

**RESOLUCION ADMINISTRATIVA ANH No. 0616/2012**  
La Paz, 3 de abril de 2012

**VISTOS Y CONSIDERANDO:**

El recurso de revocatoria interpuesto por la empresa YPFB Transporte S.A. (YPFB Transporte), cursante de fs. 3050 a 3057 vta. de obrados, adjuntando Anexos cursante de fs. 3058 a 3086 de obrados, contra la Resolución Administrativa ANH No. 1667/2011 de 14 de noviembre de 2011 (RA 1667/2011), cursante de fs. 2995 a 3045 de obrados, emitida por la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) sus antecedentes, las leyes y preceptos legales cuya contravención se acusa, y

**CONSIDERANDO:**

Que conforme a los antecedentes cursantes en obrados, esta instancia administrativa se circunscribirá en examinar y analizar lo siguiente:

**OPEX**

**COSTOS DE OPERACIÓN INCREMENTALES**

- Asignaciones y Alocaciones

**CAPEX**

- Defensivos Río Ichilo

**CONSIDERANDO:**

Que mediante memorial de 16 de febrero de 2007, Transredes –Transporte de Hidrocarburos S.A. (Transredes), hoy YPFB Transporte, presentó para su aprobación el “Presupuesto Ejecutado de Inversiones de Capital y Costos de Operación Asociados Gestión 2006” (Presupuesto Ejecutado 2006).

**CONSIDERANDO:**

Que mediante la Resolución Administrativa SSDH No. 0112/2009 de 27 de enero de 2009 (RA 0112/2009) la Superintendencia (hoy Agencia) resolvió lo siguiente: “UNICO.- Aprobar sobre la base de los principios de racionalidad y prudencia el “PRESUPUESTO EJECUTADO correspondiente a la Gestión 2006” de la empresa TRANSREDES-Transporte de Hidrocarburos S.A., hoy YPFB TRANSPORTE S.A., de acuerdo al Anexo adjunto que forma parte integrante e indivisible de la presente Resolución Administrativa”.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante memorial de 6 de marzo de 2009, YPFB Transporte interpuso Recurso de Revocatoria contra la citada RA 0112/2009.

Que, mediante Resolución Administrativa ANH N° 0549/2009 (RA 0549/2009) de 29 de mayo de 2009, la Agencia resolvió lo siguiente: “ UNICO.- Rechazar el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa YPFB Transporte S.A., contra la Resolución Administrativa SSDH No. 0112/2009 de 27 de enero de 2009, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado, de conformidad a lo establecido por el inciso c), párrafo II del artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo, aprobado mediante el D.S. 27172”.

*Abog. Sergio Gabriel Ascarrunz*  
ABOGADO I  
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS



*o*

**CONSIDERANDO:**

Que YPFB Transporte interpuso Recurso Jerárquico contra la RA 0549/2009, habiendo el Ministerio de Hidrocarburos y Energía (MHE) emitido la Resolución Ministerial R.J. N° 012/2010 de 15 de abril de 2010, cursante de fs. 2 a 95 de obrados, por la cual se revocó parcialmente la RA 0549/2009 y en su mérito la RA 0112/2009, debiendo la Agencia emitir una nueva resolución administrativa.

**CONSIDERANDO:**

Que en cumplimiento a lo dispuesto por la mencionada Resolución Ministerial R.J. N° 012/2010, esta Agencia emitió la Resolución Administrativa ANH No. 0645/2010 de 7 de julio de 2010.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante memorial presentado el 20 de agosto de 2010, cursante de fs. 311 a 334 de obrados, YPFB Transporte interpuso recurso parcial contra la RA 0645/2010.

**CONSIDERANDO:**

Que la ANH emitió la Resolución Administrativa ANH No. 1256/2010 de 9 de noviembre de 2010, cursante de fs. 2817 a 2876 de obrados, mediante la cual resolvía el recurso de revocatoria contra la RA 0645/2010, la misma que fue legalmente notificada el 14 de diciembre de 2010.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante memorial presentado el 6 de diciembre de 2010, cursante de fs. 2877 a 2891 de obrados, YPFB Transporte interpuso recurso jerárquico por supuesto silencio administrativo contra la RA 0645/2010, adjuntando Anexo (Asignaciones y Alocaciones) cursante de fs. 2892 a 2897 de obrados.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante la RJ N° 060/2011 de 12 de julio de 2011, cursante de fs. 2895 a 2917 de obrados, y puesta en conocimiento de ésta Agencia el 29 de agosto de 2011, la misma de manera inusual y sin fundamento jurídico alguno y en contradicción con los precedentes ya resueltos en instancia jerárquica en casos similares, el MHE aceptó el recurso en cuestión por supuesto silencio administrativo y revocó parcialmente la RA 0645/2010 e instruyó se emita una nueva resolución administrativa conforme a los criterios expuestos por esa instancia jerárquica.



