



Buenos Aires, 3 de enero de 2022
Nota DAL/DARI/DN N° 1/22

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

Ref.: Expte. ENARGAS N° EX-2021-
123837350. Presentación de Informe
Audiencia Pública 19/01/2022.

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Usted en relación al expediente de la referencia a fin de acompañar la información requerida conforme las previsiones de la Resolución ENARGAS N° 2021-518-APN DIRECTORIO#ENARGAS.

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

Saludamos al señor Interventor con nuestra consideración más distinguida.

Atentamente.

Silvia Migone Díaz
Apoderada

EXPTE. N° EX-2021-123837350-APN-GAL#ENARGAS

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA N° 102

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INFORME AUDIENCIA PÚBLICA
CONVOCADA POR RESOLUCIÓN ENARGAS N°2021-518-APN-
DIRECTORIO#ENARGAS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Don Bosco 3672, Piso 5 – C.P. 1206 - 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 esenciales 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 además servicios de “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 de Transporte. Por los fundamentos expuestos no deberán ser consideradas ni incluidas las condiciones económicas, financieras y/o cualquier otro aspecto que esté asociado a las actividades no reguladas que desarrolla **tgs** y que, conforme el Marco Regulatorio, obliga a darles un tratamiento separado y diferencial.

Datos destacados del Servicio de Transporte a cargo de tgs

- El sistema de gasoductos operado por la Sociedad para la prestación del Servicio de Transporte es el más extenso del país.
- **tgs** transporta el 60% del gas natural consumido en Argentina y abastece en forma directa a distribuidoras, generadoras eléctricas e industrias, a través de 9.231 kilómetros de gasoductos de alta presión, que atraviesan 7 provincias de nuestro país.
- Las 33 plantas compresoras distribuidas que la Sociedad tiene 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 81,5 MMm3/día, que atienden en forma directa e indirecta a alrededor de 6,5 millones de consumidores finales.
- Con una dotación de 772 empleados directos, **tgs** presta sus servicios de transporte diariamente durante las 24 horas, los 365 días del año, priorizando la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio.

2. CAPITAL SOCIAL

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

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

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

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

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

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

3. MARCO REGULATORIO

3.1 Antecedentes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) La remuneración de **tgs** conforme la Licencia.

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

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

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

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

4. ANTECEDENTES

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

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

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

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

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

Es de destacar que la operación de los gasoductos por parte de **tgs** requiere de un nivel de inversiones relacionadas con la calidad, seguridad y confiabilidad del servicio. En ello radica la importancia de la determinación de la tarifa del servicio público de transporte de gas natural sobre la base de una

operación económica prudente y eficiente, que permita obtener ingresos suficientes para la prestación de un servicio sustentable, seguro y confiable.

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

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

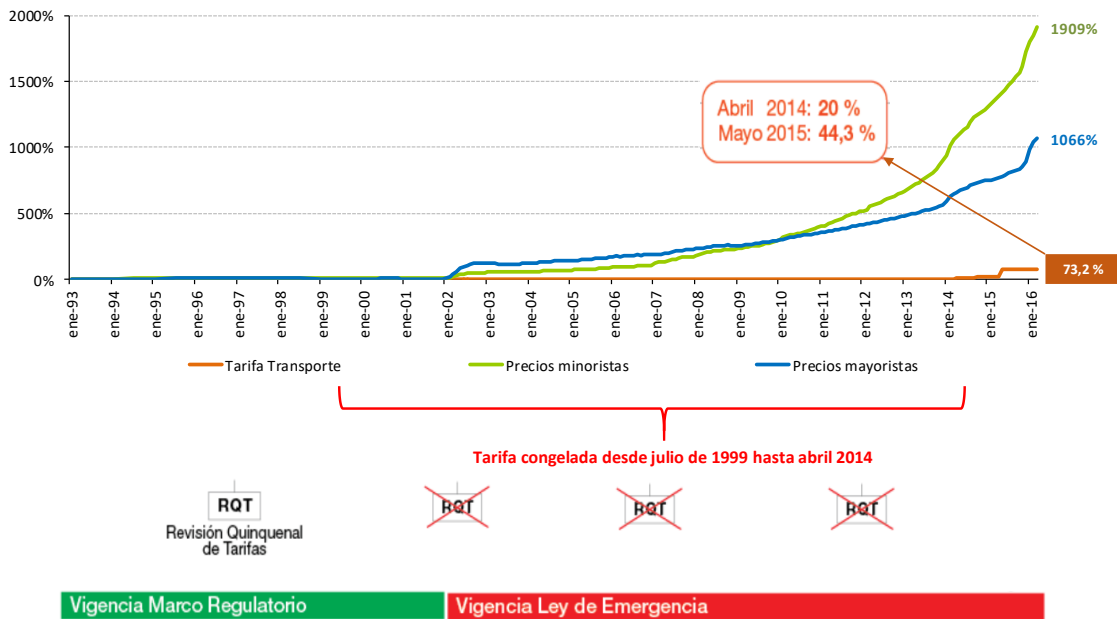
El dictado de la Ley de Emergencia Económica, en enero de 2002, interrumpió el segundo proceso de revisión tarifaria que debía regir para el quinquenio 2003-2007, y además congeló las tarifas de los cuadros vigentes desde el 1° de julio de 1999, situación que afectó gravemente la situación económica 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 1066%; 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 1888%.

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

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



No obstante, 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%.

