobaron los regímenes tarifarios de transición dictados en el marco de la renegociación en trámite; y, (ii) a reclamar los resarcimientos y compensaciones que correspondan por los incumplimientos a la Licencia y el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Licencia de Transporte de Gas Natural aprobado por el PEN Decreto N° 250/18.

Cabe recordar que mediante las Notas negamos y desconocimos la existencia de vicios graves en los actos administrativos resultantes del procedimiento de RTI llevado adelante para **tgs** y, en particular, que estos vicios tuvieran 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).

En ese marco negamos que **tgs** haya tenido conocimiento de estos o cualesquiera otros supuestos vicios que pudieran haber ocurrido durante el proceso de la RTI o al momento de la emisión de la Resolución ENARGAS N° I-4362/2017.

Recordamos también que por Resolución Conjunta N°1/2021 (B.O. 02/06/2021) se aprobó lo actuado en el proceso de renegociación desarrollado por el ENARGAS en los términos del Decreto N° 1020/20 durante comienzos del año 2021, y atento a no haber sido factible arribar -en dicha oportunidad- a un acuerdo sobre una primera adecuación tarifaria de transición, se puso en vigencia a partir del 02/06/2021 el Régimen Tarifario de Transición del año 2021, por el cual ENARGAS decidió mantener la tarifa de **tgs** sin variaciones respecto de los cuadros tarifarios que habían sido aprobados por el ENARGAS para el ajuste de abril de 2019. La Resolución Conjunta mencionada fue ratificada mediante el Decreto N° 353/21, conforme lo previsto en el Decreto N° 1020/20.

Que atento ello, el ENARGAS, mediante Resolución N° 149/2021 (B.O. 02/06/2021) aprobó los cuadros tarifarios 2021 a aplicar transitoriamente por **tgs**, con vigencia a partir del día de su publicación, sin modificación respecto de los vigentes desde abril 2019 y dadas esas circunstancias, **tgs** interpuso recurso de reconsideración con jerárquico en subsidio contra La Resolución Conjunta N° 1, el Decreto 353/21 y la Resolución 149/2021, en los términos de los arts. 84 y 89 de la LNPA en las correspondientes sedes administrativas, solicitando se hiciera lugar a las citadas impugnaciones y se declarara la nulidad de La Resolución Conjunta impugnada y consecuentemente se dispusiera un nuevo RTT conforme a la Pretensión Tarifaria presentada por **tgs**.

Recién en febrero de 2022, y en colaboración con las Autoridades en el marco del proceso renegociación en trámite y sin renunciar a derecho alguno **tgs** celebró el Acuerdo Transitorio, ratificado por Decreto N° 91 del 22 de febrero de 2022 (B.O. 23/2/22). A partir del mismo, el ENARGAS emitió la Resolución 60/2022 mediante la cual aprobó los cuadros tarifarios correspondientes a la tarifa de transporte de esta Licenciataria con un incremento del 60% respecto de la tarifa que estaba vigente desde abril de 2019.

Por otro lado, en marzo de 2023, se celebró el nuevo Acuerdo Transitorio, ratificado por el PEN a través del Decreto N°250/2023, del 29 de abril de 2023. Con anterioridad a ello, el 27 de abril de 2023 el ENARGAS emitió la Resolución N° 186/2023 mediante la cual aprobó los nuevos cuadros tarifarios correspondientes a la tarifa de transporte de **tgs** con un incremento del 95%, respecto de la tarifa que estaba vigente en marzo de 2023.

Por tal motivo, y siendo que la tarifa de **tgs** tuvo solo dos ajustes, teniendo de esta forma un incremento acumulado del 212%, desde hace más de cuatro años, el incremento de transición aquí propuesto, o el menor porcentaje que eventualmente pudiera disponerse, hará solo diferir y agravar los futuros impactos en las tarifas de los usuarios finales, las que siempre deben reflejar los reales costos de la actividad conforme lo establece el Marco Regulatorio y ser el resultado del proceso de renegociación de la Revisión Tarifaria Integral instruido por el propio Decreto 1020/20, su prórroga el Decreto 815/22 y el DNU 55/2023 asegurando así la sustentabilidad de la misma con visión de largo plazo. Adicionalmente, para el caso que el incremento transitorio finalmente otorgado por esa Autoridad resultare inferior al aquí requerido, la diferencia en menos deberá ser cubierta por el Estado Nacional, en su carácter de Otorgante de la Licencia.

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.

El principio en el cual se asienta la política regulatoria en materia de servicios públicos radica en la “seguridad jurídica”, principio que debe volver a ser respetado por el Estado como otorgante de la Licencia. La regulación animará la inversión siempre que proporcione reglas claras y ciertas que les permitan a los prestadores obtener ingresos justos y razonables en los términos del art. 38 de la Ley N° 24.076, a fin de estimular la confianza de los inversores en la estabilidad del ambiente en que se presta el servicio público. Ello implica que el Estado debe garantizar el desenvolvimiento de la actividad a cargo de las prestatarias del servicio público se produzca en un contexto de “estabilidad”, donde las reglas establecidas en el plexo normativo se mantengan sin cambios. Los errores del anterior congelamiento tarifario, que afectaron las condiciones en que los usuarios finales reciben el servicio público, no deben volver a cometerse, a fin de no afectar la continuidad del servicio público. A lo anterior cabe agregar, que el gas natural que transporta **tgs** es un activo esencial para el desarrollo energético del país, toda vez que se abastece a centrales de generación de energía eléctrica por fuente térmica, necesarios para abastecer las altas demandas de energía eléctrica en épocas de verano e invierno.