**CONSIDERANDO:**

Que en cumplimiento a lo dispuesto por la mencionada Resolución Ministerial R.J. N° 060/2011, esta Agencia emitió la referida Resolución Administrativa ANH No. 1667/2011 de 14 de noviembre de 2011, revocando parcialmente el acto administrativo impugnado.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante decreto de 31 de enero de 2012, cursante a fs. 3087 de obrados, la Agencia admitió el recurso de revocatoria interpuesto por YPFB Transporte contra la citada RA 1667/2011, y dispuso la apertura de un término de prueba de 10 días hábiles administrativos, el mismo que fue clausurado mediante decreto de 13 de marzo de 2012, cursante a fs. 3184 de obrados, habiendo la recurrente mediante memorial presentado el 27 de febrero de 2012, cursante a fs. 3092 de obrados, presentado prueba cursante de fs. 3093 a 3148 de obrados.



Que el 14 de marzo de 2012, YPFB Transporte expuso los argumentos vertidos en su recurso de revocatoria, conforme consta por el acta de audiencia cursante a fs. 3090 de obrados.

**CONSIDERANDO:**

Que consta el Informe Técnico DTD 0053/2012 de 16 de febrero de 2012, cursante de fs. 3151 a 3156 de obrados, y el Informe Complementario DTD 0130/2012 de 30 de marzo de 2012 cursante de fs. 3157 a 3161 de obrados, emitidos por la Dirección de Transporte por Ductos, y el Informe DEF 0045/2012 INF de 16 de marzo de 2012, cursantes de fs. 3162 a 3177 de obrados, emitido por la Dirección de Análisis Económico y Financiero de la ANH.

**CONSIDERANDO:**

Que mediante memorial presentado el 27 de marzo de 2012, cursante de fs. 3178 a 3180 de obrados, YPFB Transporte presentó sus alegatos, adjuntando certificación cursante de fs. 3181 a 3183 de obrados.

**CONSIDERANDO:**

Que entrando al análisis de los elementos sustanciales, y conforme a los citados Informes, entre otros, se establecen los siguientes fundamentos jurídicos:

**I. COSTOS DE OPERACIÓN BASE**

**Asignaciones y Alocaciones**

**Recurso Revocatoria a la RA 1667/2010 - YPFB Transporte**

YPFB Transporte sostiene que los costos comunes de Soporte Operativo (SO) y Soporte Corporativo (SC) se deben apropiar al OPEX Incremental según los siguientes justificativos:

- 1) La Metodología de Asignación de Costos de YPFB Transporte fue aprobada por el Ente Regulador y no indica expresamente que los costos comunes de Soporte Operativo y soporte Corporativo deben ser parte del Opex Base

La Metodología de Asignación de Costos (MAC) fue aprobada por el Ente Regulador mediante la RA SSDH N° 088/2004, de 5 de noviembre de 2004. Posteriormente, después de un proceso de correcciones y aclaraciones, siete meses después, la ANH aprobó específicamente la MSC de YPFB Transporte, mediante nota SH 5348 DEF 0634/2005 CAR de 7 de julio de 2005.



La MAC no especifica si los Costos del SO y SC se deben asignar solo a la parte base de la concesión y no a la parte incremental, lo cual es racionalmente correcto, puesto que de no asignar la parte de gastos operativos comunes a los activos incrementales de las cuatro concesiones se generaría un subsidio de las Unidades Operativas Base a las Unidades Operativas Incrementales, puesto que las primeras tendrían gastos operativos comunes cargados a su operación y las segundas no.

El objetivo de la MAC es el de reflejar los gastos operativos de soporte en las cuatro concesiones sin distorsionar su distribución por dejar de asignar dichos costos a la parte incremental de las concesiones. Por este motivo la MAC no hace una diferencia al respecto, sino que asegura la adecuada asignación para las cuatro concesiones del sistema de transporte.



- 2) Desde el punto de vista económico es racional que los costos de Soporte Operativo y Soporte Corporativo sean asignados tanto al Opex base como al Opex incremental.

De acuerdo a lo establecido en el Manual de Cuentas de YPFB Transporte y reflejado en el Sistema Único de Cuentas (SUC) aprobado por el Ente Regulador, YPFB Transporte registra sus costos de origen en unidades de negocio, en los siguientes grupos principales:

- Las Unidades Operativas, agrupadas en las Concesiones Gas Interno, Gas Exportación, Líquidos Interno y Líquidos Exportación, reciben cargos directos (Costos Directos) por todos los costos directamente relacionados a la operación de cada una de las líneas y estaciones de los sistemas de gas y líquidos.
- Las unidades de soporte Operativo (Costos Comunes) proporcionan apoyo gerencial, supervisión y apoyo operativo especializado y técnico con recursos propios. Se considera un servicio Inter-departamento a las Unidades Operativas (Concesiones); por tanto sus costos se deben distribuir a las Unidades que reciben este servicio de apoyo.
- Las unidades de Soporte Corporativo (Costos Comunes) proporcionan apoyo específico y especializado con recursos propios a todas las unidades de la empresa. Se considera un servicio Inter-departamento hacia todas las unidades de la empresa; por tanto, todos sus costos deben ser distribuidos a los centros de costos receptores del servicio.