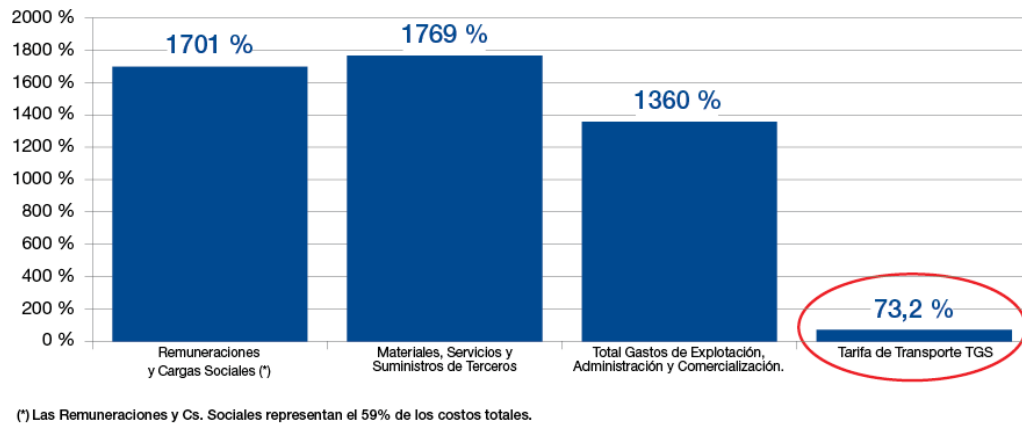
Dicho 20% de ajuste tarifario se dispuso como consecuencia del **Acuerdo Transitorio del año 2008**, aprobado por decreto del Poder Ejecutivo, que debió entrar en vigencia en el mes de septiembre de 2008, y que recién fue implementado en abril de 2014. Es decir, casi 6 años después.

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.

Evolución de los Costos del Servicio vs. Tarifa Transporte Período 2001-2015



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

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

Es importante destacar que, a diferencia de otros servicios, la actividad de transporte de gas natural nunca recibió subsidios del Estado Nacional.

Acuerdo Transitorio 2016

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

El objetivo de dicha adecuación tarifaria transitoria fue que **tgs** contara con los fondos necesarios para hacer frente al Plan de Inversiones, los gastos de operación y mantenimiento, administrativos y comerciales, y dar cumplimiento a las obligaciones financieras contraídas, manteniendo la cadena de pagos, todo ello a efectos de asegurar la continuidad de la normal prestación del servicio durante un período de 12 meses, período que concluyó con la vigencia de los nuevos cuadros tarifarios resultantes del proceso de Revisión Tarifaria Integral.

Por medio de las Resoluciones ENARGAS N° I-3724, del 31/03/16, y la posterior N° I-4054, del 6/10/16, el ENARGAS aprobó el cuadro tarifario de **tgs** correspondiente a la adecuación tarifaria transitoria prevista en el Acuerdo

Transitorio 2016, cuyos valores fueron considerados en la Audiencia Pública celebrada los días 16, 17 y 18 de septiembre de 2016.

Resolución ENARGAS N° I-4362/17

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

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

Asimismo, aprobó:

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

Los ajustes tarifarios fueron otorgados en el marco del Acuerdo Transitorio 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).

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.

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.

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 la misma. Todas las valuaciones de los bienes referidos se debían efectuar en moneda nacional y considerando la evolución de índices oficiales representativos de la variación en los precios de la economía contemplando la estructura de costos de dichos bienes. Todo ello debía efectuarse teniendo en miras el principio básico de inversión dispuesto en el marco regulatorio que considera el interés general de alentar inversiones que aseguren la construcción y el mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la sustentabilidad y desarrollo del servicio en forma justa y razonable.
- La Tasa de Rentabilidad debía determinarse conforme lo establecen los Artículos 38 y 39 de la Ley 24.076. A tal fin, ésta debía ponderar la remuneración del capital propio y de terceros. En la determinación del capital propio, el ENARGAS debía fijar un nivel justo y razonable para actividades de riesgo equiparable o comparable, que guarde relación con el grado de eficiencia y prestación satisfactoria del Servicio de Transporte. A su vez, para determinar el costo de capital de terceros, el ENARGAS debía reflejar el costo del dinero en los términos y condiciones vigentes para la financiación de empresas de servicios públicos.
- El cuadro tarifario resultante debía respetar la vigencia del mecanismo tarifario estipulado en el Título IX “Tarifas” de la Ley 24.076, su reglamentación, normas complementarias y conexas, incluido la transferencia que resulte de los cambios en las normas tributarias (excepto en el impuesto a las ganancias o el impuesto que lo reemplace o sustituya) que estuvieren pendientes de resolución.

b) Enfoque metodológico de la RTI

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

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

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

c) Plan de Inversiones quinquenio (2017-2021)

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

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

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

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

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

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

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

En el caso del **Año 3 (2019/2020)**, el monto inicial de \$ 1.359 MM ascendió a \$ 2.670 por la aplicación del mecanismo de ajuste. Mediante la nota

DAL/DARI/DAF N° 563/20 de fecha 15 de mayo, **tgs** informó al ENARGAS que con relación al Año 3 había realizado desembolsos por la suma de \$ 3.946 MM, es decir, \$ 1.276 MM más que lo originalmente previsto, lo que representó un desembolso 48% mayor al comprometido. A la fecha, el ENARGAS no se expidió respecto del Año 3.

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

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

En los relativo a inversiones del **Año 4 (2020/2021)** y pese a no tener certidumbre de determinados aspectos tales como: a) el restablecimiento de la metodología de adecuación semestral de la tarifa –último ajuste con vigencia 1° de abril de 2019-, b) compensación de ajustes semestrales no aplicados, conforme a las Resoluciones SGE 521/19 y 751/19 y, c) extensión y efectos de la cuarentena en el marco del COVID-19, **tgs** 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 referencia al período comprendido entre abril 2021-marzo 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 prevé finalizar dicho período ejecutando obras de confiabilidad y seguridad por un monto total en el orden de los \$ 6.000 MM. Por lo tanto, esa Autoridad debería valorar el importante esfuerzo realizado por **tgs** considerando que se trata de una actividad de capital intensivo que requiere de inversiones significativas y permanentes, cuando los cuadros tarifarios se mantienen congelados desde hace casi 3 años y por lo tanto deviene de absoluta necesidad que la autoridad adopte las medidas necesarias que permitan revertir esta difícil situación.