Para el logro de esos objetivos, 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.

10. SOLICITUD

Por todo lo expresado y con las salvedades y reservas efectuadas precedentemente, solicitamos a la Autoridad Regulatoria:

- A) la aprobación y puesta en vigencia de los cuadros tarifarios propuestos que se adjuntan.
- B) la aplicación del IPIM nivel general publicado por el INDEC como el índice de actualización mensual de las tarifas a aplicar.

Por otra parte, requerimos que se concluya el proceso de renegociación de la RTI, celebrando el Acuerdo Definitivo que efectivice la puesta en vigencia de los cuadros tarifarios resultantes del proceso de Revisión Tarifaria Integral,

conforme las pautas establecidas en el marco regulatorio que enmarca a la actividad.

Finalmente, solicitamos también a esa Autoridad se impulse el procedimiento administrativo para otorgamiento a **tgs** de la prórroga del plazo de la licencia por diez años a contar desde la fecha de vencimiento de su plazo inicial (28 de diciembre de 2027) para la prestación del servicio de transporte de gas contemplando la totalidad de los alcances de la licencia aprobada por Decreto N° 2458/92 según fuera requerido mediante nuestra Nota DAL 886/23 presentada formalmente dentro del plazo habilitado al efecto.

Atentamente.

Transportadora de Gas del Sur S.A.

Adjuntos:

Anexo I.a) - Cuadros Tarifarios con ajuste propuesto.

Anexo I.b) - Sensibilidades usuarios residenciales Metrogas – Nivel 1

ANEXO I a)

Cuadros Tarifarios

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE FIRME (T F)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	55,487658	0,49
	Sta. Cruz Sur	111,892885	0,98
	Chubut Sur	285,422524	3,38
	Buenos Aires Sur	336,267204	5,60
	Bahía Blanca	515,081737	8,40
	La Pampa Norte	513,255386	8,60
	Buenos Aires GBA	602,651063 676,174276	10,35 11,27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	56,235913	0,49
	Chubut Sur	229,515306	2,89
	Buenos Aires Sur	280,468671	5,11
	Bahía Blanca	460,210618	7,91
	La Pampa Norte	460,128007	8,11
	Buenos Aires	548,066582	9,86
	GBA	621,815923	10,78
CHUBUT	Chubut Sur	55,773354	0,49
	Buenos Aires Sur	104,576135	2,71
	Bahía Blanca	278,866772	5,51
	La Pampa Norte	292,810104	5,71
	Buenos Aires	362,526070	7,46
	GBA	432,242035	8,38
NEUQUEN	Neuquén	49,558449	0,49
	Bahía Blanca	240,711340	2,80
	La Pampa Norte	259,272569	3,15
	Buenos Aires	325,992966	3,91
	GBA	399,294807	4,86
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	55,773118	0,49
	La Pampa Norte	13,943280	0,20
	Buenos Aires	83,658934	1,95
	GBA	153,375320	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.

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE INTERRUMPIBLE (T I)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	1849,568002	0,49
	Sta. Cruz Sur	3729,801625	0,98
	Chubut Sur	9514,092400	3,38
	Buenos Aires Sur	11208,903732	5,60
	Bahía Blanca	17169,388799	8,40
	La Pampa Norte	17108,500203	8,60
	Buenos Aires	20088,366266	10,35
	GBA	22539,148845	11,27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	1874,515066	0,49
	Chubut Sur	7650,507125	2,89
	Buenos Aires Sur	9348,947544	5,11
	Bahía Blanca	15340,347795	7,91
	La Pampa Norte	15337,586018	8,11
	Buenos Aires	18268,874732	9,86
	GBA	20727,216729	10,78
CHUBUT	Chubut Sur	1859,101891	0,49
	Buenos Aires Sur	3485,815025	2,71
	Bahía Blanca	9295,507239	5,51
	La Pampa Norte	9760,281807	5,71
	Buenos Aires	12084,158255	7,46
	GBA	14408,034702	8,38
NEUQUEN	Neuquén	1699,139584	0,49
	Bahía Blanca	8021,350252	2,80
	La Pampa Norte	8640,102167	3,15
	Buenos Aires	10864,077665	3,91
	GBA	13333,610895	4,86
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	1859,102171	0,49
	La Pampa Norte	464,774457	0,20
	Buenos Aires	2788,651099	1,95
	GBA	5112,527727	2,87

(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)

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	1.248,453405
Sta Cruz	1.254,888861
Chubut	1.254,888861
Neuquén	1.261,323587
Bahía Blanca	1.254,889132

La tarifa total para el servicio de ED será la suma de las tarifas desde la zona en la que comenzare 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.