En la gestión 2006, había 112 unidades de negocio en total, 18 unidades de Soporte Operativo, 23 unidades de Soporte Corporativo y 91 unidades operativas.

En el Anexo 1 se incluye una explicación detallada del procedimiento de la MAC y los resultados obtenidos de la aplicación de la metodología para la gestión 2005. Es el resultado de las asignaciones que se realizan mensualmente en forma automática mediante un software diseñado exclusivamente para este proceso, dada la gran cantidad de transacciones que se manejan, al final del proceso se elabora y registra el asiento contable correspondiente.

El siguiente cuadro muestra en resumen el resultado de la asignación de los conceptos de Soporte Corporativo y Soporte Operativo a todas las unidades de negocios después de haber aplicado los criterios de asignación indicados en el mismo anexo. Las Unidades de Negocio están agrupadas, en:

- Unidades Base (Opex Base), incluidas en el modelo de la tarifa vigente
- Unidades Incrementales (Opex Incremental), nuevas inversiones no incluidas en el modelo de la tarifa vigente.



	Unidades de Negocios Asignadores de Costos		Unidades Receptoras de Costos (de Soporte Corporativo y Soporte Operativo)			
	Soporte Corporativo	Soporte Operativo	Opex Base por Concesion (Estaciones y Ductos)		Opex Incremental por Concesion (Estaciones y	
			Gas	Líquidos	Gas	Líquidos
Asignación de Soporte Corporativo hacia Concesiones (Estaciones y Ductos)	(4,816,808.00) 100%		1,883,704.00 39%	2,386,027 50%	386,818 8%	180,259 4%
Asignación de Soporte Operativo hacia las Concesiones (Estaciones y Ductos)		(5,982,300.00) 100%	1,815,413 30%	2,960,313 49%	774,689 13%	431,905 7%
<b>Total Gas /Líquidos</b>			<b>3,699,118</b>	<b>5,346,340</b>	<b>1,141,486</b>	<b>612,164</b>
<b>Total Base / Incremental</b>			<b>9,045,457</b>		<b>1,753,51</b>	

A continuación, se describe los conceptos y criterios de asignación de los costos de las unidades de Soporte Operativo y Soporte Corporativo a las unidades operativas.

Siguiendo lo establecido por la MAC, se trata de evitar que se generen subsidios cruzados entre unidades de negocio.

#### Actividades de Soporte Operativo:

- a) Soporte de operaciones, proporcionando por la Vicepresidencia de Operaciones, Gerencias y Jefaturas correspondientes, que realizan actividades gerenciales, de supervisión y dan apoyo operativo especializado para la operación de todas las unidades. Su costo se distribuye en base al número de horas dedicadas a cada unidad base o incremental.
- b) Soporte en aspectos de salud, seguridad, medio ambiente y social, proporcionado por la Gerencia de Salud, Seguridad, Medio Ambiente y Social y las Jefaturas correspondientes que realicen actividades de apoyo gerencial, supervisión, técnico medioambiental, de seguridad y de relacionamiento comunitario para la adecuada operación tanto de unidades incrementales como de las unidades base. Su costo se distribuye en base al número de horas dedicadas.
- c) Soporte en actividades de Mantenimiento de los ductos y estaciones por parte de la Gerencia de Mantenimiento y las Jefaturas correspondientes, tanto para las unidades incrementales como para las unidades base. Su costo se distribuye en base al número de horas dedicadas.

#### Actividades de Soporte Corporativo:

- a) La Presidencia de la empresa realizó actividades gerenciales de la operación de todas las unidades de la empresa, sin discriminar si son base o incrementales. Su costo se distribuye en función del promedio ponderado del Soporte Corporativo.
- b) El departamento de Mercadeo y Regulaciones a través de la Vicepresidencia, y de las Gerencias correspondientes, prestan apoyo en las negociaciones de contratos de transporte para todo el sistema y servicio de apoyo al cumplimiento de aspectos regulatorios de la operación de todas las unidades de la empresa tanto base como incrementales. Su costo se distribuye en función del número de contratos.
- c) El departamento de Recursos Humanos a través de la Gerencia, y Jefaturas correspondientes prestan apoyo en la gestión de recursos humanos necesarios para operar todas las unidades de la empresa, tanto para las unidades base, como para las unidades incrementales. Su costo se distribuye en función del número de empleados de cada unidad.
- d) El departamento de Finanzas a través de la Vicepresidencia, Gerencias y Jefaturas correspondientes realizan actividades de gestión financiera, de compras de materiales y servicios, pago de facturas de los gastos incurridos, control de ejecución presupuestaria tanto para las unidades base, como para las unidades incrementales. Su costo se distribuye en función del número de órdenes de compra (para la gerencia de adquisiciones) y del número de transacciones de cuentas por pagar y cuentas por cobrar.

