

RESOLUCION ADMINISTRATIVA ANH No. 0617/2012
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. 5118 a 5126 de obrados, adjuntando Anexos cursante de fs. 5127 a 5136 de obrados, contra la Resolución Administrativa ANH No. 1668/2011 de 14 de noviembre de 2011 (RA 1668/2011), cursante de fs. 5052 a 5113 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:

O.P.E.X

COSTOS DE OPERACIÓN INCREMENTALES

- Asignaciones y Alocaciones

CAPEX

- Cambio de Revestimiento GCY

CONSIDERANDO:

Que mediante memorial de 15 de febrero de 2006, 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 2005" (Presupuesto Ejecutado 2005)

CONSIDERANDO:

Que mediante la Resolución Administrativa SSDH No. 0111/2009 de 27 de enero de 2009 (RA 0111/2009) 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 2005" 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 5 de marzo de 2009, YPFB Transporte interpuso Recurso de Revocatoria contra la citada RA 0111/2009.

Que, mediante Resolución Administrativa ANH N° 0548/2009 (RA 0548/2009) 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. 0111/2009 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 Osvaldo Ascarrunz
ABOGADO I
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS



CONSIDERANDO:

Que YPFB Transporte interpuso Recurso Jerárquico contra la RA 0548/2009, habiendo el Ministerio de Hidrocarburos y Energía (MHE) emitido la Resolución Ministerial R.J. N° 011/2010 (RJ 011/2010) de 15 de abril de 2010, cursante de fs.376 a 502 de obrados, por la cual se revocó parcialmente la RA 0548/2009 y en su mérito la RA 0111/2009, debiendo la Agencia emitir una nueva resolución administrativa.

CONSIDERANDO:

Que en cumplimiento a lo dispuesto por la mencionada Resolución Ministerial R.J. N° 011/2010, esta Agencia emitió la Resolución Administrativa ANH No. 0644/2010 de 7 de julio de 2010.

CONSIDERANDO:

Que mediante memorial presentado el 20 de agosto de 2010, cursante de fs. 195 a 223 de obrados, YPFB Transporte interpuso recurso parcial contra la RA 0644/2010.

CONSIDERANDO:

Que la ANH emitió la Resolución Administrativa ANH No.1250/2010 (RA 1250/2010) de 9 de noviembre de 2010, cursante de fs. 4834 a 4900 de obrados, mediante la cual resolvió el recurso de revocatoria contra la RA 0644/2010, la misma que fue legalmente notificada el 14 de diciembre de 2010, conforme consta a fs. 4901 de obrados.

CONSIDERANDO:

Que mediante memorial presentado el 7 de diciembre de 2010, cursante de fs. 4902 a 4921 de obrados, YPFB Transporte interpuso recurso jerárquico por supuesto silencio administrativo contra la RA 0644/2010, adjuntando Anexo (Asignaciones y Alocaciones) cursante de fs. 4922 a 4928 de obrados.

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución Ministerial R.J. N° 061/2011 de 13 de julio de 2011, y puesta en conocimiento de ésta Agencia el 29 de agosto de 2011, la misma de manera inusual y sin fundamento jurídico 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 0644/2010 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° 061/2011, esta Agencia emitió la referida Resolución Administrativa ANH No. 1668/2011 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. 5137 de obrados, la Agencia admitió el recurso de revocatoria interpuesto por YPFB Transporte contra la citada RA 1668/2011, 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. 5181 de obrados, habiendo la recurrente mediante memorial presentado el 27 de febrero de 2012, cursante a fs.51422 de obrados, presentado prueba cursante de fs. 5143 a 5148 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. 5140 de obrados.

CONSIDERANDO:

Que consta el Informe Técnico DTD 0050/2012 de 15 de febrero de 2012, cursante de fs. 5149 a 5154 de obrados, y el Informe Complementario DTD 0129/2012 de 30 de marzo de 2012, cursante de fs. 5155 a 5162 de obrados, emitidos por la Dirección de Transporte por Ductos, y el Informe DEF 0044/2012 INF de 16 de marzo de 2012, cursantes de fs. 5163 a 5177 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. 5178 a 5180 de obrados, YPFB Transporte presentó sus alegatos.

CONSIDERANDO:

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

I. COSTOS DE OPERACIÓN INCREMENTALES

Asignaciones y Alocaciones

Recurso Revocatoria a la RA 1668/2011 - 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 Unico 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 2005, había 124 unidades de negocio en total, 18 unidades de Soporte Operativo, 18 unidades de Soporte Corporativo y 88 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 Receptores de Costos (de Soporte Corporativo y Soporte Operativo)			
	Soporte Corporativo	Soporte Operativo	Opex Base por Concesión (Estaciones y Ductos)		Opex Incremental por Concesión (Estaciones y Ductos)	
			Gas	Líquidos	Gas	Líquidos
Asignación de Soporte Corporativo hacia Concesiones (Estaciones y Ductos)	(4,604,839.00) 100%		1,994,162.00 43%	2,311,996 80%	210,134 5%	88,547 2%
Asignación de Soporte Operativo hacia las Concesiones (Estaciones y Ductos)		(5,317,917.00) 100%	1,954,037 37%	2,678,113 50%	501,208 9%	184,559 3%
Total Gas / Líquidos			3,948,198	4,990,109	711,342	273,106
Total Base / Incremental			8,938,308		984,448	

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 practicas 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 revision 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):

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



D.T.
N.T.V.
REVISADO
A.N.H.

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 siete 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 Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos (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:

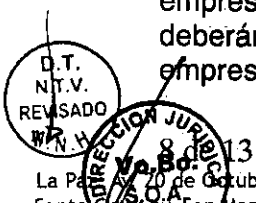
- a) El aumento del tamaño de la empresa, la empresa ha duplicado sus activos y por ende sus Costos SO y SC también han sufrido incrementos.
- b) Devaluación del dólar, a partir del 2007, la empresa cuyas tarifas están denominadas en dólares para cubrir sus gastos denominados en Bolivianos. La estimación 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 984.448 en la forma realizada por YPFB Transporte.

Informe DEF 0044/2012 INF - Análisis de la ANH al Recurso de Revocatoria contra la RA 1668/2011

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 establece 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 de asignación de costos no considera una asignación al Opex Incremental, toda vez que fue aprobado después de la Revisión Tarifaria en la que no existía 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 los \$us 984.448 como razonables y prudentes en el Opex Base.

II. PROYECTO CAPEX

Recortes Infundados

Recurso Revocatoria a la RA 1668/2011 - YPFB Transporte

YPFB Transporte señala que la RA 1668/2011 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° 011/2010 (RJ 011/2010) de 15 de abril de 2010.

Proyecto Cambio de Revestimiento GCY

YPFB Transporte sostiene que el monto ejecutado en este proyecto (\$us 1.482.395,95) debe ser reconocido en su totalidad en virtud a los siguientes justificativos:

- El contrato con SERPETROL debe ser reconocido en su totalidad por un monto de \$us 756.698.41, conforme con lo que la ANH definió en su RA 1668/2011.
- Los trabajos realizados en este ducto con otros contratistas (\$us 397.438,64) deben ser reconocidos en vista de que dichos trabajos fueron necesarios al momento de ejecutar este proyecto.
- La ANH deberá considerar, al igual que en otros proyectos, los ítems de administración del proyecto, overhead, equipos y materiales necesarios para la ejecución de cualquier proyecto.

Más adelante, el memorial de referencia hace conocer el justificativo de YPFB Transporte manifestando lo descrito en la Resolución Ministerial R.J. N° 061/2011 (RJ 061/2011) de 13 de julio de 2011, y posteriormente describe lo indicado por ésta ANH al respecto, refiriéndose a que desde el punto de vista conceptual y en base al contrato suscrito con SERPETROL, se ratifica el monto reconocido por la RA 0644/2010. Las otras actividades que no tiene que ver con el cambio de revestimiento no pueden ser reconocidas en este proyecto.



Al respecto YPFB Transporte realiza una justificación manifestando lo siguiente:

El monto ejecutado en este proyecto con actividades y tareas relacionadas alcanza a \$us 1.482.395,95, dando cuenta que el contrato con SERPETBOL fue de \$us 756.698,41, conforme a lo que la ANH definió en la referida RA 1668/2011.

En base al lineamiento del MHE se concretó la inspección administrativa, donde la ANH tuvo la oportunidad de revisar la información en detalle con la debida explicación de técnicos de YPFB Transporte, definiéndose la información que se debía presentar. Asimismo, se indica que la ANH calificó de muy útil la inspección, pero considera que la información con respecto al proyecto de cambio de revestimiento no fue debidamente valorada, puesto que no reconoce ningún gasto adicional al ya aprobado en la RA 0644/2010.

Se hace una relación de la información revisada en la inspección administrativa, señalando que esta ANH debería reconocer la totalidad del monto. Por otra parte, hacen referencia a los gastos realizados por otros contratistas que asciende a la suma de \$us 397.438,64, dando cuenta que se requería realizar otras actividades dentro de la

10 de 13



seguridad operativa del ducto GSCY, y que dichos trabajos fueron necesarios al momento de ejecutar el Proyecto.

Por último, indica que la ANH debería considerar al igual que en otros proyectos, los ítems de administración, overhead, equipos y materiales necesarios para la ejecución de cualquier proyecto.

Con relación a la prueba presentada, se incluyó información relacionada al Proyecto como ser el detalle de los costos, así como una relación de partes diarios de trabajo mediante una planilla que reportó los montos erogados entre abril y octubre de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2005.

Informe DTD 0050/2012 e Informe Complementario DTD 0129/2012 –Análisis de la ANH al Recurso de Revocatoria contra la RA 1668/2011

Respecto a la prueba presentada, en ésta se incluye la relación de importes de lo que YPFB Transporte denomina Gas Exportación. En ese global están incluidos no sólo gastos relacionados expresamente al cambio de revestimiento, sino otros gastos que no hacen expresamente a esa actividad. En la planilla se perciben montos globales de los cuales se discrimina el gasto que corresponde al cambio de revestimiento que es el mismo monto reconocido por la ANH, y en otros se incluyen montos de obras extraordinarias del servicio de la empresa Serpetbol, que son actividades propias de mantenimiento de líneas. El monto de estos gastos extras significa un 70% adicional al monto de cambio de revestimiento.

Por otra parte, se consigna otro monto adicional que significa un monto igual al 90% del cambio de revestimiento que también incrementa el gasto del proyecto en esa proporción, con lo que con esos dos montos extras se tendría un 160% incrementado del monto de Cambio de Revestimiento, por lo que este incremento es irracional y por consiguiente no puede ser reconocido.

Por último, se presentan los costos indirectos que tienen que ver con los costos administrativos, overhead y costos financieros, y finalmente se identifican los equipos y materiales. Si bien se han presentado un detalle de estos costos, no se identifican con precisión a que actividad corresponde cada gasto. Por tanto, sólo se podrá ponderar un monto en base a una proporcionalidad que le corresponde al Cambio de Revestimiento.

Las actividades extras al Cambio de Revestimiento no son consideradas en razón a que las mismas son actividades inherentes que deberían estar contempladas en los costos unitarios del contrato, en el entendido que estos costos unitarios han sido ajustados al momento de la contratación de adjudicación con la empresa Serpetrol.



Los trabajos extras como ser; sobre excavación, colocado de camisa, tapado y compactado, obras especiales de control de erosión, reforestación y otros, son actividades que debieron estar contempladas en el contrato, por ser estas actividades inherentes al servicio específico, y en ningún caso debería significar un costo tan alto como para llegar a un 70% adicional, no siendo racional reconocer dicha actividades, menos aún las obras que no tienen relación alguna con el objeto del referido contrato.

Respecto a los costos indirectos, se realiza la ponderación en base a una proporcionalidad, en virtud a que no existe una asignación precisa en la información presentada por YPFB Transporte para cada ítem, por lo que el resultado de ese análisis es el siguiente:

Monto asignado al cambio de revestimiento	\$us 446.080 (a)
Monto global de costos indirectos y otros	\$us 328.259 (b)
Porcentaje ponderado proporcionalmente	38,65% (c)
Monto incremental a ser reconocido	\$us 126.872 (b) x (c) = (d)
Monto total a ser reconocido en esta inversión CAPEX	\$us 572.952 (a) + (d)



g

Cabe recordar que el trabajo ejecutado de cambio de revestimiento reportado se refiere únicamente a una obra con una longitud del ducto de 4 Km, por lo que invertir más de \$us 300000 en actividades colaterales en una longitud reducida, resulta irracional.

Con relación al Proyecto Cambio de Revestimiento, si bien se han revisado los documentos pertinentes tanto en las instancias anteriores como en la inspección administrativa, no se ha constatado la ejecución que tiene que ver con el cambio de revestimiento propiamente dicho. Por otra parte, consideramos que lo racional y prudente es reconocer objetivamente lo que concretamente se ejecutó como cantidad de metros del Gasoducto GSCY y que ha sido objeto de cambio de revestimiento por el costo unitario que cobró el contratista para este fin según contrato. Los demás gastos que se hubieran incurrido no tienen relación con el proyecto en sí, por lo que no se puede reconocer los mismos. En todo caso, en las instancias anteriores se han descrito los fundamentos para reconocer en la RA 0644/2010, correspondiendo en ésta ratificar dicho reconocimiento.

En ese entendido, la ANH concluye lo siguiente:

- Se han agotado las instancias de análisis al respecto, habiéndose constatado de acuerdo a la información presentada que se ha realizado el cambio de revestimiento en una longitud mucho menor a lo programado (4 de 15 Km), habiendo incurrido –pese a ello- en un gasto mayor al programado (de \$us 1.200.000 a \$us 1.482.396), por lo que esta ANH considera que corresponde reconocer únicamente el monto ejecutado para la longitud que fue objeto de cambio de revestimiento en base al contrato suscrito para el efecto.
- En este sentido, reiteramos que la esencia del proyecto se establece en el contrato 051-04-T-C, donde se consigna el precio unitario y el objeto del contrato, y al no existir justificativos respaldados de los trabajos adicionales que se dice se habrían realizado como ser; a) por haberse encontrado la cañería a mayores profundidades, b) los trabajos de sobre-excavación, relleno y compactado, y c) otras actividades como ser cambios de camisas, soldaduras, remediación por erosión defensivos en el río Parapetí y menores, no corresponden al contrato específico, por lo que racionalmente se debe aprobar lo especificado en el proyecto exclusivamente.
- Finalmente, concluimos que desde el punto de vista regulatorio, lo racional y prudente es reconocer objetivamente lo que concretamente se ejecutó como cantidad de metros del gasoducto GSCY y que han sido objeto de cambio de revestimiento, multiplicando por el costo unitario que cobró el contratista para este fin, por tanto se ratifica el reconocimiento establecido en la RA 0644/2010 de \$us 446.080.
- Al contar sólo con montos globales de costos indirectos y otros relacionados, y tomando en cuenta que no se cuenta en el detalle con la asignación precisa que identifique el gasto de tal manera que se pueda determinar si corresponde o no al Cambio de Revestimiento, consideramos razonable realizar una ponderación proporcional.
- En este sentido, se ha calculado esa proporcionalidad que resulta en un porcentaje del 38.65% de \$us 328.259 que serán reconocidas en forma adicional al monto anterior, obteniéndose un nuevo monto de \$us 572.952 que deberá ser incluido en el Presupuesto Ejecutado por la gestión 2005, en sustitución al monto anterior reconocido, es decir;

Monto reconocido en la RA 0644/2010	\$us 446.080.-
Monto Incremental de Ajuste	\$us 126.872.-
Monto total reconocido Proyecto Cambio Revestimiento GSCY	\$us 572.952.-



9

Por lo que se debe incluir la reasignación en el Presupuesto Ejecutado 2005 de YPFB Transporte, de la siguiente manera:

Concesión Gas Mercado Exportación "Cambio de Revestimiento GSCY \$us 572.952

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,

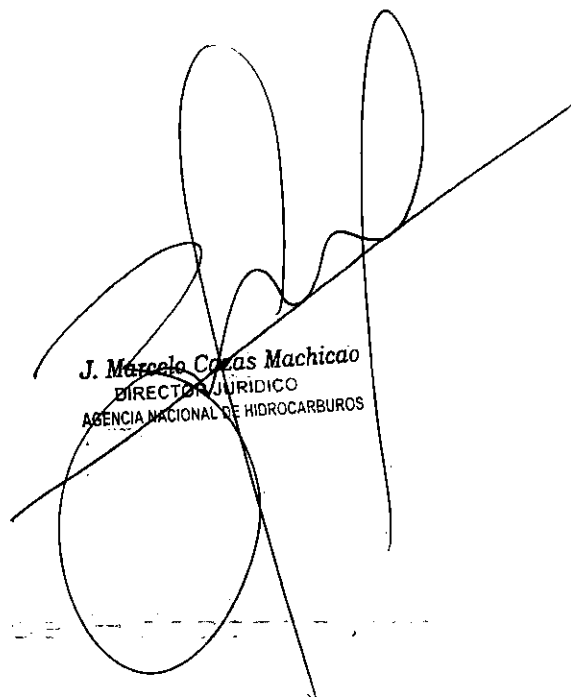
RESUELVE:

ÚNICO.- Aceptar el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa YPFB Transporte S.A., contra la Resolución Administrativa ANH No. 1668/2011 de 14 de noviembre de 2011, revocando parcialmente el acto administrativo impugnado de conformidad a lo establecido por el inciso b), párrafo II del artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo, aprobado mediante el D.S. 27172, únicamente respecto al Proyecto Cambio de Revestimiento GCY. En consecuencia se aprueba como parte del Presupuesto Ejecutado 2005, el siguiente monto; Concesión Gas Mercado Exportación "Cambio de Revestimiento GSCY \$us 572.952, y se confirma la citada Resolución Administrativa ANH No. 1668/2011 de 14 de noviembre de 2011, respecto a que la asignación de los costos directos del incremental y su reclasificación se deben apropiar al Opex Base.

Notifíquese mediante cédula.



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



J. Marcelo Casas Machicao
DIRECTOR JURÍDICO
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS