



► RADEHM • Número 33-34 ◀
► Mayo - Julio • Agosto - Octubre • 2022 ◀

DOCTRINA

OC SACRISTÁN, Estela B.: Monopolio natural: el caso del transporte del petróleo crudo por ductos.

OC RUEDA, Pablo y PELLIZZARO ARENA, Sofía: Captura, almacenamiento y utilización de dióxido de carbono: una propuesta de largo plazo en la Argentina de hoy.

OC LAGO RODRÍGUEZ, José Francisco: Oportunidades del gas natural argentino en el marco de la agenda de transición energética.

OC TISSERA MARIANI, Federico: El hidrógeno renovable en la senda de la transición energética.

OC SCHÖLLER, Román Marcelo: Relación entre el teorema de Ronald Coase y las proposiciones de Modigliani-Miller y su aplicación al campo de la energía.

OC SANTAMARÍA, Gonzalo y VAINSTEIN, Martín: Interferencias en el mercado de generación de energía eléctrica: lecciones a partir de arbitrajes internacionales.

OC POZO GOWLAND, Francisco y POZO GOWLAND, Héctor: Transferencias de acciones en la industria eléctrica: condiciones y limitaciones.

OC PONTEL TABOSSO, Alejandro: ¿Qué implicancias jurídicas tiene que un mineral sea declarado estratégico? Perspectivas generales y el particular caso del litio.

ENSAYO

OC DONDO, Santiago J. y FRÁVEGA, Manuel: Litio, industria minera y gestión ambiental. Reseña de nueva normativa de la Provincia de Jujuy (decreto 7751/2023).

RECENSIÓN

OC ARDIZZONE, Mariana: *Contratos internacionales de energía en el Derecho continental y en el Derecho anglosajón. Contratos asociativos, cesiones y transferencias (International energy contracts. The Common Law and the Civil Law approach to joint ventures and farmouts)*, por Francisco J. Romano y Peter Roberts.

MONOPOLIO NATURAL: EL CASO DEL TRANSPORTE DE PETRÓLEO CRUDO POR DUCTOS

NATURAL MONOPOLY: THE CASE OF CRUDE OIL TRANSPORTATION VIA DUCTS*

Por ESTELA B. SACRISTÁN**

Resumen: En este trabajo se postula, luego de una introducción teórica, el modo de interpretación de los elementos de monopolio natural que anidan en un sistema de transporte de crudo por ductos, y sus efectos, desde una visión comparatista.

Abstract: This paper poses, after a theoretical introduction, an interpretation of the natural monopoly elements that dwell in a system of transportation of crude oil via ducts, and their effects, from a comparatist viewpoint.

Palabras clave: crudo, transporte por ductos, monopolio natural.

Key words: crude, transportation via ducts, natural monopoly.

§ 1. INTRODUCCIÓN

Las nuevas tecnologías tienen habilidad para aumentar, claramente, la producción de hidrocarburos; como resultado de ello, aparece la necesidad de inversión y construcción de infraestructuras para transportar esos recursos, desde las regiones en que son producidos hasta los lugares de consumo, es-

* Recibido: 5/7/2022. Aceptado: 16/1/2024.

** Doctora en Derecho (UBA, 2006). Especialista en Derecho Administrativo Económico (UCA, 1998). Secretaria del Instituto de Derecho Administrativo de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, y miembro del Instituto de Derecho Constitucional “Segundo V. Linares Quintana” de dicha Academia. Docente en la Universidad Austral, en la UCA, en la UBA y en el CEARE. Recibió, entre otros, el Premio “Corte Suprema de Justicia de la Nación” (1995). Integra el directorio del Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires. Trabajó en la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en la Administración pública, en la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal y en el Consejo de la Magistratura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Correo electrónico: es@bgcv.com.ar.

tén ubicados en el país o en el extranjero¹. Uno de esos hidrocarburos es el petróleo crudo, o simplemente “crudo”.

Independientemente del paso del tiempo, el petróleo crudo continúa en su trascendente rol como fuente no renovable de energía más tradicional y significativa². Ahora, el crudo, una vez extraído –tratado, o, en su caso, procesado– requiere ser transportado hasta el lugar donde se lo almacenará para su posterior despacho, o hasta el lugar donde se lo fraccionará o refinará para el posterior despacho de subproductos³. Los campos petroleros más importantes tienen conexión directa con oleoductos, y éstos resultan esenciales para que el petróleo pueda ser transportado a los fines de su posterior conversión en derivados que alcanzarán a los consumidores⁴. Es claro que no siempre fructifican con éxito los planes de expansión de los sistemas existentes⁵.

A efectos del presente, tengamos en cuenta que existen diversas formas de transporte de crudo. Veamos:

a) *DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE CRUDO*. — El transporte de crudo puede efectuarse por ductos, buques tanque, barcos petroleros, vagones ferroviarios o camiones. A efectos del presente, tengamos en cuenta que los oleoductos –por los que se bombea el crudo para transportarlo– usualmente están hechos de acero⁶, tienen un diámetro variable que puede llegar a,

¹ MURRILL (2016).

² El crudo y otros líquidos producidos a partir de combustibles fósiles se refinan en productos del petróleo que se emplean para diversos propósitos. Los biocombustibles también se emplean como productos del petróleo, principalmente en mezclas con naftas y diesel. El petróleo ha sido históricamente la fuente principal más grande para el consumo energético total anual de los Estados Unidos. Empleamos productos del petróleo para impulsar vehículos, calefaccionar edificios y generar electricidad: “Crude oil and other liquids produced from fossil fuels are refined into petroleum products that people use for many different purposes. Biofuels are also used as petroleum products, mainly in mixtures with gasoline and diesel fuel. Petroleum has historically been the largest major energy source for total annual U.S. energy consumption. We use petroleum products to propel vehicles, to heat buildings, and to produce electricity”. Conf. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (2021).

Cerca del 90% de la totalidad de los combustibles empleados para transporte provienen del crudo, conf. ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (2013) p. 22.

³ Para la Argentina, ver, en especial, la resolución SEyM 120/2017 (B.O. 5/7/2017), Anexo, figura 400.1, en p. 18.

⁴ ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (2013) p. 43.

⁵ Vale mencionar la experiencia del Keystone XL, cuyo derrotero arrancó en julio de 2008, cuando TransCanada anunció planes de expansión de su sistema de oleoducto existente, Keystone, hasta la Costa del Golfo, pasó por toda clase de incidencias positivas y negativas que confluyeron en una aparente politización del proyecto, y recientemente ha sido fulminado con una orden ejecutiva del presidente Biden, de enero de 2021, que revocó la autorización otorgada en 2019. Ver *Executive Order 13990*, del 20/1/2021, Sec. 6.

⁶ Para la Argentina, ver la resolución SEyM 120/2017 (B.O. 5/7/2017), numeral 423.2.3, p. 36. También se admite otro tipo de material diferente del acero, con previa consulta, conf. resol. SEyM 120/2017 (B.O. 5/7/2017), p. 46, esp. numerales 423.2.4 y 423.2.5 [R], “Materiales diferentes del acero”.

aproximadamente, 48 pulgadas (1200 mm), según los casos⁷. Ciertamente es que los oleoductos no tienen la flexibilidad de otros medios de transporte –como los camiones–, pero resultan más seguros⁸. Asimismo, notemos que lo que visualizamos mentalmente como tubería o cañería empleada para transferir el crudo de un lugar a otro integra algo que constituye un “sistema”, con sus tuberías usualmente enterradas⁹, con sus estaciones de bombeo y otras innumerables instalaciones necesarias para impulsar el crudo en la forma debida, en condiciones de seguridad. Se trata, sin duda, de una industria marcadamente capital-intensiva, ajena o extraña al concepto de “red”¹⁰. Este último concepto aparecería signado por una nota de instantaneidad en su utilización (pensemos en cuánto dura una comunicación telefónica o un intercambio de datos). Aquella industria, en cambio, resulta asociable al concepto de “sistema”, con sus notas de permanencia.

En la Argentina, el transporte de petróleo desde los yacimientos a las refinerías se efectúa principalmente por barcos petroleros o buques tanques, y por oleoductos¹¹. En pos de la integración regional energética, el país puede exportar petróleo a Concepción (Chile) por un oleoducto de 424 km de longitud, que tiene origen en Neuquén y fue inaugurado en 1994¹². Y, sin perjuicio de las prescripciones de la ley 17319 en materia de concesiones de transporte de hidrocarburos líquidos¹³, el transporte por oleoductos se halla, en lo principal, reglado en el decreto 44/1991¹⁴. Este contiene, como anexo, las normas particulares y condiciones técnicas para el transporte de hidrocarburos líquidos por ductos y a través de terminales marítimas y fluviales. Cabe apuntar que dicho decreto puede ser visualizado como una reglamentación de ejecución de la ley, pero también como una reglamentación fruto de la delegación legislativa¹⁵. En su momento, el decreto 44/1991 fue modificado por

⁷ El oleoducto más extenso del mundo, Siberia Oriental-Océano Pacífico, o ESPO, tiene diámetros de 1067 a 1020 mm, según las secciones; los tramos ubicados en áreas con actividad sísmica tienen tres capas de polietileno extruido para prevención de pérdidas. Ampliar en SIN AUTOR (s/f).

⁸ Considérense los dos accidentes de transporte ferroviario de crudo en Canadá con dos meses de diferencia; ampliar en QUENNEVILLE (2020).

⁹ En *Yacimientos Petrolíferos Fiscales c/ Provincia de Mendoza* (1974) se ha puesto de resalto la relevancia de colocar señales que permitan determinar la ubicación y profundidad de las cañerías de un oleoducto.

¹⁰ Cierta doctrina ha rechazado la idea de “red” a efectos de referirse al sistema de oleoducto; ello, en lo principal, en razón de la predictibilidad de lo que se cargará y transportará; en tal sentido, MAKHOLM (2016) pp. 37-38.

¹¹ Los buques tanque parten de Tierra del Fuego, Santa Cruz y el Golfo de San Jorge, hasta Bahía Blanca, Dock Sud y Campana. Los oleoductos comprenden los tramos Puesto Hernández-Neuquén-Bahía Blanca, Bahía Blanca-Buenos Aires y Puesto Hernández-Luján de Cuyo. Conf. INSTITUTO ARGENTINO DEL PETRÓLEO Y EL GAS (2009) p. 15.

Puede verse un mapa de ellos en MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS - SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DE DESARROLLO (2016), esp. p. 31.

¹² INSTITUTO ARGENTINO DEL PETRÓLEO Y EL GAS (2009) ps. 17 y 31.

¹³ Véase ley 17319 (B.O. 30/6/1967), esp. arts. 39 a 44.

¹⁴ Decreto 44/1991 (B.O. 11/1/1991).

¹⁵ Ver el decreto 44/1991 (B.O. 11/1/1991), cuyo último considerando expresa: “Que la ley 23696, la ley 17319 y los decretos 1055/89, 1212/89 y 1589/89 otorgan facultades para el dictado del presente”.

el decreto 115/2019¹⁶, que permite la celebración de contratos de transporte firme. También debe mencionarse el decreto 540/2021¹⁷, que reglamenta el Transporte No Físico de Hidrocarburos, régimen que fuera unilateralmente impuesto a los transportistas¹⁸.

b) *INTERROGANTE*. — Desde el plano del Derecho administrativo económico, los oleoductos, o ductos empleables para transportar crudo, constituirían infraestructuras que presentan el interrogante acerca de las razones para su concepción como monopolios naturales.

Ese interrogante resultaría de relevancia si se considera la tesis de que el monopolio natural constituye justificativo de la regulación o, en su caso, un justificativo de la declaración de la actividad como servicio público, con sus clásicos caracteres de continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad¹⁹ y, en especial, sus precios no libres sino altamente regulados como tarifas.

El transporte de hidrocarburos realizado por oleoductos en la Argentina es reglado por la ley 17319, reglamentada por el decreto 44/1991, y se erige —según la letra de la fundamentación del texto normativo— en actividad monopólica; ello, a tenor de la literalidad de los considerandos de este último²⁰.

En rigor, el dato preciso acerca de su naturaleza —reglamento de ejecución; reglamento delegado— no es pasible de definiciones definitivas. Recordemos que la línea divisoria entre reglamentos de ejecución y reglamentos delegados, en rigor, no es clara: en *Luis Domínguez c/ Kaiser Aluminio* (1971), la mayoría de la Corte Suprema entendió que mediaba una delegación inválida, y la disidencia señaló que se trataba de una reglamentación de ejecución habilitada por la ley, reglamentación que superaba el examen de constitucionalidad. Puede ampliarse en BIANCHI (1990) pp. 100-102. A su vez, un decreto reglamentario o reglamento de ejecución, en la medida en que respeta la ley formal que reglamenta, viene a ser “parte integrante” de aquella; conf. *Frigorífico Swift S.A.* (1940), esp. cons. 3º; *Krill Producciones Gráficas S.R.L. s/ apelación de clausura* (1993), esp. p. 1243; *Pérez Companc S.A. c/ D.G.A.* (2000), esp. cons. 9º; entre otros. De tal modo, como decreto reglamentario o reglamento de ejecución, el decreto 44/1991 tendría una sustancia muy próxima a la de la ley. A ello se suma que los reglamentos delegados también parecen tener sustancia de ley en la medida del trámite legislativo que fija la ley 26122 (B.O. 28/7/2006) y en tanto no requieren agotamiento de la vía administrativa a efectos de su impugnación; conf. *Fernández, Horacio Ezequiel c/ PEN – Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Dto. 290/95 s/ empleo público* (2000), suscripta por los Dres. Jeanneret de Pérez Cortés y Uslenghi. En igual sentido, PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN (2001), *Dictámenes*, 236:273 y *Dictámenes*, 268:358.

¹⁶ A efectos del presente trabajo, se consulta el texto del decreto 44/1991, en su versión actualizada que incorpora las modificaciones provenientes del decreto 115/2019 (B.O. 8/2/2019).

¹⁷ Decreto 540/2021 (B.O. 23/8/2021) sobre Transporte No Físico de Hidrocarburos.

¹⁸ A efectos de su conceptualización y de sus efectos, cabe remitir a la normativa citada en la nota al pie precedente; el estudio del TFN excede el marco del presente, y por ello sólo se lo ve mencionado aquí.

¹⁹ CASSAGNE (2018) pp. 127-132; MARIENHOFF (1993) pp. 63-85.

²⁰ El decreto 44/1991 repara, en sus considerandos, en “[q]ue el actual sistema de transporte de hidrocarburos por oleoductos (. . .) reviste características monopólicas (. . .).”

Puede razonarse en el sentido de que las características monopólicas estaban dadas por la preeminencia estatal de las concesiones y las instalaciones asociadas hacia 1991: el decreto 44/1991 considera “el actual sistema de transporte”²¹, esto es, actual en esa fecha. El anclaje temporal es evidente. Hoy, como otrora, nada privaría a un operador de utilizar su propio sistema de transporte para evacuar su producción. Por ende, debe precisarse que la caracterización, como actividad monopólica, debería ser acotada, con criterio normativista, al sistema que el decreto 44/1991 toma en consideración en forma expresa: el existente en esa fecha, y así se configuraría el primero de los “recortes” que la noción de monopolio sufre.

Según la letra del citado decreto, el transporte de hidrocarburos líquidos será ejecutado, respecto de la capacidad disponible, “como un servicio público”²². ¿Significa ello una *publicatio* con alcances generales, sin que se efectúe distinción alguna? La respuesta es negativa: debe enfatizarse el acotado campo de *publicatio*, pues sólo comprenderá esa capacidad disponible: se hallará restringido a ella ya que la norma expresa “siempre que exista capacidad disponible”²³. Dicha capacidad disponible –puede enfatizarse a fuer de claridad– será la capacidad remanente luego de satisfacer las necesidades del concesionario. De tal modo, si se adoptare la tesis de que allí donde hay servicio público hay monopolio, este último sufrirá un segundo “recorte” por incidencia del concepto de “capacidad disponible” previsto en la norma: la *publicatio* afectará sólo el mencionado remanente, que viene a conformar la capacidad disponible.

De otra parte, y dentro de las limitaciones presentadas por los dos “recortes” reseñados, la expresión “como un servicio público” no podría dejar espacio para la duda respecto de la voluntad del autor de la norma; ello –vale la pena reiterarlo– con aquellas dos limitaciones. En el plano del léxico empleado por el legislador, se advierte, en general, que no hay una fórmula única para publicar²⁴, y ello conduciría a interpretar que “como un servicio

²¹Que tal característica monopólica exige garantizar los intereses y derechos de los usuarios del sistema de transporte, así como establecer un marco regulatorio y reglamentario de actividad, incluyendo éste a los cargadores y transportadores”.

²² Ver texto transcripto en nota 20.

²³ Decreto 44/1991, capítulo II, régimen de operación de oleoductos y poliductos, art. 9º: “El transporte de hidrocarburos líquidos será ejecutado como servicio público, asegurando el acceso abierto y libre sujeto a las disposiciones del presente Decreto, al sistema de transporte a todo aquel que lo requiera, sin discriminación y por la misma tarifa en igualdad de circunstancia, siempre que exista capacidad disponible, entendiéndose por ésta, la definida en el artículo 6º del presente decreto”.

²⁴ Agrega la doctrina especializada: “En este sentido, el artículo 43 de la ley dispone que, mientras sus instalaciones tengan capacidad vacante y no existan razones técnicas que lo impidan, los transportistas estarán obligados a transportar los hidrocarburos de terceros sin discriminación de personas y al mismo precio para todos en igualdad de circunstancias, obligación que, sin embargo, como se dijo, queda subordinada a la satisfacción de las necesidades del propio concesionario”. Véase POURTEAU y CARASSALE (2019) esp. p. 35.

²⁴ La expresión “como un servicio público” podría conducir a preguntarse si anida allí –respecto de la capacidad disponible– una *publicatio*, o si se trata de una mera especificación

público” significa lo que literalmente expresa. Ameritaría una investigación por separado la cuestión de si un decreto –de ejecución o delegado– puede establecer una *publicatio*, pero lo que ya se adelantara sobre los rasgos sustancialmente de ley material del decreto 44/1991 conduciría a que el camino para esa declaración se halle prácticamente franqueado²⁵, dentro de las exigencias constitucionales y legales formales aplicables. Por último, basar la exigencia de efectuar la actividad “como un servicio público”, establecida en el citado decreto, no en ese recaudo sino en una noción de “interés general” a efectos de la fundamentación de la regulación, no conduciría a conclusiones diferentes respecto del corsé que establece, en relación con la capacidad disponible, el art. 9º del decreto 44/1991²⁶.