Por lo expuesto anteriormente, la Asignación de cada uno de los costos comunes de las unidades de SO y SC se asignan a todas las Unidades operativas (Estaciones y ductos) en base a criterios objetivos de manera que se pueda lograr un correcto costeo de las unidades según las mejoras prácticas y consistente con principios contables.

- Según los criterios de asignación y procedimiento expuestos, no existe razón alguna por la cual no se deba asignar los costos comunes de SO y SC a las unidades incrementales.
- La Metodología de Asignación de Costos de YPFB Transporte cumple con los cinco principios de la MAC señalados en el punto 5 de esta sección.
- Debido a la MAC ha sido aprobada por el Ente Regulador, si este tiene algún cuestionamiento respecto a la asignación de los Costos de SO y SC a las unidades incrementales, debe realizarlo en el marco de la racionalidad y de la aplicación de la MAC. Es decir, debería cuestionar la naturaleza o verificar los



resultados numéricos de los criterios de asignación de cada uno de los costos de las unidades de SO y SC a las unidades incrementales.

- 3) Si los Costos de SO y SC se asignarán solamente al Opex Base, como resuelve la ANH, se distorsionaría la racionalidad económica de la metodología y se incumpliría los principios de la MAC aprobada por la ANH

Si los Costos SO y SC se asignaran solamente al Opex Base, considerando que se tiene un número significativo de Unidades Incrementales y con tamaños relativamente grandes respecto de las unidades base, los costos de las Unidades Base se distorsionarían totalmente y no tendrían ninguna racionalidad.

Se tiene un número relativamente grande de unidades incrementales debido a la no realización de la revisión tarifaria.

Las Unidades Incrementales de los períodos transcurridos se consolidan como Unidades Base después de cada revisión tarifaria y los nuevos proyectos (Unidades) contempladas en las proyecciones del flujo de caja tarifario, se consideran como unidades Base de las tarifas revisadas.

Las Unidades Incrementales se originan solamente a causa de que no fueron contempladas en la última revisión tarifaria, por ende, lo normal es que exista un número reducido de unidades incrementales.

Bajo un funcionamiento pleno de la normativa, lo normal es que las revisiones tarifarias se realicen cada cuatro años. En tal caso, cada cuatro años, las unidades incrementales que surgieron en determinado período, se convertirían en unidades base en la siguiente revisión tarifaria, consiguientemente, habría un número reducido de unidades incrementales.

La realidad es que no ha habido revisión tarifaria durante diez años, razón por la cual, en todo ese tiempo, se han originado un número considerable de unidades incrementales. Consecuentemente, la demora en la realización de la segunda revisión tarifaria repercute en un mayor número de unidades incrementales que permanecen así temporalmente hasta que se efectivice dicha revisión. De esta manera, la asignación de los Costos de SO y SC a unidades incrementales tiene mayor sentido. Si le asignaran solamente a los base, se tendría una distorsión significativa.

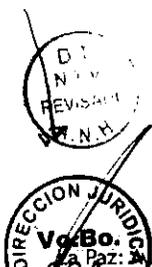
Las Unidades Incrementales son de gran tamaño relativo, existen Unidades Incrementales de tamaño (inversión) relativamente grandes comparadas con las unidades base existentes que, si no recibieran Costos SO y SC, ocasionarían una distorsión en la asignación de costos. En la siguiente figura, se ilustra el caso de la Concesión Gas Mercado Interno, en la que las inversiones incrementales son, a la fecha, mayores que las inversiones base.

En conclusión, no es racional que las unidades incrementales no reciban costos de SO y SC en razón de que la calidad de incremental se debe solamente a que no estuvo contemplada en la última revisión tarifaria y que, de todas maneras, se convertirán en unidades base en la siguiente revisión tarifaria. Adicionalmente, se tiene un número significativo de unidades incrementales, con tamaños de inversión grandes, que están en calidad de incrementales solamente debido a la no realización de la revisión tarifaria durante más de 10 años, contra lo establecido por la normativa y por razones ajenas a YPFB-Transporte.

- 4) Si los Costos SO y SC se asignarán solamente al Opex Base, como resuelve la ANH, se incumpliría los principios de la MAC aprobada por la ANH.

A continuación las partes relevantes de la RA SSDH N° 088/2004 de 5 de noviembre de 2004 que aprueba la Metodología de Asignación de Costos (en adelante MAC):

6 de 12



g

Que a fin de establecer los procedimientos apropiados de contabilidad y de facturación para asegurar que todos los costos directos, gastos generados (overhead) y costos comunes sean apropiados a las actividades que correspondan es necesario contar con una "Metodología de Asignación de Costos."

i) Principios y objetivos de la Metodología de Asignación de Costos

Los siguientes principios y objetivos fueron usados para establecer la Metodología de Asignación de Costos:

- a) Los procedimientos de asignación de costos están diseñados para asignar Costos entre actividades reguladas y no-reguladas de una manera justa y consistente, con la menor subvención cruzada posible.
- b) Los costos están asignados directamente, al máximo detalle posible, basados en qué origina el costo. En otras palabras: qué causa que se incurra en el costo y quién será el beneficiado con los beneficios derivados de los costos incurridos.
- c) La asignación primaria de costos es, como se puede notar en el anterior punto, Tan directa como es posible, con la menor cantidad de dólares siendo asignados vía costos de overhead.
- d) La metodología de asignación de costos es consistente con principios contables generalmente aceptados.
- e) La base de asignación de costos se deriva de información operacional y financiera, la cual es mantenida como parte de los requisitos gerenciales corrientes de información.

Si los Costos de SO y SC se asignaran solamente al Opex Base, como resuelve la ANH;

- i) Las Unidades Base recibirían los costos de las Unidades Incrementales, estableciéndose una subvención cruzada de las Unidades Base a las Unidades Incrementales, hecho que iría en contra del principio N 1 de las MAC.
- ii) Se tendría que realizar una reasignación a las concesiones respectivas base del monto indirecto cargado inicialmente a unidades incrementales, lo cual contradice el principio N° 2 de la MAC.
- iii) Se tendría que modificar toda la parte operativa del sistema de costeo y para ello la ANH tendría que emitir una nueva resolución dando la fundamentación y las directrices de la metodología.

El sistema de costeo fue desarrollado e implementado en la gestión 2005, incluyendo todas las conclusiones y observaciones de la entonces Superintendencia de Hidrocarburos durante el primer semestre del 2005. Dicha metodología se viene aplicando consistentemente hasta la gestión actual del 2011, es decir, ya lleva 7 gestiones. Si se clasifica de una forma diferente, como indica la ANH, se tendría que forzar los resultados, vulnerando la integridad del sistema de asignación, lo cual podría ser cuestionado por la misma ANH ya que el sistema sería susceptible de ser manipulado a conveniencia de los concesionarios.

- 5) Si los Costos de SO y SC se asignaran solamente al Opex Base se afectaría a la economía de YPFB Transporte.

La diferenciación entre costo base y costo incremental tiene como único objetivo la aplicación del parágrafo V del artículo 71 del RTHD que dice: "Con la finalidad que el concesionario se vea incentivado a mejorar sus operaciones reduciendo costos, cualquier diferencia positiva o negativa en los Costos de Operación Base obtenida antes de la fecha de revisión de las tarifas será de beneficio o correrá a cargo del concesionario, por una parte, y de los cargadores, por la otra, en un cincuenta por ciento (50%) para cada uno, a excepción de los gastos de operación no reconocidos por el Ente Regulador en la



aprobación de los presupuestos ejecutados y los Costos de Operación Incrementales asociados a Inversiones Incrementales aprobadas por el Ente Regulador".

El hecho de considerar los Costos SO y SC de las unidades incrementales como parte del Opex base, hará que este último incremente y consecuentemente; i) evite que YPFB Transporte logre ahorros y se beneficie por el 50% del ahorro logrado ó ii) repercuta en desahorros y sea penalizado con el 50% del desahorro. Como se expone en el punto 3 de esta sección se tiene un significativo número de unidades incrementales y de tamaño considerable (que repercuten en que los Costos de SO y SC de las unidades incrementales sean significativo) debido solamente a la no realización de la revisión tarifaria durante más de 10 años.

Adicionalmente, está el hecho de que todos los costos base y Costos So y SC han sufrido incrementos significativos en el periodo 2001 a 2010, debido a:

- a) El aumento del tamaño de la empresa, la empresa ha duplicado sus activos y por ende sus Costos SO y SC también han sufrido incrementos.
- b) Devaluación del dólar, a partir del 2007, la empresa cuyas tarifas están denominadas en dólares para cubrir sus gastos denominados en Bolivianos. La estimación del OPEX realizada en 2001 no contempla la depreciación del dólar, puesto que nunca antes se había registrado esta situación en Bolivia. La apreciación del boliviano originó un incremento del OPEX de aproximadamente 12% en 2007 y 50% en 2010 con relación al OPEX previsto inicialmente en el 2001.
- c) Incrementos en gastos de personal y servicios, el Incremento del IPC en más del 50% indica los incrementos en estos conceptos.