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
TIERRA DEL FUEGO	Tierra del Fuego Sta. Cruz Sur Chubut Sur Buenos Aires Sur Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	14,027272 28,286517 72,154809 85,008355 130,212671 129,750960 152,350197 170,936856
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur Chubut Sur Buenos Aires Sur Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	14,216433 58,021465 70,902484 116,341235 116,320353 138,551235 157,195054
CHUBUT	Chubut Sur Buenos Aires Sur Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	14,099495 26,436848 70,497519 74,022395 91,646585 109,270782
NEUQUEN	Neuquén Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	12,528374 60,851828 65,544108 82,411023 100,941733
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	14,099428 3,524869 21,148983 38,773293

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

ANEXO I b)

Sensibilidades Usuarios Residenciales – Nivel 1
METROGAS

DISTRIBUIDORA METROGAS
Usuarios Residenciales

Categoría R-1

Consumo Promedio m3 /año	202 m3
% sobre el total de usuarios R	56%
Incidental actual Transporte	8%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
Gas	595	595	-
Transporte	132	878	746
Distribución	473	473	-
Impuestos Transporte:	36	241	205
Impuestos Gas:	140	140	-
Impuestos Distribución:	229	229	-
Total	1.604	2.555	951

Impacto del ajuste propuesto mensual \$ 746 (\$/mes):
--

DISTRIBUIDORA METROGAS**Usuarios Residenciales****Categoría R-2.1**

Consumo Promedio m3 /año **583 m3**
 % sobre el total de usuarios R **11%**
 Participación Actual del Transporte **11%**

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	1.713	1.713	-
Transporte	379	2.527	2.149
Distribución	629	629	-
Impuestos Transporte:	104	694	590
Impuestos Gas:	403	403	-
Impuestos Distribución:	304	304	-
Total	3.531	6.269	2.738

**Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 2.149
(\$/mes):**

Categoría R-2.2

Consumo Promedio m3 /año **770 m3**
 % sobre el total de usuarios R **9%**
 Participación Actual del Transporte **10%**

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	2.262	2.262	-
Transporte	500	3.338	2.837
Distribución	910	910	-
Impuestos Transporte:	137	916	779
Impuestos Gas:	532	532	-
Impuestos Distribución:	440	440	-
Total	4.781	8.397	3.616

**Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 2.837
(\$/mes):**

Categoría R-2.3

Consumo Promedio m3 /año **1.037 m3**
 % sobre el total de usuarios R **9%**
 Participación Actual del Transporte **11%**

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	3.048	3.048	-
Transporte	674	4.498	3.824
Distribución	1.207	1.207	-
Impuestos Transporte:	185	1.234	1.049
Impuestos Gas:	717	717	-
Impuestos Distribución:	584	584	-
Total	6.415	11.288	4.873

**Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 3.824
(\$/mes):**

DISTRIBUIDORA METROGAS**Usuarios Residenciales****Categoría R-3.1**

Consumo Promedio m3 /año 1.446 m3
 % sobre el total de usuarios R 6%
 Participación Actual del Transporte 10%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	4.249	4.249	-
Transporte	940	6.271	5.331
Distribución	2.014	2.014	-
Impuestos Transporte:	258	1.721	1.463
Impuestos Gas:	999	999	-
Impuestos Distribución:	974	974	-
Total	9.434	16.228	6.794

Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 5.331
(\$/mes):

Categoría R-3.2

Consumo Promedio m3 /año 1.992 m3
 % sobre el total de usuarios R 4%
 Participación Actual del Transporte 10%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	5.854	5.854	-
Transporte	1.295	8.639	7.345
Distribución	2.619	2.619	-
Impuestos Transporte:	355	2.371	2.016
Impuestos Gas:	1.376	1.376	-
Impuestos Distribución:	1.267	1.267	-
Total	12.766	22.126	9.360

Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 7.345
(\$/mes):

Categoría R-3.3

Consumo Promedio m3 /año 2.654 m3
 % sobre el total de usuarios R 2%
 Participación Actual del Transporte 9%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	7.800	7.800	-
Transporte	1.725	11.511	9.786
Distribución	4.608	4.608	-
Impuestos Transporte:	473	3.159	2.686
Impuestos Gas:	1.834	1.834	-
Impuestos Distribución:	2.230	2.230	-
Total	18.671	31.142	12.472

Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 9.786
(\$/mes):

Categoría R-3.4

Consumo Promedio m3 /año 5.447 m3
 % sobre el total de usuarios R 3%
 Participación Actual del Transporte 9%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	16.007	16.007	-
Transporte	3.540	23.623	20.083
Distribución	8.974	8.974	-
Impuestos Transporte:	972	6.483	5.512
Impuestos Gas:	3.764	3.764	-
Impuestos Distribución:	4.343	4.343	-
Total	37.599	63.194	25.595

Impacto del ajuste
propuesto mensual \$ 20.083
(\$/mes):



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

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 50 pagina/s.