—comparativa— de modalidad. La respuesta favorable a la primera opción parecería imponerse. El legislador congresional o administrativo argentino ha utilizado, en variados contextos, diversas redacciones al establecer cuál actividad es servicio público: “. . . funcionen como servicio público . . .” —ley 11742 (B.O. 17/10/1933), art. 7º, inc. e—; “. . . serán ejecutadas como servicio público . . .” —ley 1919 (Código de Minería), R. N. 1885/1886, p. 578, t. o. por decreto 456/1997 (B.O. 30/5/1997), Apéndice, “Del régimen legal de las minas de petróleo e hidrocarburos fluidos”, art. 33; “constituyen servicio público . . .” —ley 24076 (B.O. 12/6/1992), art. 1º—; “Caracterízase como servicio público . . .” —ley 24065 (B.O. 16/1/1992), art. 1º; ley 26221 (B.O. 2/3/2007), art. 2º—; “Reconócese el carácter de servicio público . . .” —ley 25054 (B.O. 16/12/1998), art. 3º—; entre otros muy variados supuestos. Así las cosas, no advierto que el empleo de la expresión “como”, indicativa de una modalidad en una cláusula de modo, y la comparación implícita en ella por inserción de esa expresión, implique diferencias sustanciales respecto de la *publicatio* dispuesta mediante las diversas redacciones mencionadas en forma ejemplificativa.

²⁵ Ver supra, nota 15.

²⁶ Al respecto, advierto, en primer lugar, que la expresión “servicio público” es de origen francés, tiene allí consagración constitucional, y ha influido en variados ordenamientos jurídicos, especialmente en Latinoamérica, pero no en los de tradición anglonorteamericana. Estos últimos se han visto guiados por la noción de *public utility* y, desde *Munn v. Illinois*, 94 U.S. 113 (1876), por la noción de “interés público” como uno de los fundamentos de la regulación. De cara a la regulación, actividad o industria de “interés público”, en la tradición regulatoria estadounidense, no es sinónimo de actividad de “interés general”.

En segundo lugar, la expresión “actividad de interés general” significaría, literalmente, actividad enderezada a satisfacer un interés general, y clásica doctrina; ver MARIENHOFF (1993), p. 36, quien enseña que “la actividad constitutiva de un servicio público sólo puede ser referida a la satisfacción de (. . .) intereses de carácter general. De tal modo, apelar a la expresión “actividad de interés general” como fundamento para la regulación no nos garantizaría evadir la noción de servicio público a efectos de la capacidad disponible.

En tercer lugar, la expresión “actividad de interés general” se aprecia, bajo forma de “servicio”, como servicios de interés general, en el Derecho comunitario europeo, y comprende i) servicios de interés económico general; ii) servicios no económicos, y iii) servicios sociales de interés general. Su adopción bien puede haber representado una fórmula alternativa destinada a esquivar la institución francesa del *service public*. Pero estas tres modalidades fueron formalizadas, en el Derecho comunitario europeo, con posterioridad al año de dictado del decreto 44/1991. Puede ampliarse en EUROPEAN COMMISSION (s/f). Ya en el ámbito nacional, puede agregarse que el legislador congresional argentino ha distinguido entre “servicio público” y “actividad de interés público”; ver, a modo de ejemplo, ley 24076, art. 1º cit., y confrontar ley 24076, art. 45, primer párrafo, *in fine*; ver ley 24065, art. 1º, primer párrafo, y confrontar su segundo párrafo por lo que no aparecerían, *prima facie*, como expresiones mutuamente sustituibles.

SACRISTÁN, Estela B. ❖ “Monopolio natural: el caso del transporte de petróleo . . .”

La actividad, dentro de aquellas dos limitaciones o “recortes”, prestada “como un servicio público”, tendrá sus tarifas²⁷ reguladas²⁸.

Interesa recordar que el ya citado decreto 115/2019 permite celebrar convenios libremente negociados. La clase de contrato permitido bajo este decreto en una sana atmósfera desregulatoria²⁹ y, en general, los supuestos que alcanza, quedarán excluidos de las presentes reflexiones, inspiradas por el decreto 44/1991 y, en especial, en cuanto consideró “[q]ue el actual sistema de transporte de hidrocarburos por oleoductos (. . .) reviste características monopólicas . . .”.

El régimen que aquí nos ocupa presenta sometimiento al régimen de *open access*³⁰ y la individualización de la *common carrier-facility*. El *open access* o acceso abierto se define como “un principio regulatorio por el cual la capacidad no usada, en una instalación hidrocarburífera, se abre al acceso por parte de terceros”³¹. *Common-carrier facility*, en cambio, es una calificación o

²⁷ Decreto 44/1991, capítulo II, régimen de operación de oleoductos y poliductos, art. 10: “Las tarifas percibidas por el transporte serán las aprobadas por la Autoridad de Aplicación y serán iguales para cualquier cargador, bajo similares circunstancias y condiciones respecto al tráfico de hidrocarburos líquidos de igual especificación, transportados por idéntica ruta”.

²⁸ Dichas tarifas, conf. *Bluefield Water Works v. Public Service Commission*, 262 U.S. 679 (1923) esp. pp. 692-693, son aquellas que le permitirán a la compañía obtener aquel retorno sobre el valor de la propiedad empleada para la conveniencia del público igual a la generalmente obtenida al mismo tiempo y en la misma área del país en inversiones en otros emprendimientos comerciales que están acompañados de riesgos e incertidumbres correspondientes. El retorno debería ser razonablemente suficiente para asegurar la confianza en la solvencia de la *utility*, y debería ser adecuado, bajo una administración eficiente y económica, para mantener y respaldar su crédito y para permitirle recaudar los fondos necesarios para el adecuado desenvolvimiento de sus públicos deberes: “A public utility is entitled to such rates as will permit it to earn a return on the value of the property which it employs for the convenience of the public equal to that generally being made at the same time and in the same general part of the country on investments in other business undertakings which are attended by corresponding, risks and uncertainties (. . .). The return should be reasonably sufficient to assure confidence in the financial soundness of the utility, and should be adequate, under efficient and economical management, to maintain and support its credit and enable it to raise the money necessary for the proper discharge of its public duties”. Según la doctrina especializada, “el transportista no invertirá en un nuevo ducto si no tiene alguna garantía de que la capacidad que prevé colocar y las tarifas de transporte asociadas repagarán esa inversión”. Conf. POURTEAU y CARASSALE (2021) esp. p. 28.

²⁹ Este decreto “introdujo la figura de los contratos de reserva de capacidad libremente negociados entre transportistas y cargadores para la nueva infraestructura que se construya”, conf. POURTEAU y CARASSALE (2021) esp. p. 37.

³⁰ Ley 17319 (B.O. 30/6/1967), art. 43: “Mientras sus instalaciones tengan capacidad vacante y no existan razones técnicas que lo impidan, los concesionarios estarán *obligados a transportar* los hidrocarburos de terceros . . .”.

Decreto 44/1991, art. 9°: “El transporte de hidrocarburos líquidos será ejecutado como servicio público, asegurando el *acceso abierto* y libre sujeto a las disposiciones del presente decreto, al sistema de transporte a todo aquel que lo requiera (. . .), siempre que exista capacidad disponible, entendiéndose por ésta, la definida en el artículo 6° del presente decreto” (los destacados no son del original).

³¹ Voz “open access”, en ROBERTS (2019) p. 190. Esa apertura hacia los terceros se efectúa *con base en la NTPA o en la RTPA*. NTPA significa *negotiated third party access* o acceso ne-

adjetivación de la *facility* o instalación misma, y se la ha definido como “[i]nstalación de procesamiento, transporte, o almacenamiento hidrocarburífero sobre la que pesa una obligación contractual o regulatoria de proveer acceso a todos los potenciales usuarios”³². Por ende, podría haber acceso abierto sin o con consagración del estatus de *common-carrier facility*. En la Argentina, el oleoducto Allen-Rosales, integrado al oleoducto Rosales-La Plata, se halla, literalmente, bajo ambos regímenes, de *open access* y *common carrier facility*³³. De tal modo, se habrían consagrado –en forma confluyente y mediante términos con campos semánticos superpuestos en la práctica– ambos regímenes. Ello confirmaría la situación de monopolio natural del respectivo oleoducto y, en general, su cometido de prestar, respecto de la capacidad disponible, un servicio público de transporte de crudo³⁴. Y con ello, aquí podría concluir nuestra indagación.

Empero, cierta doctrina estadounidense ha puntualizado la frustración de aquellos que querrían ver un más competitivo uso y expansión del sistema de oleoductos existente en Estados Unidos³⁵.

De allí que el presente trabajo, luego de reparar en la noción de regulación económica y en el concepto de monopolio natural, analizará los rasgos principales de un sistema de oleoducto en tanto monopolio natural y cuáles serían los problemas que tal calificación permitiría convenientemente superar.

c) *ACLARACIÓN METODOLÓGICA*. — A modo de aclaración metodológica, me permito apuntar: primero, el presente trabajo se halla centrado en los

gociado por parte de terceros, y RTPA significa *regulated third party access* o acceso regulado por parte de terceros.

De acuerdo con esta definición, el acceso abierto podrá ser de base contractual, con lo que moraría en la regla de “libertad” constitucional de negociación contractual, o bien de base regulatoria, mandatoria o ineludible, con lo que –para quienes concebimos a la regulación económica como vinculada a la doctrina del servicio público con posterioridad a la reforma constitucional de 1994– moraría en la excepción de “doctrina del servicio público”.

³² Voz “common-carrier facility”, en ROBERTS (2019) p. 76.