La situación económica de YPFB Transporte, afectada por los factores arriba señalados por la falta de un ajuste tarifario, sería aún más afectada por la decisión de la ANH de apropiarse los Costos de SO y SC solamente a los Opex base. Pese a los factores señalados, YPFB Transporte ha logrado eficiencias en los costos operativos, como se ilustra en el gráfico a continuación, en el que la línea continua muestra la reducción lograda en la relación de los costos opex a activos brutos (inversiones) mientras que la línea segmentada muestra como esa reducción hubiera sido más significativa si no se hubiese tenido el efecto de la depreciación del dólar.

- 6) No hay base normativa para considerar que los costos del SO y SC deban asignarse solo al Opex Base

El RTHD no indica específicamente que los costos indirectos no deban ser considerados como incrementales. De acuerdo al artículo 6 del RTHD, los costos operativos incrementales son: "los costos de operación aprobados por el Ente Regulador asociados a inversiones incrementales que no fueron contemplados en el modelo tarifario utilizado para el cálculo de la tarifa vigente". Esta definición no hace ninguna distinción entre costos operativos incrementales directos o indirectos. La única condición para que un costo sea reconocido como costo operativo incremental es de que deba estar asociado a inversiones incrementales. Las inversiones incrementales generan costos operativos incrementales indirectos, como la misma agencia reconoce en su tercer argumento.

La asignación de costos indirectos de SO y SC sigue los lineamientos del Manual de Cuentas, emitido por la propia Agencia mediante Resolución SSDH N° 1151 /2004. En la página 50 de dicho Manual se incluye el elemento de costo denominado Asignaciones y cargos a Concesiones (código 254) y en la página 67 describe lo siguiente: "Este elemento deberá registrar el crédito por asignaciones y cargos por conceptos de gastos comunes asignados a cada una de las concesiones o unidades de negocio de la empresa. Las metodologías de asignación y cargo asociadas a las actividades reguladas deberán ser aprobadas por la Superintendencia antes de su aplicación por parte de la empresa".



Dicha metodología fue aprobada por la ANH mediante SSDH 1088/2004, a partir de ese momento, YPFB Transporte aplicó dicha metodología para clasificar los ítems que involucra el concepto de asignaciones.

En el Anexo 1 se incluye una descripción detallada de la aplicación de la metodología de Asignación de Costos aprobada por el Ente Regulador, a los costos de la gestión 2005. Se observa que dicha metodologías no indica ninguna excepción para que los Costos SC y SO sean asignados a las unidades incrementales.

La citada Metodología deja sin efecto cualquier otro criterio que se haya aplicado previo a la emisión de la misma. Se reitera que la aplicación de la MAC se realiza recién a partir de la gestión 2005, tras un proceso de revisión por parte del Ente Regulador:

- La Metodología de Asignación de Costos fue aprobada por el Ente Regulador mediante R.A. SSDH N 088/2004 de 5 de noviembre de 2004 que, en su resolución segunda indica: "SEGUNDO.- La citada Metodología deberá ser utilizada por las empresas concesionarias de transporte con carácter obligatorio a partir de la presentación del presupuesto programado correspondiente a la gestión 2005".
- Después de un proceso de revisiones y aclaraciones, el Ente Regulador aprobó específicamente la Metodología de Asignación de Costos de YPFB Transporte, mediante nota SH 5348 DEF 0634/2005 CAR de 7 de julio de 2005.

Cualquier modificación por parte de la ANH en la asignación de costos de SO y SC debe estar enmarcada y hacer referencia a la Metodología de Asignación de Costos aprobada por la misma ANH según la RA SSDH N 088/2004 y la SH 5348 DEF 0634/2005, citadas.

Por lo expuesto, YPFB Transporte solicita que la ANH reconozca la apropiación de los costos comunes de SO y SC al Opex Incremental por un monto de \$us 1.753,651 en la forma realizada por YPFB Transporte.

#### **Informe DEF 0045/2012 INF- Análisis de la ANH al Recurso de Revocatoria contra la RA 1667/2011**

YPFB Transporte presentó a la ANH los argumentos por los cuales los costos incrementales deberían asignarse al Incremental y no al Opex Base. Al respecto, la Dirección Económica y Financiera ha podido verificar los antecedentes y principios bajo los cuales se aprobó la Metodología de Asignación de Costos. De dicha verificación, se puede indicar que la metodología citada, no considera una asignación al Opex Incremental toda vez que fue aprobado después de la Revisión Tarifaria en la que no existía Opex Incremental, razón por la cual no existe una normativa aplicable específica para la asignación del Incremental, razón por la cual el Ente Regulador, bajo los principios de razonabilidad y prudencia considera los costos directos del Incremental y su reclasificación en el Opex Base.