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.

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 permita explotar el potencial energético disponible en Vaca Muerta.

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 este acto, sus propuestas de readecuación de las inversiones obligatorias a su cargo, a fin de que la autoridad regulatoria las evalúe y autorice, con las adecuaciones pertinentes.

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

En cumplimiento del régimen previsto para la compensación de inversiones, ante la falta de aplicación del ajuste tarifario, **tgs** presentó al ENARGAS la Nota DO/DAL/DARI N° 1267/19, el 03/10/19, en la cual se señaló que

“conforme las variaciones oficiales publicadas por el INDEC, el ajuste semestral alcanza al 29,2772%”. En tal sentido señaló que el impacto de la no aplicación del ajuste sobre los ingresos base ascendía a la suma de \$ 1.287 MM, que, a moneda de diciembre de 2016, base del plan de inversiones, representaba la suma de \$ 507 MM.

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

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

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

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

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

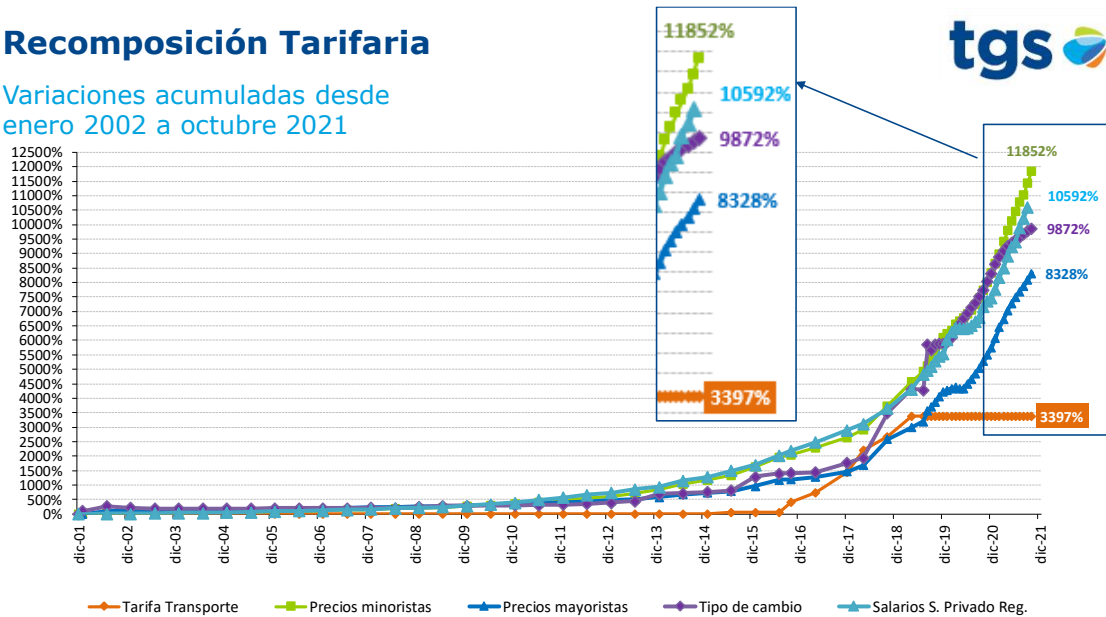
Evolución de la tarifa de transporte respecto de otras variables macroeconómicas

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

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.

Recomposición Tarifaria

Variaciones acumuladas desde enero 2002 a octubre 2021



Ello así, mientras que la tarifa de transporte de **tgs** se incrementó en un 3.397% en el período que discurre entre enero 2002 y octubre 2021, los precios minoristas lo hicieron el 11.852%, el tipo de cambio el 9.872%, los precios mayoristas en un 8.328% y el Índice de Salarios del Sector Privado Registrado un incremento del 10.592%.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cabe remarcar que las inversiones realizadas por la Sociedad, entre las que se incluyen las Inversiones Obligatorias efectuadas en el marco de la RTI, no solo dotaron al sistema de transporte de una mayor confiabilidad y seguridad operativa, como así también de mayor calidad en la prestación del servicio público, sino que además contribuyeron a la generación de fuentes genuinas de empleo, el desarrollo de proveedores, 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 27541 (2019) – DECRETO 543/20 – DECRETO 278/20 - DECRETO 1020/20

Con fecha 16/12/2020, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto 1020 determinando el inicio de la renegociación de la Revisión Tarifaria Integral vigente correspondiente a las prestadoras de los servicios públicos de transporte y distribución de gas natural, en el marco de lo establecido en el artículo 5° de

la Ley N° 27.541 de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública.

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

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

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, a desarrollarse 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:

Octubre 2019:	29,28% (índices de marzo'19 a agosto'19)
Abril 2020:	21.07% (índices septiembre'19 a febrero'20)
Octubre 2020:	11,74% (índices de marzo'20 a agosto'20)
Abril 2021:	29,58% (índices septiembre'20 a febrero'21, estimando el mes de febrero en 4%)

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%, es 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.

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.

Audiencia Pública Nro 102

Como ya hemos mencionado, el artículo 3° del Decreto N° 1020/20 y concordantes facultan al ENARGAS a efectuar adecuaciones transitorias de tarifas durante el proceso de renegociación allí aludido y conforme las demás disposiciones del mismo.

En dicho marco, mediante la Resolución 2021-518-APN-DIRECTORIO#ENARGAS, convoca en esta oportunidad a la Audiencia Pública Nro. 102, a desarrollarse el día 19 de enero del 2022, con el objeto de tratar la adecuación transitoria de las tarifas del servicio público de transporte y distribución de gas natural (conf. Decreto 1020/2020).

Destacamos que el incremento tarifario solicitado en el presente para el año 2022 es transitorio y provisorio hasta la aprobación de los nuevos cuadros tarifarios resultantes del ACUERDO DEFINITIVO DE RENEGOCIACIÓN, las que inexorablemente deberán estar vigentes en el plazo límite establecido (17-12-22).

SOLICITUD DE INCREMENTO TARIFARIO DE TRANSICIÓN PARA EL PERIODO 2022

En función a lo expresado precedentemente, surge claramente que **tgs** mantiene vigentes en la actualidad los cuadros tarifarios aprobados con vigencia 1° de abril de 2019, que incluyen índices de inflación hasta el mes de febrero de 2019.

En otras palabras, los cuadros tarifarios de **tgs** no han sufrido variación, encontrándose congelados desde hace casi 3 años.

En dicho período de 3 años, las principales variables macroeconómicas muestran variaciones significativas tal como se detalla a continuación:

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 a aproximadamente el 205%, que se corresponde con la variación del IPIM desde marzo de 2019 al mes de noviembre del 2021.

Índice Precios al Consumidor (IPC) - INDEC

La variación del IPC fue del 186% en el período que va del mes de marzo de 2019 a noviembre del 2021.

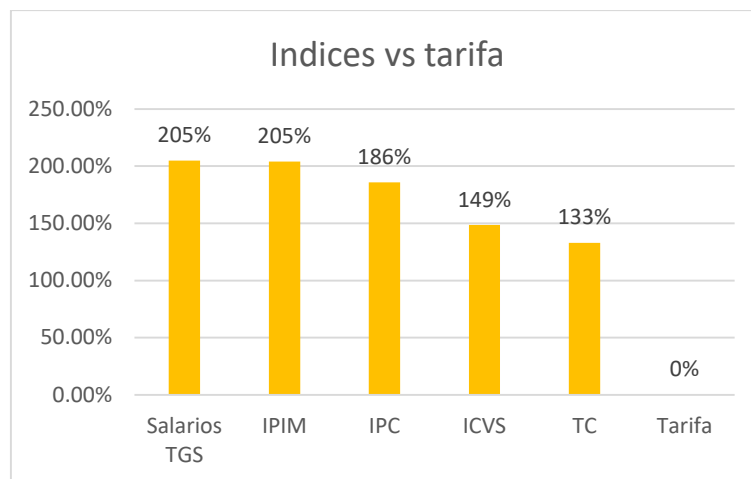
Evolución del Tipo de Cambio

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

Índice de Variación Salarial - INDEC

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

Adicionalmente, si consideramos 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, el mismo asciende al 205%.



Como hemos mencionado, las variaciones de los distintos índices antes expuestas están calculadas hasta el mes de septiembre o noviembre de 2021, dependiendo de la publicación del índice.

A dichas variaciones se le debe adicionar aún la inflación esperada para el año 2022 la que, según consultoras privadas, se estima en un rango entre 50 y 60% y una devaluación del orden del 70%.

En otras palabras, si consideramos que a finales de este año 2022, conforme el Decreto 1020/20, deben tomar vigencia los cuadros tarifarios resultantes del proceso de RTI, los indicadores antes señalados deberían resultar en incrementos superiores al 300% en el mejor de los casos.

Sin lugar a dudas, los ajustes tarifarios que surgirán del proceso de RTI resultarán en fuertes incrementos del costo del servicio para los usuarios finales, si no se inicia desde ahora un proceso de recuperación del nivel tarifario, que lleva casi 3 años de congelamiento.

Conforme lo establecido en el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual, ratificada por el Poder Ejecutivo Nacional, y lo resuelto por el ENARGAS en la Resolución I/4362/2017, los ajustes tarifarios no aplicados ascienden 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)

Asimismo, en el mes de septiembre 2021 el IPIM fue del 2,8%, en octubre 2021 del 2,8% y el noviembre 2021 del 2,9%, último índice publicado por el INDEC al momento de esta presentación.

Con el propósito de alcanzar un ACUERDO DEFINITIVO DE RENEGOCIACIÓN que ponga en vigencia las tarifas resultantes del proceso de RTI que permita alcanzar la recomposición de la ecuación económica financiera de nuestra Licencia, conforme lo establece el Marco Regulatorio, **tgs** solicita un ajuste tarifario de transición, aplicado en 2 etapas, a las tarifas de transporte que presta esta Licenciataria. Una **primera etapa** con un incremento de transición del 80% con vigencia 1° de marzo de 2022, y una **segunda etapa** con vigencia 1° de septiembre del mismo año, con un incremento tarifario de transición del 25%

Como hemos mencionado anteriormente, el atraso tarifario como consecuencia de la no aplicación del ajuste por IPIM, previsto en la regulación, asciende al 205% al mes de noviembre de 2021. Si consideramos una inflación estimada del 4% mensual para los meses de diciembre 2021, enero y febrero 2022, el ajuste tarifario no aplicado ascendería al 243%, para el período de 3 años que va de marzo 2019 (último índice aplicado en las tarifas con vigencia 1° abril 2019) hasta el mes de febrero 2022 (considerando la vigencia del ajuste transitorio el 1° de marzo 2022).

Cabe aclarar que el ajuste tarifario transitorio aquí presentado no implica ni debe entenderse como una renuncia a los derechos y las acciones que asisten a **tgs** y sus accionistas derivados del [incumplimiento de la Licencia, la RTI, el Acuerdo de Renegociación Integral aprobado por el Decreto N° 250/18 y el marco regulatorio aplicable.

Es importante destacar que los porcentajes antes propuestos deben ser analizados tanto en el marco del atraso tarifario registrado a la fecha, como también a través de la cuantificación del impacto en el usuario final, el que como podrá apreciarse más adelante, es razonable en valores absolutos.

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 para estos usuarios el Costo de Transporte es el de menor relevancia, representando alrededor del 12%, mientras que el Gas en Boca de Pozo representa el 32%, el Margen de Distribución el 31% y los Impuestos el 25%, 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 de transición solicitado, para las categorías de Usuarios Residenciales R-1, R-2.3 y R-3.4.

Ajuste Transitorio – Primera Etapa Incremento Tarifario: 80% – Vigencia: 1° de marzo 2022

Categoría R.1

Representa el 50% del total de los usuarios residenciales.
Tiene un consumo promedio de 220 m³ al año, paga actualmente 48 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Con la aplicación del ajuste transitorio propuesto, pasaría a pagar 86 \$/promedio mes, por lo que el impacto del incremento representa la suma de 38 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Categoría R 2.3

Representa el 10% del total de los usuarios residenciales.
Tiene un consumo promedio de 892 m³ al año, paga actualmente 194 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Con la aplicación del ajuste transitorio propuesto, pasaría a pagar 349 \$/promedio mes, por lo que el impacto del incremento representa la suma de 155 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Categoría R 3.4

Es la de mayor consumo y representa solo el 4% de los usuarios residenciales de METROGAS.

Tiene un consumo promedio de 2.852 m³ y el impacto del incremento propuesto representa la suma de 496 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Se adjunta como ANEXO I.a los cuadros tarifarios de **tgs** para cada modalidad de Servicio de Transporte, contemplando el incremento de transición para la primera etapa con vigencia 1° de marzo de 2022 y, como ANEXO I.b, las sensibilidades sobre las distintas categorías de usuarios residenciales.

Ajuste Transitorio – Segunda Etapa

Incremento Tarifario: 25% – Vigencia: 1° de septiembre 2022

Categoría R.1

Representa el 50% del total de los usuarios residenciales. Tiene un consumo promedio de 220 m³ al año, con el incremento de marzo pagaría 86 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Con la aplicación del ajuste transitorio propuesto como segunda etapa, pasaría a pagar 108 \$/promedio mes, por lo que el impacto del incremento representa la suma de 22 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Categoría R 2.3

Representa el 10% del total de los usuarios residenciales. Tiene un consumo promedio de 892 m³ al año, con el incremento de marzo pagaría 349 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Con la aplicación del ajuste transitorio propuesto como segunda etapa, pasaría a pagar 436 \$/promedio mes, por lo que el impacto del incremento representa la suma de 87 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Categoría R 3.4

Es la de mayor consumo y representa solo el 4% de los usuarios residenciales. Tiene un consumo promedio de 2.852 m³ al año, y el impacto del incremento propuesto como segunda etapa, representa la suma de 279 \$/promedio mes, en concepto de transporte, sin impuestos.

Se adjunta como ANEXO II.a los cuadros tarifarios de **tgs** para cada modalidad de Servicio de Transporte, contemplando el incremento de transición para la segunda etapa con vigencia 1° de septiembre 2022 y, como ANEXO II.b, las sensibilidades sobre las distintas categorías de usuarios residenciales.

9. RESERVA

tgs considera pertinente y oportuno reiterar las reservas y salvedades formuladas en la Nota DAL/DARI/ DN N°155/21 (la “Nota”) 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 más nuestra propuesta de cuadros tarifarios de transición no implica ni debe interpretarse como (a) renuncia alguna a su derecho a la aplicación de los cuadros tarifarios correspondientes a la Revisión

- Tarifaria Integral vigente para el quinquenio 2017-2021 o, en su defecto, al pago de las compensaciones correspondientes; ni en general renuncia alguna a los derechos de **tgs** y sus accionistas emergentes del Acuerdo de Renegociación Integral aprobado por el Decreto N° 250/18, ni (b) aceptación de lo estipulado en la RESOL-2021-518-APN-DIRECTORIO#ENARGAS que dispuso la Convocatoria a la Audiencia y;
- (ii) esta Licenciataria, asimismo, se ve en la obligación de reiterar su no consentimiento ni aval al Decreto 1020/20 ni a la normativa invocada como sustento de dicho Decreto ni tampoco los actos emitidos en su aplicación, 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.

Cabe recordar que mediante la Nota 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 debemos negar categóricamente que **tgs** haya tenido conocimiento de estos o cualesquiera otros supuestos vicios que habrían ocurrido durante el proceso de la RTI o al momento de la emisión de la Resolución ENARGAS N° I-4362/2017.

Recordamos también que con posterioridad a la Audiencia Pública, 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, 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° 353/2021, 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 353/2021 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**. A su vez, **tgs** presentó un reclamo administrativo previo, solicitando que se compense el déficit de ingresos resultante del congelamiento tarifario y, en subsidio, que se paguen los daños y perjuicios sufridos por **tgs**. Todo ello, en los términos de la RTI y el marco jurídico aplicable.

Como se señaló arriba, esta presentación ante el ENARGAS no implica ni podrá ser considerada como una renuncia de ningún derecho, y se hace bajo reserva, en particular, pero no exclusivamente, de los derechos de **tgs** y de sus accionistas emergentes de la RTI y del Acuerdo de Renegociación Integral aprobado por el Decreto N° 250/18. En este sentido, **tgs** ratifica y mantiene en todos sus términos las presentaciones antedichas efectuadas en sede administrativa, a donde nos remitimos en honor a la brevedad.

En caso que no se haga lugar al incremento de transición aquí propuesto, o que se aplique un porcentaje inferior, esa circunstancia 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 Revisión Tarifaria Integral instruido por el propio Decreto 1020/20, 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.

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

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

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

10. SOLICITUD

Por todo lo expresado y con las salvedades y reservas efectuadas precedentemente, solicitamos a la Autoridad Regulatoria la aprobación y puesta en vigencia de los cuadros tarifarios propuestos con vigencia 1° de marzo y 1° de septiembre 2022 que se adjuntan, a efectos de proveer a esta Licenciataria de los ingresos suficientes para hacer frente a los costos operativos razonables, impuestos, inversiones y pago de intereses y reserva para el pago de capital, como sendero de recomposición tarifaria que finaliza con 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.

Atentamente.

Transportadora de Gas del Sur S.A.

Adjuntos:

Anexo I.a - Cuadros Tarifarios con vigencia 1° de marzo 2022.

Anexo I.b - Sensibilidades usuarios residenciales Metrogas.

Anexo II.a - Cuadros Tarifarios con vigencia 1° de septiembre 2022.

Anexo II.b - Sensibilidades usuarios residenciales Metrogas.

ANEXO I.a
Primera Etapa
Cuadros Tarifarios

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE FIRME (T F)

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	4.797259	0.49
	Sta. Cruz Sur	9.673848	0.98
	Chubut Sur	24.676583	3.38
	Buenos Aires Sur	29.072428	5.60
	Bahía Blanca	44.532076	8.40
	La Pampa Norte	44.374176	8.60
	Buenos Aires	52.102998	10.35
	GBA	58.459545	11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	4.861951	0.49
	Chubut Sur	19.843051	2.89
	Buenos Aires Sur	24.248291	5.11
	Bahía Blanca	39.788120	7.91
	La Pampa Norte	39.780977	8.11
	Buenos Aires	47.383825	9.86
	GBA	53.759921	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	4.821959	0.49
	Buenos Aires Sur	9.041269	2.71
	Bahía Blanca	24.109798	5.51
	La Pampa Norte	25.315286	5.71
	Buenos Aires	31.342673	7.46
	GBA	37.370059	8.38
NEUQUEN	Neuquén	4.284641	0.49
	Bahía Blanca	20.811019	2.80
	La Pampa Norte	22.415755	3.15
	Buenos Aires	28.184155	3.91
	GBA	34.521563	4.86

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

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

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE INTERRUMPIBLE (T I)

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	159.906857	0.49
	Sta. Cruz Sur	322.464953	0.98
	Chubut Sur	822.553493	3.38
	Buenos Aires Sur	969.080657	5.60
	Bahía Blanca	1484.402310	8.40
	La Pampa Norte	1479.138106	8.60
	Buenos Aires	1736.766383	10.35
	GBA	1948.652046	11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	162.063689	0.49
	Chubut Sur	661.434754	2.89
	Buenos Aires Sur	808.275676	5.11
	Bahía Blanca	1326.270141	7.91
	La Pampa Norte	1326.031367	8.11
	Buenos Aires	1579.459826	9.86
	GBA	1791.999049	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	160.731122	0.49
	Buenos Aires Sur	301.370767	2.71
	Bahía Blanca	803.655423	5.51
	La Pampa Norte	843.838126	5.71
	Buenos Aires	1044.751950	7.46
	GBA	1245.665774	8.38
NEUQUEN	Neuquén	146.901370	0.49
	Bahía Blanca	693.496489	2.80
	La Pampa Norte	746.991508	3.15
	Buenos Aires	939.268262	3.91
	GBA	1152.775037	4.86

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

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

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	107.936698
Sta Cruz	108.493083
Chubut	108.493083
Neuquén	109.049405

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.

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
TIERRA DEL FUEGO	Tierra del Fuego	1.212746
	Sta. Cruz Sur	2.445548
	Chubut Sur	6.238240
	Buenos Aires Sur	7.349510
	Bahía Blanca	11.257709
	La Pampa Norte	11.217791
	Buenos Aires	13.171639
GBA	14.778572	
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	1.229101
	Chubut Sur	5.016323
	Buenos Aires Sur	6.129968
	Bahía Blanca	10.058436
	La Pampa Norte	10.056631
	Buenos Aires	11.978631
	GBA	13.590508
CHUBUT	Chubut Sur	1.218991
	Buenos Aires Sur	2.285633
	Bahía Blanca	6.094957
	La Pampa Norte	6.399704
	Buenos Aires	7.923427
	GBA	9.447151
NEUQUEN	Neuquén	1.083157
	Bahía Blanca	5.261026
	La Pampa Norte	5.666702
	Buenos Aires	7.124954
	GBA	8.727052

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

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

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

TRANSPORTE FIRME (T F)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	4.821939	0.49
	La Pampa Norte	1.205485	0.20
	Buenos Aires	7.232845	1.95
	GBA	13.260267	2.87

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

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

TRANSPORTE INTERRUPTIBLE (T I)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	160.731148	0.49
	La Pampa Norte	40.182692	0.20
	Buenos Aires	241.096534	1.95
	GBA	442.010374	2.87

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

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

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

\$ 108.493106 por cada 1000 m3 por cada zona atravesada.

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

En los casos en que los cargadores nominen sobre contratos TF vigentes,

la tarifa ED se facturará con valor cero.

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

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Vigentes a partir del 1° de marzo de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	1.218985
	La Pampa Norte	0.304747
	Buenos Aires	1.828463
	GBA	3.352196

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

Anexo I.b Primera Etapa Sensibilidades Usuarios Residenciales

DISTRIBUIDORA METROGAS
Usuarios Residenciales

Categoría R-1

Consumo Promedio m3 /año	220 m3
% sobre el total de usuarios R	50%
Incidental actual Transporte	10%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	130	130	0
Transporte	48	86	38
Distribución	164	164	0
Impuestos Transporte:	13	24	10
Impuestos Gas:	30	30	0
Impuestos Distribución:	79	79	0
Total	464	513	49

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **38**

Categoría R-2.1

Consumo Promedio m3 /año	626 m3
% sobre el total de usuarios R	11%
Participación Actual del Transporte	14%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	369	369	0
Transporte	136	245	109
Distribución	221	221	0
Impuestos Transporte:	37	67	30
Impuestos Gas:	87	87	0
Impuestos Distribución:	107	107	0
Total	956	1095	139

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **109**

Categoría R-2.2

Consumo Promedio m3 /año	751 m3
% sobre el total de usuarios R	9%
Participación Actual del Transporte	13%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	442	442	0
Transporte	163	294	131
Distribución	308	308	0
Impuestos Transporte:	45	81	36
Impuestos Gas:	104	104	0
Impuestos Distribución:	149	149	0
Total	1212	1378	166

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **131**

Categoría R-2.3

Consumo Promedio m3 /año **892 m3**
 % sobre el total de usuarios R **10%**
 Participación Actual del Transporte **13%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	525	525	0
Transporte	194	349	155
Distribución	382	382	0
Impuestos Transporte:	53	96	43
Impuestos Gas:	123	123	0
Impuestos Distribución:	185	185	0
Total	1463	1660	198

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 155

Categoría R-3.1

Consumo Promedio m3 /año **1,056 m3**
 % sobre el total de usuarios R **8%**
 Participación Actual del Transporte **12%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	622	622	0
Transporte	230	413	184
Distribución	570	570	0
Impuestos Transporte:	63	113	50
Impuestos Gas:	146	146	0
Impuestos Distribución:	276	276	0
Total	1906	2140	234

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 184

Categoría R-3.2

Consumo Promedio m3 /año **1,257 m3**
 % sobre el total de usuarios R **5%**
 Participación Actual del Transporte **12%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	740	740	0
Transporte	273	492	219
Distribución	671	671	0
Impuestos Transporte:	75	135	60
Impuestos Gas:	174	174	0
Impuestos Distribución:	325	325	0
Total	2258	2536	279

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 219

Categoría R-3.3

Consumo Promedio m3 /año 1,458 m3
 % sobre el total de usuarios R 3%
 Participación Actual del Transporte 11%

	Factura		Impacto del Ajuste
	\$/Prom/mes	\$/Prom/mes	propuesto
Gas	858	858	0
Transporte	317	570	253
Distribución	1039	1039	0
Impuestos Transporte:	87	157	70
Impuestos Gas:	202	202	0
Impuestos Distribución:	503	503	0
Total	3006	3329	323

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 253

Categoría R-3.4

Consumo Promedio m3 /año 2,852 m3
 % sobre el total de usuarios R 4%
 Participación Actual del Transporte 11%

	Factura		Impacto del Ajuste
	\$/Prom/mes	\$/Prom/mes	propuesto
Gas	1679	1679	0
Transporte	620	1116	496
Distribución	1903	1903	0
Impuestos Transporte:	170	306	136
Impuestos Gas:	395	395	0
Impuestos Distribución:	921	921	0
Total	5688	6320	632

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 496

ANEXO II.a
Segunda Etapa
Cuadros Tarifarios

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE FIRME (T F)

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	5.996574	0.49
	Sta. Cruz Sur	12.092310	0.98
	Chubut Sur	30.845729	3.38
	Buenos Aires Sur	36.340535	5.60
	Bahía Blanca	55.665095	8.40
	La Pampa Norte	55.467720	8.60
	Buenos Aires	65.128748	10.35
	GBA	73.074431	11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	6.077439	0.49
	Chubut Sur	24.803813	2.89
	Buenos Aires Sur	30.310364	5.11
	Bahía Blanca	49.735150	7.91
	La Pampa Norte	49.726222	8.11
	Buenos Aires	59.229781	9.86
	GBA	67.199902	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	6.027449	0.49
	Buenos Aires Sur	11.301586	2.71
	Bahía Blanca	30.137247	5.51
	La Pampa Norte	31.644108	5.71
	Buenos Aires	39.178341	7.46
	GBA	46.712574	8.38
NEUQUEN	Neuquén	5.355801	0.49
	Bahía Blanca	26.013773	2.80
	La Pampa Norte	28.019693	3.15
	Buenos Aires	35.230194	3.91
	GBA	43.151954	4.86

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

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

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

TRANSPORTE INTERRUMPIBLE (T I)

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
TIERRA DEL FUEGO	T. del Fuego	199.883572	0.49
	Sta. Cruz Sur	403.081191	0.98
	Chubut Sur	1028.191867	3.38
	Buenos Aires Sur	1211.350822	5.60
	Bahía Blanca	1855.502888	8.40
	La Pampa Norte	1848.922632	8.60
	Buenos Aires	2170.957979	10.35
	GBA	2435.815058	11.27
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur	202.579612	0.49
	Chubut Sur	826.793442	2.89
	Buenos Aires Sur	1010.344595	5.11
	Bahía Blanca	1657.837676	7.91
	La Pampa Norte	1657.539209	8.11
	Buenos Aires	1974.324782	9.86
	GBA	2239.998811	10.78
CHUBUT	Chubut Sur	200.913903	0.49
	Buenos Aires Sur	376.713459	2.71
	Bahía Blanca	1004.569279	5.51
	La Pampa Norte	1054.797658	5.71
	Buenos Aires	1305.939938	7.46
	GBA	1557.082217	8.38
NEUQUEN	Neuquén	183.626712	0.49
	Bahía Blanca	866.870611	2.80
	La Pampa Norte	933.739385	3.15
	Buenos Aires	1174.085327	3.91
	GBA	1440.968796	4.86

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

TARIFAS DE TRANSPORTE - SIN IMPUESTOS

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

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	134.920872
Sta Cruz	135.616354
Chubut	135.616354
Neuquén	136.311757

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

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

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

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	1.515933 3.056936 7.797800 9.186887 14.072137 14.022239 16.464548 18.473216
SANTA CRUZ	Sta. Cruz Sur Chubut Sur Buenos Aires Sur Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	1.536377 6.270404 7.662461 12.573045 12.570788 14.973289 16.988135
CHUBUT	Chubut Sur Buenos Aires Sur Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	1.523738 2.857041 7.618696 7.999630 9.904284 11.808938
NEUQUEN	Neuquén Bahía Blanca La Pampa Norte Buenos Aires GBA	1.353947 6.576282 7.083378 8.906193 10.908815

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

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

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

TRANSPORTE FIRME (T F)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)	% gas retenido (2)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	6.027424	0.49
	La Pampa Norte	1.506857	0.20
	Buenos Aires	9.041056	1.95
	GBA	16.575334	2.87

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

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

TRANSPORTE INTERRUPTIBLE (T I)

RECEPCION	DESPACHO	Cargo \$/1000 m3	% gas retenido (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	200.913935	0.49
	La Pampa Norte	50.228366	0.20
	Buenos Aires	301.370668	1.95
	GBA	552.512968	2.87

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

INTERCAMBIO Y DESPLAZAMIENTO (ED)

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

\$ 135.616383 por cada 1000 m3 por cada zona atravesada.

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

En los casos en que los cargadores nominen sobre contratos TF vigentes,

la tarifa ED se facturará con valor cero.

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

TRANSPORTADORA DE GAS DEL SUR S.A.

Vigentes a partir del 1° de septiembre de 2022

RECEPCION	DESPACHO	Cargo por m3/día \$/m3 (1)
BAHIA BLANCA	Bahía Blanca	1.523732
	La Pampa Norte	0.380934
	Buenos Aires	2.285579
	GBA	4.190245

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

Anexo II.b Segunda Etapa Sensibilidades Usuarios Residenciales

DISTRIBUIDORA METROGAS
Usuarios Residenciales

Categoría R-1

Consumo Promedio m3 /año 220 m3
 % sobre el total de usuarios R 50%
 Incidental actual Transporte 17%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	130	130	0
Transporte	86	108	22
Distribución	164	164	0
Impuestos Transporte:	24	30	6
Impuestos Gas:	30	30	0
Impuestos Distribución:	79	79	0
Total	513	540	27

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **22**

Categoría R-2.1

Consumo Promedio m3 /año 626 m3
 % sobre el total de usuarios R 11%
 Participación Actual del Transporte 22%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	369	369	0
Transporte	245	306	61
Distribución	221	221	0
Impuestos Transporte:	67	84	17
Impuestos Gas:	87	87	0
Impuestos Distribución:	107	107	0
Total	1095	1173	78

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **61**

Categoría R-2.2

Consumo Promedio m3 /año 751 m3
 % sobre el total de usuarios R 9%
 Participación Actual del Transporte 21%

	Factura \$/Prom/mes	Fact. Ajust. \$/Prom/mes	Impacto del Ajuste propuesto
Gas	442	442	0
Transporte	294	367	73
Distribución	308	308	0
Impuestos Transporte:	81	101	20
Impuestos Gas:	104	104	0
Impuestos Distribución:	149	149	0
Total	1378	1472	94

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): **73**

Categoría R-2.3

Consumo Promedio m3 /año **892 m3**
 % sobre el total de usuarios R **10%**
 Participación Actual del Transporte **21%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	525	525	0
Transporte	349	436	87
Distribución	382	382	0
Impuestos Transporte:	96	120	24
Impuestos Gas:	123	123	0
Impuestos Distribución:	185	185	0
Total	1660	1771	111

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 87

Categoría R-3.1

Consumo Promedio m3 /año **1,056 m3**
 % sobre el total de usuarios R **8%**
 Participación Actual del Transporte **19%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	622	622	0
Transporte	413	516	103
Distribución	570	570	0
Impuestos Transporte:	113	142	28
Impuestos Gas:	146	146	0
Impuestos Distribución:	276	276	0
Total	2140	2272	132

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 103

Categoría R-3.2

Consumo Promedio m3 /año **1,257 m3**
 % sobre el total de usuarios R **5%**
 Participación Actual del Transporte **19%**

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	740	740	0
Transporte	492	615	123
Distribución	671	671	0
Impuestos Transporte:	135	169	34
Impuestos Gas:	174	174	0
Impuestos Distribución:	325	325	0
Total	2536	2693	157

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 123

Categoría R-3.3

Consumo Promedio m3 /año 1,458 m3
 % sobre el total de usuarios R 3%
 Participación Actual del Transporte 17%

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	858	858	0
Transporte	570	713	143
Distribución	1039	1039	0
Impuestos Transporte:	157	196	39
Impuestos Gas:	202	202	0
Impuestos Distribución:	503	503	0
Total	3329	3511	182

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 143

Categoría R-3.4

Consumo Promedio m3 /año 2,852 m3
 % sobre el total de usuarios R 4%
 Participación Actual del Transporte 18%

	Factura		<i>Impacto del Ajuste propuesto</i>
	<i>\$/Prom/mes</i>	<i>\$/Prom/mes</i>	
Gas	1679	1679	0
Transporte	1116	1395	279
Distribución	1903	1903	0
Impuestos Transporte:	306	383	77
Impuestos Gas:	395	395	0
Impuestos Distribución:	921	921	0
Total	6320	6676	355

Impacto del ajuste propuesto mensual (\$/mes): 279



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional

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.