³³ El decreto 2778/1990 previó, para el oleoducto Allen-Rosales-La Plata, en forma literal, el régimen de “acceso abierto (‘common carrier’)” para el transporte de petróleo. Ver decreto 2778/1990 (B.O. 11/1/1991), anexo I, oleoductos y polductos: “Allen-Rosales-La Plata. Asociación hasta un 50 % con empresas privadas y bajo un sistema de acceso libre (‘common carrier’) para el transporte de petróleo”. Ver también el decreto 2408/1991 (B.O. 14/11/1991), por el que se separan el oleoducto Allen-Puerto Rosales, el oleoducto Puerto Rosales-La Plata y el Terminal Marítimo Puerto Rosales.

Cabe apuntar que, posteriormente, el decreto 115/2019 habría establecido “excepciones a la regla del acceso abierto, con el propósito de incentivar y hacer posibles las inversiones para ampliaciones de la capacidad de transporte de hidrocarburos líquidos”, conf. MACÍAS (2022) esp. p. 5. Bajo la *Interstate Commerce Act* estadounidense, la mayoría de los oleoductos interestaduais son *common carriers*.

³⁴ La Corte Suprema se ha referido al “servicio público de transporte de hidrocarburos” en *Cuestión de competencia por vía de inhibitoria planteada por Forestal Santa Bárbara S.R.L. en la causa Pan American Energy LLC Suc. Arg. c/ Forestal Santa Bárbara S.R.L. s/ demanda – expropiación* (2006).

³⁵ MAKHOLM y OLIVE (2016); en general, MAKHOLM (2016).

interrogantes que emergen del decreto 44/1991 en cuanto menciona expresamente el monopolio en su motivación, y se excluye el régimen del decreto 115/2019. Segundo, se acudirá a la práctica y doctrina tanto argentina como estadounidense; ello, en lo principal, y sin desmerecer otras experiencias, como la británica, por razones constitucionales: en el presente, se hallarán en juego las nociones de regulación y de servicio público; la primera es de cuño estadounidense, y la segunda posee su tradición en los ordenamientos europeo-continental; y ambas han venido a confluír en el marco del art. 42 de la Constitución nacional, y de allí la selección de fuentes adoptada.

§ 2. REGULACIÓN ECONÓMICA

a) *NOCIÓN*. — Regular, en términos cotidianos, implicará reglamentar o fijar reglas. En un estado organizado en forma federal, como el argentino, la regulación podrá ser competencia de la Nación o de las provincias, según medie o no interjurisdiccionalidad. En la medida en que se halle en juego esa interjurisdiccionalidad, la regulación recaerá en el Estado Nacional³⁶.

b) *ORIGEN. INSERCIÓN CONSTITUCIONAL EN LA ARGENTINA*. — La noción de regulación económica resulta de cuño anglo-norteamericano, e implica control, por parte del Estado, sobre una industria, su estructura, desempeño y prestación o *performance* (que clásicamente requiere un regulador independiente)³⁷. Pero esa noción –foránea, si se quiere– ha venido a quedar incorporada al plano constitucional argentino a partir de 1994 mediante el reconocimiento, en el texto de la Constitución nacional posterior a la reforma constitucional de ese año, de los marcos “regulatorios” de los servicios públicos. La incorporación, al texto constitucional, de la referencia a los “marcos regulatorios” de los servicios públicos ha permitido arribar, en la Argentina, al concepto de “regulación” –de los servicios públicos, en la especie–, ya despojado del calificativo “económico”.

De otra parte, “regulación” es una noción que nos coloca directamente frente a la figura del “monopolio natural” como clásica justificación de aquella³⁸.

³⁶ Se ha hecho hincapié en la regulación, por el Estado Nacional, del servicio de explotación y transporte de hidrocarburos (a efectos de distinguir entre esa regulación y un planteo expropiatorio que no impedía tales actividades) en el fallo citado en la nota 34. Asimismo, se ha calificado el régimen de hidrocarburos establecido por la ley 17319 (B.O. 30/6/1967) como régimen federal, conf. *Capex S.A. c/ Neuquén, Provincia del s/ acción declarativa de certeza* (2007); *Chevron San Jorge S.R.L. s/ inhibitoria en los autos 'Provincia del Neuquén c/ Chevron San Jorge S.R.L. s/ acción declarativa'* (2007), entre otros.

³⁷ BAILEY (2002) p. 357; BREYER *et al.* (2002) p. 22, quienes ubican el fenómeno en el *New Deal* estadounidense.

³⁸ FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS (1999) ps. 71 y ss., esp. p. 71, donde se explica: “En este capítulo se presenta una descripción general de la teoría de la regulación económica de servicios públicos. La metodología común es la búsqueda de los principios de la regulación óptima de tarifas y requerimientos de calidad para empresas que

§ 3. CONCEPTO DE MONOPOLIO NATURAL

La noción de “regulación económica” habría sido vinculada con los monopolios naturales, tal que, según la doctrina, la existencia de monopolio natural habría venido a servir como justificación de esa regulación³⁹. En otras palabras, se regulan los monopolios naturales en razón de que éstos existen.

a) *CUÁNDO HAY MONOPOLIO NATURAL.* — Existen diversas acepciones acerca de cuándo hay monopolio natural, y ellas se hallan interrelacionadas mutuamente:

i) se verifica cuando una gran compañía puede satisfacer la demanda de todo un mercado entero a menor precio que dos o más compañías más pequeñas;

ii) un monopolio natural en una situación en la cual no puede haber más de un proveedor de un bien en condiciones de eficiencia; en esta situación, la competencia haría que los costos y los precios aumentarían;

iii) consiste en una industria en la cual la escala mínima eficiente es una gran porción de la demanda total del mercado tal que habrá espacio para una sola firma que explotará *a full* toda la economía de escala disponible internamente;

iv) una industria en la cual la curva de costos promedio de largo plazo cae continuamente a medida que se expande el *output* o producción.

b) *FUNDAMENTOS. NECESIDAD DE REGULACIÓN DEL MONOPOLIO NATURAL.* — En general, podría decirse que el monopolio natural sería pasible de tres destinos: se le puede permitir existir sin regulación alguna, y entonces se producirá la natural tendencia a la maximización de ganancias; se lo puede dividir por orden estatal para provocar la artificial competencia entre las unidades, pero ello no podría prevenir eventuales acuerdos informales entre las unidades, con lo cual no habría plena competencia; se los puede regular, en especial en punto a los precios y volúmenes por producir, tal que haya beneficios tanto para los dueños de la firma como para los consumidores.

BREYER enseña que el monopolista restringirá su producción para que se eleve el precio y que por eso debe ser regulado; se lo regulará para que

operan en mercados naturalmente monopolísticos, donde la competencia no puede realizar la tarea. En dicho proceso se incorporan, sucesivamente, las restricciones inevitables (exógenas, vgr., información asimétrica y costos de transacción) y se explican las restricciones que se incorporan en el propio diseño de la regulación (endógenas, v. gr., prohibición de subsidios, alcance limitado de la regulación, requerimientos de procedimientos, etc.”).

³⁹ BALDWIN, CAVE y LODGE (2012) p. 15; OGUS (2004) p. 32, y sus citas; BREYER (1982) p. 15; BERG y TSCHIRHART (1988) pp. 21-22 y p. 307; FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS (1999) ps. 71-87, esp. p. 85: “Los servicios públicos han tenido históricamente características de monopolio natural y ello ha generado que la participación del Estado sea por medio de la propiedad pública de las empresas involucradas o bien por medio de la *regulación* de la actividad de empresas privadas” (el destacado no es del original).

aumente el *output* y se evite el aumento del precio⁴⁰. En otras palabras, se lo regula para sofrenar la natural tendencia a la maximización de ganancias.

Otros fundamentos para regular sobre la base de la existencia de un monopolio, especialmente natural, hacen a la realización de transferencias indeseables de ingresos de los usuarios a los dueños de la firma; la necesidad de neutralizar la explotación del usuario en un medio en el cual la ausencia de competencia no permite acceder a garantías contra la indebida discriminación; evitar la concentración de poder en la firma monopolista, con sus previsibles consecuencias políticas y sociales⁴¹.

En la Argentina, en opinión de la doctrina regulatoria, “los servicios públicos han tenido históricamente características de monopolio natural y ello ha generado que la participación del Estado sea por medio de la propiedad pública de las empresas involucradas o bien por medio de la regulación de la actividad de empresas privadas”⁴².

Empero, alguna jurisprudencia aislada habría adoptado una interpretación diversa y –llamativamente– habría llegado a detectar servicio público aun mediando competencia⁴³.

§ 4. EL SISTEMA DE OLEODUCTO COMO MONOPOLIO NATURAL

El hilo conductor entre las diversas acepciones reseñadas acerca de cuándo hay monopolio natural sería que éste se verificará allí donde resulte más económico que haya *un solo prestador* o proveedor en razón del tipo de

⁴⁰ Conf. BREYER (1998) pp. 59-92, esp. p. 64.

⁴¹ Conf. BREYER (1998) pp. 59-92, esp. p. 65, donde se alude a *income transfer* o transferencia de ingresos; *fairness* o justicia; y *power* o poder.

⁴² FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS (1999) pp. 71-87, esp. p. 85.

En similar sentido, recordemos que, cuando se impugnó en sede judicial el decreto 690/2020, que sometió a las TICs a un régimen de servicio público, la Justicia, entre los fundamentos para acoger –por mayoría– la solicitud de tutela cautelar, invocó el hecho de que mediaba competencia. Ver *Telecom Argentina S. A. c/ E. N. - Enacom y otro s/ medida cautelar (autónoma)* (2021), esp. consid. 9º: “Frente a lo cual, su calificación como ‘servicios públicos’ implica la reversión sustancial de los conceptos de libre competencia y sus naturales implicancias, para sujetar las prestaciones y sus condiciones a un sistema de total regulación (tal como el que es propio y natural del servicio público) . . .”.

⁴³ Sin efectuarse distinciones, se sostuvo la tesis del servicio público sin monopolio natural en *Telmex Argentina S.A. c/ GCBA s/ acción meramente declarativa (art. 277 CCAyT) s/ recursos de apelación ordinario y de inconstitucionalidad concedidos* (2021), en el cual se afirmó que el hecho de que el servicio de telecomunicaciones sea prestado por diversas empresas privadas en un régimen de competencia –con una minuciosa regulación– no altera la calidad de servicio público reconocido a aquel por la ley 19798 ni excluye la protección dada por el legislador a través del art. 39 de ese ordenamiento –uso diferencial del suelo, subsuelo y espacio aéreo del dominio público nacional, provincial o municipal, con carácter temporario o permanente, previa autorización y exención de gravamen– (del precedente *NSS SA c/ GCBA s/proceso de conocimiento* –2014–, al que la Corte Suprema remite).

infraestructura empleada⁴⁴. Tal extremo conduce a la consideración de las denominadas “economías de escala”, sobre las cuales ha insistido la doctrina económica⁴⁵.

a) *ECONOMÍAS DE ESCALA*. — Las economías de escala o *increasing returns* hacen a un concepto de larga data, estático, que se refiere al hecho de que, dados ciertos precios de *input*, a medida que se expande el *output* los costos promedio decaen; y tradicionalmente se entiende que aquellas firmas que gozan de economías de escala respecto de todo su *output* tendrían que ser considerados monopolios naturales⁴⁶.

Sin embargo, hoy, economías de escala no es sinónimo de monopolio natural⁴⁷. En primer lugar, tenemos que tener en cuenta que las economías de escala no son estrictamente patrimonio exclusivo de las *public utilities* o de los servicios públicos: no serían condición suficiente para que haya monopolio natural; cualquier firma privada, ya sea que fabrique computadoras, alimento canino, o una cadena de lavado y secado de ropa, puede alcanzar economías de escala⁴⁸.

b) *ECONOMÍAS DE ESCALA Y SISTEMA DE OLEODUCTO*. — Ha señalado MAKHOLM que “los ductos parecerían ser la quintaesencia del monopolio natural. (. . .) [U]n solo ducto es la forma menos costosa de servir al mercado por cualquier cantidad concebible cargada”⁴⁹.

Sin embargo, el autor citado también menciona la opinión de aquellos economistas que entienden que el transporte por ductos tendría que ser objeto de desregulación⁵⁰.

⁴⁴ VELJANOVSKI (2010) pp. 17-38, esp. p. 21: “Por el otro lado, es posible que una firma (un monopolio natural) pueda existir debido a los altos costos de infraestructura necesarios para construir, digamos, una cañería de agua o una red de distribución eléctrica (. . .)”. En similar sentido, TRAIN (1997) p. 1: “Loosely defined, a natural monopoly exists when the costs of production are such that it is less expensive for market demand to be met with one firm than with more than one. In this situation it is optimal, from a cost perspective, to have only one firm. More fundamentally, a condition required for competition (that is, numerous firms) conflicts with the attainment of the benefits of competition (namely, production at the lowest possible cost, which requires one firm”. Ver, asimismo, DU MARAIS (2004) p. 138.

⁴⁵ KAHN (1993) p. 123: “. . . [U]n monopolio natural es una industria en la cual las economías de escala —esto es, la tendencia a que los costos promedio decrezcan a medida de que más grande sea la firma productora— son continuas hasta el punto en que una compañía satisface toda la demanda”. TRAIN (1997) p. 5: “Un monopolio natural surge de (. . .) economías de escala”. SCHUMPETER (2003) p. 100, donde alude a negocios de gran escala: “Y en este país, prácticamente se está haciendo al monopolio sinónimo de empresa de gran escala”.

⁴⁶ BONBRIGHT, DANIELSEN y KAMERSCHEN (1988) p. 21.

⁴⁷ BONBRIGHT, DANIELSEN y KAMERSCHEN (1988) p. 24.

⁴⁸ BONBRIGHT, DANIELSEN y KAMERSCHEN (1988) p. 20.

⁴⁹ MAKHOLM (2016) p. 29.

⁵⁰ MAKHOLM (2016) p. 30.

Las alternativas, entonces, para el transporte de crudo por ductos, podrían hipotéticamente transitar desde la doctrina de las *public utilities*, con sus tarifas reguladas, por un lado, hasta el libre mercado, y los precios que se transan en él, por el otro.

c) *CONVENIENCIA DE CONCEBIR AL SISTEMA DE OLEODUCTO COMO MONOPOLIO NATURAL.* — Diversos extremos respaldarían la conveniencia de la concepción de los oleoductos de transporte de crudo como monopolios naturales:

1. *El problema de la duplicación de sistemas.* i) *Generarían aumento del costo del servicio:* La competencia, en materia de oleoductos, requeriría duplicación de las instalaciones, lo cual brindaría un resultado ineficiente. En efecto, la duplicación aumentaría el costo del servicio al limitar cuánto se podría beneficiar cada firma por medio de las economías de escala; en otras palabras, el usuario cargador tendría que pagar más por el servicio de transporte para que se honre la competencia. El universo de cargadores es numéricamente reducido, con lo que la distribución de esos mayores costos podría resultar desproporcionada.

A todo evento, los oleoductos están asociados a la producción de determinadas áreas. Por ende, parecería que la conveniencia de la concepción de los oleoductos de transporte de crudo como monopolios naturales guardaría, eventualmente, mayor arreglo con los oleoductos “troncales” o principales⁵¹.

ii) *Generarían efectos ambientales y aumento de riesgos:* La duplicación de instalaciones generaría eventuales efectos ambientales y aumentaría los riesgos, que al menos se duplicarían.

iii) *Generarían efectos de tenor estético:* La duplicación de instalaciones también generaría objeciones en materia de estética o de vista. Si bien las cañerías de un oleoducto se hallan enterradas, no ocurriría lo mismo con otras instalaciones visibles.

2. *Constitucionalidad de las restricciones a la duplicación de instalaciones y al ingreso de “entrantes”.* En virtud de la inconveniencia de la duplicación de instalaciones, puede, teóricamente, limitarse válidamente la “entrada” de nuevos prestadores en el mercado del transporte de crudo. Empero, a los fines de restringir esas entradas, tiene que considerarse el “horizonte” del mercado respectivo: i) limitar la entrada podría significar que no “entre” un

⁵¹ Además de la caracterización de un gasoducto en texto y nota al pie 6, puede tenerse presente que se describe a los gasoductos “troncales” en estos términos: “Los oleoductos troncales (o principales, por oposición a los más cortos o secundarios) son tuberías de acero cuyo diámetro puede medir hasta más de 40 pulgadas y que se extienden a través de distancias, desde los yacimientos hasta las refinerías o los puertos de embarque. Están generalmente enterrados y protegidos contra la corrosión mediante revestimientos y pinturas especiales. El petróleo es impulsado a través de los oleoductos por estaciones de bombeo, las cuales son monitoreadas y operadas por medios electrónicos desde una estación central”. Conf. INSTITUTO ARGENTINO DEL PETRÓLEO Y EL GAS (2009) p. 15.

nuevo oleoducto cerca de donde está el oleoducto en cuestión (duplicación de instalaciones); *ii*) limitar la entrada podría significar considerar “todos” los medios por medio de los cuales podría ser transportado el hidrocarburo líquido (sistema de oleoducto, camiones, vagones, etc.) y limitar la entrada de cualquiera de esos “diversos medios de transporte” de crudo⁵².

Tanto el evitar duplicación de instalaciones como las restricciones a la entrada han sido medidas convalidadas judicialmente en punto a su constitucionalidad⁵³.

3. *El problema de las eventuales rentas derivadas de las “economías de escala” (localización del mercado)*. Tenemos que tener en cuenta que las rentas derivadas de las economías de escala que podría desarrollar el titular de un oleoducto no serían infinitas: habría limitaciones derivadas de la localización del mercado, y limitaciones físicas.

Respecto de las limitaciones derivadas de la localización del mercado, tengamos en cuenta que, así como se puede extender una línea de transporte en alta tensión, o se puede extender un gasoducto, se puede extender un oleoducto. Pero no se puede “mudar” o “trasladar” un oleoducto pues los usuarios del sistema de oleoducto (cargadores, que cargan petróleo crudo en éste) tienen una localización predeterminada y conforman, junto con el sistema de oleoducto (ya de por sí “localizado”), un mercado localizado⁵⁴. En la especie, se tratará de un mercado localizado asociado a los campos de petróleo en explotación, donde surgirá el fluido que luego será cargado y transportado por un ducto. Si apareciera un nuevo campo de petróleo en un lugar lejano carente de oleoducto, no parecería lógico “mudar” o “trasladar” un oleoducto existente en explotación localizado en otro lugar, sino proveer a la construcción de uno nuevo, propio del nuevo mercado (sin perjuicio de la disponibilidad de otros medios de transporte de crudo). El factor localización

⁵² Se trataría de algo similar a lo que ocurre cuando se considera el transporte de cargas, y se toma en cuenta que las cargas pueden ser transportadas en camiones, aviones, ferrocarriles, etc. También sería similar a lo que acontece en materia de envío de encomiendas, ya que coexisten con el correo oficial los correos privados, los buses o colectivos de larga distancia, los camiones y los vuelos que pueden transportarlas.

⁵³ *Idaho Power & Light Co. v. Blomquist*, 26 Idaho 222, 141 p. 1083 (1914), esp. p. 252: “The public mind has been so long impregnated with the idea that competition is the only relief against oppressive monopoly, it is difficult for the people to understand, without some thought and study, that such oppressive monopoly may be removed by fair and just regulation, and where a utility corporation has had no competition in a city or town and a duplicate plant is proposed for serving the same city or town and by its promoters better rates are offered, it is but natural for the people to want the reduced rates, and to encourage the erection of a duplicate plant. But experience shows that such duplication must be paid for by the community. But if a public utilities commission can establish reasonable rates, both for the corporation and the users of its product, it will in the end be better for all concerned than cut-throat competition”.

⁵⁴ Sobre la localización del mercado como característica de un monopolio natural, ver BONBRIGHT, DANIELSEN y KAMERSCHEN (1988) pp. 20-21.

del mercado –de tenor rígido, si se quiere–, entonces, operaría como límite a las economías de escala que podría desarrollar un sistema de oleoducto dado, ya construido. Ello, por cierto, considerando sólo el transporte de crudo por oleoducto (e incluso por vagones ferroviarios al efecto), pues el transporte de crudo por camiones o buques poseería cierta cuota de flexibilidad de la cual carecería el oleoducto (y el sistema ferroviario mencionado) y el mercado creado alrededor de él (o ellos).

Por ende, no habría economías de escala en el oleoducto.

4. *El problema de las eventuales rentas derivadas de las “economías de escala” (condiciones físicas del sistema).* Respecto de las limitaciones físicas, el Estado regula, ejemplificativamente, el diámetro y materiales de las cañerías, entre otros muchos aspectos, que incluyen los compromisos de inversiones. De tal modo, si bien a mayor diámetro más se podría bombear y transportar, hasta alcanzar el nivel de rentabilidad ideal o incluso superarlo, las limitaciones y exigencias físicas pre-establecidas pondrían límites a los aparentemente infinitos beneficios de las teóricas economías de escala que anidarían en el sistema de oleoducto como monopolio natural⁵⁵.

Por ende, tampoco habría economías de escala en el oleoducto consideradas esas limitaciones.

5. *El problema de las rentas infinitas derivadas de las economías de escala.* Además de las limitaciones ya apuntadas, relativas a la localización y a los aspectos físicos del sistema de oleoducto, la experiencia demuestra que se ha implementado un régimen de tarifas reguladas, que deben ser aprobadas por un organismo estatal, con lo que no se estaría ante precios de mercado sino ante precios altamente regulados.

Aquí puede marcarse un importante punto de aparente divergencia y de clara confluencia entre la experiencia argentina y la estadounidense.

Si se considera un oleoducto en explotación en la Argentina, se verificaría una regulación por tarifas máximas (*price caps*), con las particulares flexibilidades propias del tipo de infraestructura involucrada⁵⁶.

⁵⁵ Ver supra, notas 1 y 3.

⁵⁶ Ver, al respecto, el decreto 44/1991, esp. art. 7°, inc. d y, en especial, inc. e. En relación con este último, por el art. 1° del decreto 115/2019 (B.O. 8/2/2019) se establece que las tarifas referidas en dicho inciso e se ajustarán cada cinco años; si con anterioridad a la finalización de ese período ocurrieran variaciones significativas en los indicadores de base para los cálculos tarifarios, a solicitud del concesionario, esas tarifas podrán ser revisadas por la autoridad de aplicación; para el financiamiento y amortización de nuevas inversiones, la autoridad de aplicación podrá contemplar un período mayor para la vigencia del cálculo tarifario.

En Estados Unidos, país al que resulta ajena y extraña la doctrina del servicio público, existen actualmente diversos sistemas de fijación de las *rates* de un oleoducto o diversas metodologías a los fines de su fijación⁵⁷:

- i) *initial rates* o tarifas iniciales⁵⁸;
- ii) *indexed rates* o tarifas indexadas anualmente⁵⁹;
- iii) *grandfathered rates*⁶⁰;
- iv) *settlement rates* o tarifas acordadas⁶¹;
- v) *market-based rates* o tarifas basadas en el mercado⁶²;
- vi) *cost-of-service rates* o tarifas basadas en el costo del servicio, que adopta dos modalidades: costo original depreciado o *depreciated original cost*, y una variación de éste: *trended original cost*⁶³.

⁵⁷ Se sigue, en general, WEBB y HOFF (2018), esp. “Rate Setting Methodologies”.

⁵⁸ 18 C.F.R. § 342.2. “A carrier must justify an initial rate for a new service by: a) Filing a cost-of-service to support such rate, or b) Filing a sworn affidavit that the rate is agreed to by at least one non-affiliated shipper who intends to use the service in question (a negotiated rate)”.

⁵⁹ 18 C.F.R. § 342.3. “A rate may be changed, at any time, to a level not to exceed the ceiling level. (i) The current period ceiling level equals the product of the previous index year’s ceiling level and the most recent index published by the Commission. (ii) Index published prior to June 1 of each year. (iii) The annual index is currently the Producer Price Index for Finished Goods + 1.23 (subject to appeal). (iv) This index applies to the five-year period from July 1, 2016 through June 30, 2021. (v) FERC reviews the index every five years. (vi) Shippers may protest an index adjustment if Change in the Index – Change in Cost > +10 %. Example: Index = 9 % Costs = -2 %: 9 - (-2) = + 11 % (remember two negatives make one positive). The Commission accepted protests for a couple of pipelines that were slightly over the 10 % threshold. These pipelines withdrew their increase and re-flied a slightly lower increase that kept them below the 10 % threshold”.

⁶⁰ *Energy Policy Act of 1992*, Section 1803(a), conforme a la cual se considera justa y razonable “cualquier tarifa en vigencia por el período de 365 días que concluya en la fecha de sanción de esta Ley (. . .) si la tarifa en vigencia (. . .) no ha sido sujeta a protesta, investigación, o impugnación durante tal período”.

En el original, “[A]ny rate in effect for the 365-day period ending on the date of the enactment of this Act (. . .) if the rate in effect (. . .) has not been subject to protest, investigation or complaint during such period. A grandfathered rate can be challenged if: (i) a substantial change has occurred after October 24, 1992, in the economic circumstances of the oil pipeline which were a basis for the rate, or (ii) a substantial change has occurred after October 24, 1992, in the nature of the services provided which were the basis of the rate. Grandfathered rates are more important for older pipelines, especially if they have not significantly changed their rates since 1992. Maintaining records is particularly important”.

⁶¹ 18 C.F.R. § 342.4. “A carrier may change a rate without regard to the ceiling level if the proposed change has been agreed to, in writing, by each person who, on the day of the filing of the proposed rate change, is using the service covered by the rate”.

⁶² 18 C.F.R. § 342.3. “(i) Carrier must demonstrate that it lacks significant market power in the origin market and the destination market; (ii) filing requirements established in 18 C.F.R. § 348; (iii) FERC rules require a relatively lengthy application. If the application is approved, the may set rates at whatever level the market will bear”.

⁶³ 18 C.F.R. § 342.4. “(i) Carrier must show that there is a substantial divergence between the actual costs experienced by the carrier and the rate resulting from the application of the index such that the rate at the ceiling level would preclude the carrier from being able

En esta enumeración, la modalidad *market-based rates* o de tarifas basadas en el mercado podría hacer creer que se estaría ante una situación casi de mercado con precios casi libres, de mercado. Pero no es así: MAKHOLM ha señalado que si bien la autoridad regulatoria, la Federal Energy Regulatory Commission, ha permitido tales precios en más de una docena de ductos para transporte de más de una docena de derivados del petróleo, nunca lo hizo para el transporte de crudo por oleoductos⁶⁴.

En los hechos, entonces, no existirían en Estados Unidos, en el orden federal, *market-based rates* que hayan sido fijadas para tal clase de transporte de crudo por oleoductos.

Por ende, no existirían, en el contexto estadounidense, supuestos en que el transportador establezca las tarifas a cualquier nivel que el mercado tolere y ello mantendría a los oleoductos dentro del corsé de la regulación —y las restantes metodologías de fijación de tarifas—, lo que se justifica cuando media monopolio natural.

A todo evento, una “solución competitiva” para las tarifas y servicios de oleoducto, en Estados Unidos, constituye una materia contenciosa⁶⁵, en permanente desarrollo interpretativo⁶⁶.

6. *Constitucionalidad de la intervención estatal en la aprobación de tarifas*. Su constitucionalidad ha sido convalidada desde antiguo, tanto en Estados Unidos como en Argentina. Así, la Corte Suprema estadounidense en *Nebbia*⁶⁷,

to charge a just and reasonable rate within the meaning in the Interstate Commerce Act; (ii) filing requirements established in 18 C.F.R. § 346”.

⁶⁴ MAKHOLM (2016) p. 75: “Ultimately, the FERC has permitted ‘market-based rates’ on more than a dozen oil products pipelines, *but not for crude oil pipelines*” (el destacado no es del original).

⁶⁵ BONBRIGHT, DANIELSEN y KAMERSCHEN (1988) p. 12.

⁶⁶ Puede verse un detalle de las opciones permitidas por el regulador (la FERC), y su continuo desarrollo interpretativo administrativo y judicial en FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION (2014).

⁶⁷ *Nebbia v. New York*, 291 U.S. 502 (1934): “El control de precios, como cualquier otra forma de regulación, es inconstitucional sólo si es arbitrario, discriminatorio o probadamente irrelevante a efectos de la política que la Legislatura es libre de adoptar, y, por ende, una innecesaria e injustificada interferencia con la libertad individual”. En el original: “Price control, like any other form of regulation, is unconstitutional only if arbitrary, discriminatory, or demonstrably irrelevant to the policy the Legislature is free to adopt, and hence an unnecessary and unwarranted interference with individual liberty”.

con las precisiones de *Hope*⁶⁸, y la Corte Suprema argentina, en *Ercolano*⁶⁹ y en *Gómez*⁷⁰.

En el caso de los oleoductos, la autoridad regulatoria que tiene jurisdicción sobre las tarifas de los oleoductos es, desde 1977, la FERC, con las modificaciones de 1992⁷¹, y en la Argentina, bajo el decreto 44/1991, quien aprueba las tarifas es la autoridad de aplicación respectiva.

⁶⁸ *Federal Power Commission et al. v. Hope Natural Gas Co.*, 320 U.S. 591 (1944): “El proceso de determinación de tarifas bajo la ley, es decir, la fijación de tarifas ‘justas y razonables’, implica un equilibrio de los intereses del inversor y de los usuarios. (. . .) [L]os intereses del inversor tienen legítima conexión con la integridad financiera de la empresa cuyas tarifas son objeto de regulación. Desde el punto de vista del inversor o de la empresa, es importante que existan suficientes ingresos no sólo para los gastos operativos sino también para los costos de capital de la actividad comercial. Esto incluye el servicio de la deuda y dividendos sobre las acciones. (. . .) Por esa norma el retorno para el titular de acciones debe ser proporcional al retorno sobre la inversión correspondiente a otras empresas con riesgos equivalentes. Ese retorno, además, debe ser suficiente para asegurar la confianza en la integridad financiera de la empresa, a fin de mantener su crédito y para atraer capital. (. . .) Las condiciones bajo las cuales se puede permitir más o menos no resultan importantes aquí. Tampoco es importante para este caso determinar las distintas formas permitidas por las cuales se puede llegar a la base tarifaria sobre la cual se computa el retorno. Porque consideramos que el resultado final en este caso no puede ser considerado como injusto e irrazonable conforme a la ley desde el punto de vista del inversor o de la empresa”.

En el original: “The rate-making process under the Act, i. e., the fixing of ‘just and reasonable’ rates, involves a balancing of the investor and the consumer interests. (. . .) [T]he investor interest has a legitimate concern with the financial integrity of the company whose rates are being regulated. From the investor or company point of view it is important that there be enough revenue not only for operating expenses but also for the capital costs of the business. These include service on the debt and dividends on the stock. (. . .) By that standard the return to the equity owner should be commensurate with returns on investments in other enterprises having corresponding risks. That return, moreover, should be sufficient to assure confidence in the financial integrity of the enterprise, so as to maintain its credit and to attract capital. (. . .) The conditions under which more or less might be allowed are not important here. Nor is it important to this case to determine the various permissible ways in which any rate base on which the return is computed might be arrived at. For we are of the view that the end result in this case cannot be condemned under the Act as unjust and unreasonable from the investor or company viewpoint”.

⁶⁹ *Ercolano, Agustín c/ Lanteri de Renshaw, Julieta* (1922): “Ya no se considera discutible el poder del Estado para ejercer eficaz contralor sobre los precios de aquellos servicios que interesan en alto grado a la sociedad y que por su naturaleza, o por las condiciones en que se prestan, constituyen necesariamente negocios monopolizados”.

⁷⁰ *Gómez, Juan B. c/ Empresa del Ferrocarril Central Córdoba* (1926): “[T]oda concesión del Estado para la explotación de servicios públicos que importe un monopolio aun cuando sólo sea virtual –como es el caso de los ferrocarriles–, lleva implícita la condición de que sus precios o tarifas están sometidos al contralor de la autoridad administrativa correspondiente”.

⁷¹ Ver *Department of Energy Organization Act of 1977*, Pub. Law 95-91, 91 Stat. 565, 584, y ver *Energy Policy Act of 1992*, Pub. Law 102-486.

Antes de 1977, las regulaba la Interstate Commerce Commission; en cambio, la antecesora directa de la FERC, la FPC (Federal Power Commission), no tenía competencia para aprobar las tarifas de los oleoductos. Ampliar en BIANCHI (2001) p. 182; PHILLIPS (1993) ps. 91 y 144.

§ 5. EN SÍNTESIS

Existen diversas formas de transporte de crudo a través del sistema respectivo. Éste, a su vez, en tanto infraestructura, presenta el interrogante acerca de las razones para su concepción como monopolio natural. Tal interrogante resulta de interés en tanto una de las justificaciones de la regulación económica es, precisamente, el monopolio natural. A su vez, adentrarnos en tal interrogante permite indagar en cuáles serían los concretos beneficios derivados de concebir al sistema de transporte de crudo como monopolio natural.

La doctrina económica ha estudiado detalladamente cuándo hay monopolio natural. En la Argentina, a su vez, la doctrina regulatoria, con apoyo en la experiencia histórica, vincula al monopolio natural con la doctrina de los servicios públicos, pero cierta jurisprudencia habría expandido el campo de acción de aquel concepto para, incluso, comprender actividades en competencia, lo cual resulta debatible si no se efectúan los distinguos pertinentes.

El monopolio natural se verificará allí donde resulte más económico que haya *un solo prestador* o proveedor en razón del tipo de infraestructura empleada. Pero no sería sinónimo de economías de escala.

Diversos extremos respaldarían la adecuación de la concepción de los oleoductos “troncales” de transporte de crudo como monopolios naturales, y en tal contexto la experiencia extranjera demuestra que no existirían, en el orden federal, en Estados Unidos, *market-based rates* que hayan sido fijadas para el transporte de crudo por tales ductos.

Así las cosas, no se advertirían, en Estados Unidos, supuestos en que el transportador establezca las tarifas a cualquier nivel que el mercado tolere y ello mantendría a los mencionados oleoductos dentro del *corset* de la regulación –y las restantes metodologías de fijación de tarifas–, justificada cuando media monopolio natural.

La constitucionalidad de la fijación de tarifas en general ha sido admitida tanto por la Suprema Corte estadounidense como por la Corte Suprema de Justicia de la Nación Argentina.

Por último, en el caso de los oleoductos, la autoridad regulatoria que tiene jurisdicción sobre las tarifas de los oleoductos es, desde 1977, en Estados Unidos, la FERC, con las modificaciones de 1992. Y en la Argentina, desde el dictado del decreto 44/1991 y para el transporte de hidrocarburos en él comprendido –recordemos que en este trabajo se excluyen los contratos del decreto 115/2019–, es la autoridad de aplicación respectiva quien aprueba las tarifas.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- BAILEY, Stephen J. (2002): *Public Sector Economics* (Houndmills, Basingstoke, Palgrave, second edition).
- BALDWIN, Robert; CAVE, Martin y LODGE, Martin (2012): *Understanding Regulation* (Oxford, Oxford University Press, second edition).

SACRISTÁN, Estela B. ❖ “Monopolio natural: el caso del transporte de petróleo . . .”

- BERG, Sanford V. y TSCHIRHART, John (1988): *Natural Monopoly Regulation* (Cambridge, Cambridge University Press).
- BIANCHI, Alberto B. (2001): *La regulación económica* (Buenos Aires, Ábaco) t. I.
- BONBRIGHT, James C.; DANIELSEN, Albert L. y KAMERSCHEN, David R. (1988): *Principles of Public Utility Rates* (Arlington, Virginia, Public Utilities Reports, second edition).
- BREYER, Stephen (1982): *Regulation and its Reform* (Cambridge, Massachusetts; London, England, Harvard University Press).
- BREYER, Stephen (1998): “Typical justifications for regulation”, en Baldwin, Robert; Scott, Colin y Hood, Christopher, *A Reader on Regulation* (Oxford, Oxford University Press) pp. 59-92.
- BREYER, Stephen G.; STEWART, Richard B.; SUNSTEIN, Cass R. y SPITZER, Matthew L. (2002): *Administrative Law and Regulatory Policy* (New York, Aspen Law, fifth edition).
- CASSAGNE, Juan Carlos (2018): *Curso de Derecho administrativo* (Buenos Aires, La Ley, decimosegunda edición actualizada, t. II).
- DU MARAIS, Bertrand (2004): *Droit public de la régulation économique* (Paris, Presses de Sciences Po et Dalloz).
- ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (2021): “Oil and petroleum products explained. Use of oil” (Washington D.C., U.S. Energy Information Administration). Disponible en: <https://www.eia.gov/energyexplained/oil-and-petroleum-products/use-of-oil.php> (último acceso: 27/9/2023).
- FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION (2014): *Introduction to Staff Legal Handbook on Market-Based Rates for Oil Pipelines*, first edition, prepared by John P. Perkins, III, July 2014. Disponible en: <https://www.ferc.gov/sites/default/files/2020-07/full-mbr-oil.pdf> (último acceso: 27/9/2023).
- FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS (1999): *La regulación de la competencia y de los servicios públicos* (Buenos Aires, Fundación de Investigaciones Latinoamericanas).
- INSTITUTO ARGENTINO DEL PETRÓLEO Y EL GAS (2009): *El abecé del petróleo y el gas* (Buenos Aires, Instituto Argentino del Petróleo y el Gas). Disponible en: https://www.iapg.org.ar/web_iapg/publicaciones/libros-de-interes-general/el-abecede-del-petroleo-y-del-gas (último acceso: 27/9/2023).
- KAHN, Alfred (1993): *The Economics of Regulation* (Cambridge, Massachusetts) t. I.
- MACÍAS, Francisco A. (2022): “Principales aspectos del régimen legal de los hidrocarburos”, *La Ley*, diario del 5/7/2022: pp. 2-6.
- MAKHOLM, Jeff D. y OLIVE, Laura T. W. (2016): “The Politics of U. S. Oil Pipelines: The First Born Struggles to Learn from the Clever Younger Sibling”, *Energy Law Journal*, vol. 37: pp. 409-427. Disponible en: https://www.eba-net.org/assets/1/6/11-26-409-427-Makhholm__Olive_-_FINAL_0.pdf (último acceso: 27/9/2023).
- MAKHOLM, Jeff D. (2016): *The Political Economy of Pipelines* (Chicago and London, The University of Chicago Press).
- MARIENHOFF, Miguel S. (1993): *Tratado de Derecho administrativo* (Buenos Aires, Abeledo Perrot, cuarta edición actualizada) t. II.
- MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS - SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DE DESARROLLO (2016): *Informes de cadenas de valor*, Año 1, N° 6, julio 2016. Disponible en: <https://cdi.mecon.gob.ar/bases/doc/mecon/icp/2016/8.pdf> (último acceso: 27/9/2023).
- MURRILL, Brandon J. (2016): “Pipeline Transportation of Natural Gas and Crude Oil: Federal and State Regulatory Authority” (Washington D.C., Congressional

- Research Service, March 28, 2016). Disponible en: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R44432.pdf> (último acceso: 27/9/2023).
- OGUS, Anthony I. (2004): *Regulation. Legal Form and Economic Theory* (Oxford; Portland, Oregon: Hart).
- ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (2013): *I need to know - An introduction to the oil industry & OPEC* (Vienna, Austria, OPEC Secretariat, Public Relations & Information Department, second edition).
- PHILLIPS, Charles F., Jr. (1993): *The Regulation of Public Utilities. Theory and Practice* (Arlington, Virginia, Public Utilities Reports).
- POURTEAU, Marcos y CARASSALE, Juan Manuel (2019): “Transporte de hidrocarburos: ‘common carriage’ vs. ‘contract carriage’”, *RADEHM*, N° 27: pp. 1-46.
- QUENNEVILLE, Guy (2020): “2 CP crude oil train crashes two months apart in same Sask. area: ‘Coincidence’ or ‘deeper problem?’”, *CBC News*, 7/2/2020. Disponible en: <https://www.cbc.ca/news/canada/saskatoon/cp-train-crash-oil-guernsey-saskatoon-1.5454341> (último acceso: 27/9/2023).
- ROBERTS, Peter (2019): *A Dictionary of Oil & Gas Industry Terms* (Oxford, Oxford University Press).
- SCHUMPETER, Joseph A. (2003): *Capitalism, Socialism and Democracy* (London, New York, Routledge).
- SIN AUTOR (s/f): “The ESPO (Eastern Siberia Pacific Ocean) Oil Pipeline, Siberia, Russia”. Disponible en: <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/espo-pipeline/> (último acceso: 27/9/2023).
- TRAIN, Kenneth E. (1997) *Optimal Regulation. The Economic Theory of Natural Monopoly* (Cambridge, Massachusetts y London, England, The MIT Press).
- VELJANOVSKI, Cento (2010): “Economic Approaches to Regulation”, en Baldwin, Robert; Cave, Martin y Lodge, Martin (eds.), *The Oxford Handbook of Regulation* (Oxford, Oxford University Press) pp. 17-38.
- WEBB, Michael y HOFF, Amy (2018): *Regulatory Basics for Oil Pipelines*, Association of Oil Pipe Lines Workshop, CBL and Regulatory Economics Group LLC, Sept. 26, 2018. Disponible en: http://www.regllc.com/publications/2018%2009%2026%200930%20Regulatory%20Basics%20for%20Oil%20Pipelines%20-%202018_final.pdf (último acceso: 27/9/2023).

NORMAS CITADAS

a) República Argentina

- Ley 17319 (B.O. 30/6/1967). Ley de Hidrocarburos.
- Decreto 2778/1990 (B.O. 11/1/1991), anexo I. Transformación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en sociedad anónima.
- Decreto 44/1991 (B.O. 11/1/1991). Reglamentación del transporte de hidrocarburos.
- Decreto 2408/1991 (B.O. 14/11/1991). Cronograma básico de privatizaciones de las empresas y servicios públicos contempladas en la ley 23696.
- Decreto 115/2019 (B.O. 8/2/2019). Modificación del artículo 6° del decreto 44/1991.
- Decreto 540/2021 (B.O. 23/8/2021). Servicio de transporte no físico de hidrocarburos.
- Resolución Secretaría de Recursos Hidrocarburíferos 120/2017 (B.O. 5/7/2017). Reglamento Técnico de Transporte de Hidrocarburos Líquidos por Cañerías. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/275000-279999/276521/res120.pdf> (último acceso: 27/9/2023).

b) *Estados Unidos*

Department of Energy Organization Act of 1977, Pub. Law 95-91, 91 Stat. 565. Disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-91/pdf/STATUTE-91-Pg565.pdf> (último acceso: 27/9/2023).

Energy Policy Act of 1992, Pub. Law 102-486. Disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-106/pdf/STATUTE-106-Pg2776.pdf> (último acceso: 27/9/2023).

Interstate Commerce Act, 49 *United States Code*, § 15701. Disponible en: <https://www.loc.gov/item/uscode1934-001049001/> (último acceso: 27/9/2023).

Executive Order 13990, del 20/1/2021, Section 6. Disponible en: <https://www.federal-register.gov/documents/2021/01/25/2021-01765/protecting-public-health-and-the-environment-and-restoring-science-to-tackle-the-climate-crisis> (último acceso: 27/9/2023).

18 C.F.R. (Code of Federal Regulations). Disponible en: <https://www.ecfr.gov/current/title-18> (último acceso: 27/9/2023).

JURISPRUDENCIA CITADA

a) *República Argentina*

1. *Corte Suprema de Justicia de la Nación*

Ercolano, Agustín c/ Lanteri de Renshaw, Julieta (1922): Fallos: 136: 161, 28 de abril de 1922.

Gómez, Juan B. c/ Empresa del Ferrocarril Central Córdoba (1926): Fallos: 146: 207, 21 de mayo de 1926.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales c/ Provincia de Mendoza (1974): Fallos: 290: 225, 12 de noviembre de 1974.

Cuestión de competencia por vía de inhibitoria planteada por Forestal Santa Bárbara S.R.L. en la causa Pan American Energy LLC Suc. Arg. c/ Forestal Santa Bárbara S.R.L. s/ demanda - expropiación (2006): Fallos: 329: 1969, 30 de mayo de 2006.

Capex S.A. c/ Neuquén, Provincia del s/ acción declarativa de certeza (2007): Fallos: 330: 2470, 29 de mayo de 2007.

Chevron San Jorge S.R.L. s/ inhibitoria en los autos 'Provincia del Neuquén c/ Chevron San Jorge S.R.L. s/ acción declarativa' (2007): C.1795.XLII.ORI, no publicada en Fallos.

NSS SA c/ GCBA s/proceso de conocimiento (2014): Fallos: 337: 858, 15 de julio de 2014.

Telmex Argentina S.A. c/ GCBA s/ acción meramente declarativa (art. 277 CCAyT) s/ recursos de apelación ordinario y de inconstitucionalidad concedidos (2021): Fallos: 344: 1769, 8 de julio de 2021.

2. *Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal*

Telecom Argentina S. A. c/ E. N. - Enacom y otro s/ medida cautelar (autónoma) (2021): Sala II, causa 12881/2020, 30 de abril de 2021. Disponible en: <https://www.erreius.com/Jurisprudencia/documento/20210504124411466/medida-cautelar-decreto-690-2020-resoluciones-enacom-1466-2020-1467-2020-y-204-2021> (último acceso: 27/9/2023).

Fernández, Horacio Ezequiel c/ PEN – Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Dto. 290/95 s/ empleo público (2000): Sala IV, causa 27.960/1998, del 9 de febrero de 2000, publicado en *El Derecho*, t. 190: p. 98. Cita digital: ED-DCCLXXIX-242.

3. *Procuración del Tesoro de la Nación*

Dictamen en Expediente N° 2-2001-24.130-00-3 Ministerio de Salud, de 8 de febrero de 2001, publicado en *Dictámenes*, 236:273. Disponible en: <https://api.ptn.gob.ar/files/236-273.PDF> (último acceso: 11/12/2023).

Dictamen en Expediente N° 01-0002231/08 Ex Ministerio de Economía y Producción, de 31 de marzo de 2009, publicado en *Dictámenes*, 268:358. Disponible en: <https://api.ptn.gob.ar/files/268-358.PDF> (último acceso: 11/12/2023).

b) *Estados Unidos*

1. *Supreme Court of Justice of the United States*

Nebbia v. New York, 291 U.S. 502 (1934).

Federal Power Commission et al. v. Hope Natural Gas Co., 320 U.S. 591 (1944).

2. *Idaho Supreme Court*

Idaho Power & Light Co. v. Blomquist, 26 Idaho 222, 141 p. 1083 (1914), esp. p. 252. Disponible en: <https://cite.case.law/idaho/26/222/> (último acceso: 27/9/2023).