En ese entendido, la ANH concluye lo siguiente:

- En gestiones pasadas, la aprobación de presupuestos relacionados con el OPEX Incremental, nunca han considerado los costos indirectos asociados a nuevas inversiones, los costos indirectos deben tener una clasificación diferente. En ese sentido, estos costos indirectos no deben formar parte de los costos incrementales de YPFB Transporte.
- Los costos de operación incrementales deben incluir únicamente los costos de operación directos para fines de cálculo de la tarifa de transporte, porque los costos incrementales son distorsionadores del contexto tarifario.
- Si bien las nuevas inversiones generan costos de operación directos e indirectos regulatoriamente, se deben considerar únicamente aquellos costos directos relacionados con las nuevas inversiones.



- La metodología citada, no considera una asignación al Opex Incremental toda vez que fue aprobado después de la Revisión Tarifaria en la que no existía el Opex Incremental, en ese entendido, el Ente Regulador, bajo los principios de razonabilidad y prudencia considera los costos directos del Incremental y su reclasificación en el Opex Base.
- Por lo anteriormente expuesto, la asignación de estos costos comunes se deben apropiar al OPEX Base, por lo tanto, se considera \$us 1.753,651 como razonables y prudentes en el Opex Base.

## II. PROYECTO CAPEX

### **Recortes Infundados**

#### **Recurso Revocatoria a la RA 1667/2011 –YPFB Transporte**

YPFB Transporte señala que la RA 1667/2011 reitera el recorte CAPEX sin una adecuada fundamentación, y que no se ha adecuado a los criterios establecidos por la Resolución Ministerial R.J. N° 012/2010 (RJ 012/2010) de 15 de abril de 2010.

### Defensivos de Río Ichilo

YPFB Transporte sostiene que el monto ejecutado en este proyecto (\$us 278.134) debe ser reconocido en su totalidad en virtud a los siguientes justificativos:

- Los defensivos del Río Ichilo cumplieron su función de dar seguridad y continuidad operativa al Gasoducto GCY, y no perduraron debido a un evento extraordinario, como fue la inundación ocasionada por el fenómeno del Niño.
- No es correcta la afirmación de la ANH de que la ejecución del Proyecto Defensivos Río Ichilo no fue comunicada a ente regulador.

Más adelante, el memorial de referencia hace conocer el justificativo de YPFB Transporte manifestando lo descrito en la RJ 012/2010, y posteriormente describe lo indicado por esta ANH al respecto.

YPFB Transporte hace mención a que no se evidenció a que la ANH haya efectuado un pronunciamiento expreso sobre el argumento de la calidad del diseño, por lo que corresponde que la ANH se pronuncie expresamente sobre la calidad del diseño y de los argumentos expuestos en el recurso jerárquico con relación al incumplimiento a las recomendaciones.

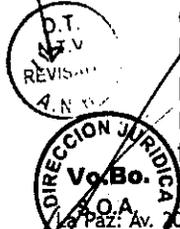
La ANH indicó en la RA 1667/2011 que en base a la valoración objetiva y a la inspección administrativa realizada, se revisó la inversión CAPEX (defensivos Río Ichilo) habiéndose establecido que al no haber elementos que demuestren la racionalidad y prudencia para la ejecución de la inversión, la misma constituyó en una obra no útil ni utilizable.

En la inspección administrativa se hizo una presentación de la construcción de los defensivos, argumentando el hecho que los mismos estaban destinados a proteger el ducto por esa temporada de lluvias 2006-2007; sin embargo, no se mostró ningún documento que vale que esta obra se construía para la duración de cuatro ó cinco meses, que se considera es el periodo de lluvias.

La justificación de YPFB Transporte señala lo siguiente:

Los defensivos el Río Ichilo cumplieron su función de dar seguridad y continuidad operativa al gasoducto GCY y no perduraron debido a un evento extraordinario, como es la inundación ocasionada por el fenómeno del Niño. Si bien estos defensivos ni perduraron en el tiempo, cumplieron su función inicialmente planteada, puesto que no retardaron el efecto del daño al producto, dando la oportunidad de planificar e iniciar trabajos de resguardo operativo, como ser el desplazamiento del ducto. De esta manera

10 de 12



los defensivos sirvieron para evitar que se produzca una emergencia inmediata, y por ende una interrupción del servicio y desabastecimiento a los mercados.

Indica YPFB Transporte que no es correcta la afirmación de la ANH de que la ejecución del Proyecto Defensivos del Río Ichilo no fue comunicada al ente regulador, puesto que se hizo llegar copias de las notas en un anexo, y señalan que la ejecución del proyecto fue reportado en el Informe Presupuesto de Inversión de Capital 2006.

Con relación a la prueba se incluyó información relacionada al Proyecto, señalando que los defensivos del Río Ichilo cumplieron su función de dar seguridad y continuidad operativa al Gasoducto GCY y no perduraron debido a un evento extraordinario, como es la inundación ocasionada por el fenómeno de El Niño, adjuntando planos de diseño técnico aprobados por el SEARPI, recortes de prensa, y otros.

### **Informe DTD 0053/2012 e Informe Complementario DTD 0130/2012 –Análisis de la ANH al Recurso de Revocatoria contra la RA 1667/2011**

En primera instancia, al conocerse que los defensivos no permanecieron en el lugar, se vio por conveniente que la empresa YPFB Transporte haga conocer las bases del diseño de ingeniería a fin de identificar si el origen de la no existencia de los defensivos construidos en el Río Ichilo, hubiera sido generada por una mala calidad del diseño.

Sin embargo, en base a un posterior análisis, se concluyó que al margen de una buena o mala calidad del diseño, lo fundamental fue que la inversión no prevaleció para el objeto de crear defensivos que debían proteger el ducto.

Si bien la empresa hizo conocer dentro de un listado de varios proyectos esta obra, este ente regulador no conoció en esa oportunidad a la información detallada del proyecto, por tanto, menos pudo aprobar el mismo.

De todas maneras, YPFB Transporte esgrime argumentos que no son comprobables, por lo que esta ANH reitera en el marco de la objetividad, que la obra por más que haya tenido un buen diseño y que se hubieron producido fenómenos naturales que concretamente hayan atacado a los defensivos del Río Ichilo y demás suposiciones, no amerita ser reconocida esta inversión por no haber sido una inversión útil ni utilizable. Por el contrario, se pudo en riesgo el operativo al ducto al construir defensivos de manera temporal.

Por todo lo anterior corresponde ratificar el corte establecido en la RA 0645/2010 de 7 de julio de 2010.

#### **CONSIDERANDO:**

Que otros argumentos esgrimidos por la recurrente no son conducentes a la materia objeto del presente recurso de revocatoria, lo que no ameritan mayores consideraciones de orden legal.

#### **CONSIDERANDO:**

Que en virtud a lo dispuesto en el artículo 138 del Decreto Supremo No. 29894 de 7 de febrero de 2009, que determinó la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, se emitió la Resolución Administrativa SSDH No. 0474/2009 de 6 de mayo de 2009 y la Resolución Administrativa ANH No. 0475/2009 de 7 de mayo de 2009, mediante las cuales se adecuó el cambio de nombre de la Superintendencia de Hidrocarburos por el de Agencia Nacional de Hidrocarburos.



**POR TANTO:**

El Director Ejecutivo Interino de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, en ejercicio de las facultades y atribuciones que la ley le confiere, conforme a lo dispuesto por el inciso i) del artículo 10 de la Ley 1600, y conforme a lo dispuesto por el artículo 89 del D.S. 27172,

**RESUELVE:**

**ÚNICO.-** Rechazar el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa YPFB Transporte S.A., contra la Resolución Administrativa ANH No. 1667/2011 de 14 de noviembre de 2011, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado, de conformidad a lo establecido por el inciso c), párrafo II del artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo, aprobado mediante el D.S. 27172.

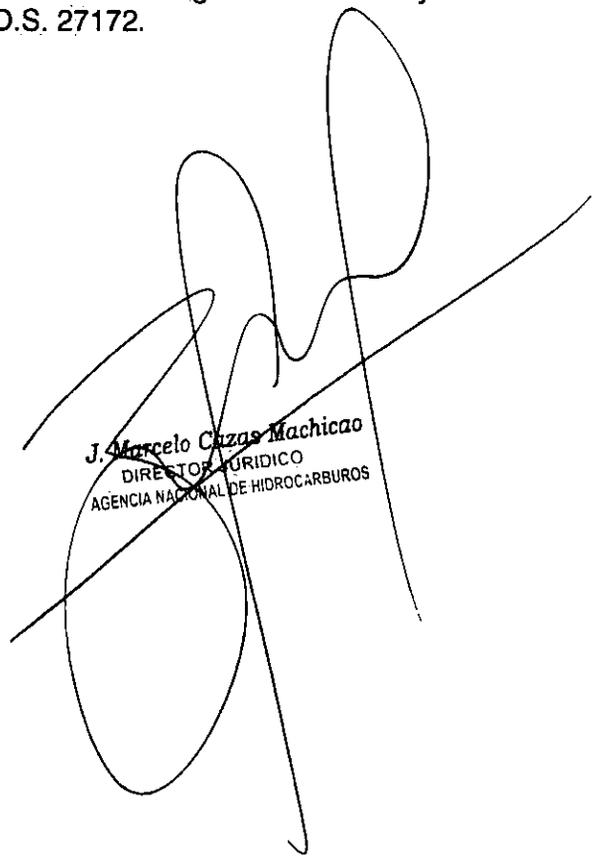
Notifíquese mediante cédula.



Abog. Sergio Ortiz de la Roca  
ABOGADO I  
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS



Ing. Gary Medrano Villamor, MBA.  
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.  
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS



J. Marcelo Cuzco Machicao  
DIRECTOR JURIDICO  
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS