



*Grupo Red Eléctrica*

Propuesta de Circular de la CNMC CIR/DE/008/19 por la que se establece la metodología de retribución del transporte de energía eléctrica.

**Resumen Ejecutivo del Alcance de las Alegaciones**



# Índice

1. Antecedentes.....	1
2. Resumen ejecutivo .....	2
2.1. Principales impactos para la actividad de transporte de la Propuesta de Circular .....	2
2.1.1. Inversiones .....	3
2.1.2. Retribución y Rentabilidad de las inversiones .....	3
2.1.3. Extensión de vida útil de activos que agotan su vida regulatoria .....	4
2.1.4. Operación y mantenimiento .....	5
2.1.5. Incentivo a la disponibilidad.....	6
2.1.6. Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades .....	7
2.2. Resumen de las principales propuestas que realizará Red Eléctrica en su condición de transportista .....	8
2.2.1. Dar solución a la problemática de los activos que agotan su vida útil. ....	8
2.2.2. Ingresos de Operación y Mantenimiento .....	9
2.2.3. Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades .....	10
2.2.4. Otras propuestas .....	10

---

## 1. Antecedentes

---

La CNMC, conforme a lo previsto en el artículo 7.1.i) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC") ha hecho pública para trámite de audiencia la Propuesta de Circular CIR/DE/008/19 por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica (en adelante, la "Propuesta de Circular"), acompañada de la Memoria justificativa de la misma.

Con fecha 5 de julio de 2019 Red Eléctrica de España, S.A.U. ("Red Eléctrica") ha recibido la comunicación por parte de la CNMC dando traslado de la Propuesta de Circular, indicando que el término final del trámite de audiencia y del trámite de información pública será el 9 de agosto.

Con anterioridad al envío de esta propuesta el pasado 9 de abril se publicó en el BOE la Orden TEC/406/2019 del 5 de abril del Ministerio para la Transición Ecológica ("MITECO") por la que se establecen las orientaciones de política energética a la CNMC. En dicha Orden se recoge en su apartado cuarto *las orientaciones relativas a la "Circular de metodología de la retribución del transporte de electricidad"*.

El presente documento recoge un resumen ejecutivo de las principales observaciones de Red Eléctrica, en su calidad de transportista, a la nueva metodología de retribución del transporte de energía eléctrica contenida en la Propuesta de Circular.

## 2. Resumen ejecutivo

---

A continuación se recoge un resumen de las principales propuestas y observaciones que Red Eléctrica realiza a la Propuesta de Circular.

### 2.1. Principales impactos para la actividad de transporte de la Propuesta de Circular

---

Con fecha 11 de enero de 2019, se aprobó el Real Decreto-ley 1/2019, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la CNMC a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación con las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural, en adelante "RDL 1/2019".

El RDL 1/2019-ley modifica el artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, y asigna a la Comisión la función, entre otras, de establecer, mediante Circular, previo trámite de audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, las metodologías para la retribución de las instalaciones de transporte así como la metodología de cálculo de la tasa de retribución financiera.

En relación con la actividad de transporte de energía eléctrica, las competencias conferidas a la CNMC en el mencionado RD-ley, son las de aprobar la metodología, los parámetros retributivos, la base regulatoria de activos y la remuneración anual de la actividad.

Como se ha mencionado, la nueva metodología contemplada en la Propuesta de Circular debería tener en consideración, además, las orientaciones de política energética del MITECO, entre las que se encuentran las siguientes en relación a la Circular del transporte de electricidad:

- La nueva metodología debería procurar que los cambios en las metodologías que, en su caso se introduzcan, vengan acompañados de mecanismos de absorción gradual de los mismos.
- La metodología debería retribuir de manera adecuada las nuevas necesidades de inversiones que se derivarán de la Planificación 2021-2026, tanto en cuanto al volumen como en cuanto a su naturaleza (activos para la gestión inteligente de la red basados en tecnologías de la información y las comunicaciones, con menores periodos de retorno y mayor incertidumbre), repartiendo adecuadamente los riesgos entre el titular de la red, los usuarios y los consumidores, al objeto de garantizar un suministro al mínimo coste.
- La metodología de retribución debería incorporar un principio de prudencia financiera requerida a los titulares de activos de red.
- La metodología de retribución debería incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de contribuir a una gestión óptima de los recursos nacionales y bajo el principio de optimizar el retorno para los consumidores y mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado.

El anterior marco normativo de la actividad de transporte (reforma de las actividades reguladas llevada a cabo en los años 2012 y 2013, y en concreto los Reales Decretos 1047/2013 y 1073/2015), se estableció en un contexto excepcional derivado de la crisis financiera y del déficit del sector eléctrico. Estas medidas, supusieron un fuerte ajuste a los ingresos y por tanto a la rentabilidad de las actividades reguladas, y en particular a la de transporte.

La Propuesta de Circular para establecer la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte es continuista con la metodología de los mencionados Reales Decretos, pero se introducen nuevos ajustes para el próximo periodo regulatorio que en la situación actual, una vez eliminado el déficit y dentro del contexto de los retos de la transición energética, no deberían ser necesarios. Asimismo, no se revierten algunas medidas de ajuste que fueron tomadas con carácter extraordinario y que sólo afectaron a las actividades de transporte y distribución de electricidad.

A continuación se presentan los aspectos más estratégicos y relevantes para la actividad de transporte y cómo éstos se ven afectados por la metodología del modelo retributivo propuesto por la CNMC, durante el próximo periodo regulatorio 2020-2025. Asimismo se ha preparado un resumen de las principales propuestas que realiza Red Eléctrica a la Propuesta de Circular.

## 2.1.1. Inversiones

---

La Propuesta de Circular, introduce una serie de medidas que, en primer lugar limitan la realización de inversiones e introducen incertidumbre, así como una carga administrativa, que restará agilidad en el contexto de la Transición Energética que exigirá del compromiso y flexibilidad de todos los agentes implicados en la misma para que esta llegue a buen puerto.

La Propuesta de Circular modifica la referencia para establecer el límite anual de inversión, sustituyendo la actual referencia (el P.I.B. y el límite anual sobre el mismo del 0,065%), por un índice ponderado por el 70% del incremento de demanda y 30% del incremento de penetración de renovables sobre el límite de inversión establecido en el año anterior.

La propia Memoria que acompaña la Propuesta de Circular ya menciona que las inversiones se verán reducidas en el futuro por la nueva forma de cálculo del límite: “los límites sectoriales que se obtendrían por aplicación de la nueva metodología, serían inferiores a los resultantes de aplicación del Real Decreto 1047/2013”.

En definitiva, se produce una reducción de los límites de inversión anuales para el periodo regulatorio, generándose además una gran incertidumbre por los parámetros utilizados por la CNMC para estimar los límites de inversión. Además se incorporan adicionalmente elementos discrecionales, tales como el “factor de escala” que se utilizará para calcular el límite de inversión, sin detallar la metodología para su cálculo.

## 2.1.2. Retribución y Rentabilidad de las inversiones

---

La Propuesta de Circular introduce una serie de medidas adicionales a las ya introducidas por el Real Decreto 1047/2013, tendentes todas ellas a reducir la rentabilidad de las inversiones futuras.

En primer lugar, se puede mencionar la incorporación de una medida consistente en limitar el valor de inversión reconocido en caso de que el valor real de inversión sea superior al valor unitario.

El actual modelo retributivo, y el propuesto por la nueva Circular, se basa para las inversiones en costes unitarios de construcción. Esto significa que los mismos están basados en costes medios para todo el territorio nacional y por tanto en la ejecución de los diferentes proyectos dependiendo de dónde se realicen (en la meseta, en la montaña, en la costa,...) podrán estar por debajo y por encima de los valores unitarios establecidos.

Además dicha medida supone un trato diferenciado no justificado respecto de otras actividades reguladas, donde no existen ni se aplican dichos límites.

En relación a las subvenciones de la UE, el modelo anterior permitía al transportista retener un 10% de las mismas, como señal incentivadora para conseguir las. La Propuesta de Circular mantiene ese porcentaje, si bien limita a 5 M€ (por proyecto) la cantidad a retener por el transportista.

Esta medida nuevamente reduce la rentabilidad de las inversiones respecto del modelo anterior y desincentiva al transportista a dedicar esfuerzos y recursos para conseguir las citadas subvenciones. Lejos de incrementar la eficiencia del transportista español, esta medida estará incrementando la eficiencia de los transportistas europeos que podrán beneficiarse de los fondos que Red Eléctrica dejará de percibir y consecuentemente incrementará el coste que tendrán que soportar los consumidores españoles.

Adicionalmente, el modelo retributivo de la actividad de transporte mantiene el criterio del inicio del devengo y cobro de la retribución de las instalaciones de transporte puestas en servicio en el año “n”, desde el 1 de enero del año “n+2”. Es decir, se ha consolidado un mecanismo que se implantó en un momento de situación de extrema dificultad financiera, que no es aplicado por los diferentes reguladores a los transportistas de los países de nuestro entorno (algunos de los cuales empiezan a percibir la retribución durante el propio periodo de construcción, ya que les retribuyen la obra en curso). Esta medida supone un déficit que debe asumir y financiar el transportista ya que el consumidor “disfruta” de unas instalaciones que se empiezan a retribuir 2 años más tarde.

La eliminación del criterio “n+2” contribuiría adicionalmente a reducir el endeudamiento de la actividad de transporte y a facilitar el cumplimiento de las ratios de la CNMC establecidas en su borrador de *“comunicación de definición de ratios para valorar el nivel de endeudamiento y la capacidad económico-financiera de las empresas que realizan actividades reguladas, y de rangos de valores recomendables de los mismos”*. Esto permitiría además dar

cumplimiento a la orientación de política energética consistente en el principio de prudencia financiera que debe regir la metodología de retribución.

En el contexto actual, se considera que ha dejado de tener sentido la aplicación de este criterio retributivo que, además de haberse establecido en un momento de tensiones financieras en el conjunto del sistema eléctrico que ya no se producen, carece ya de soporte normativo al haber desaparecido de la LSE.

En las actividades de transporte y distribución de gas este diferimiento del inicio del cobro y devengo de la retribución no se contempla, por lo que se plantearía una situación discriminatoria.

Todas estas medidas que afectan a la rentabilidad de las inversiones, se añaden a la reducción de rentabilidad provocada por la nueva tasa de retribución financiera contemplada en la propuesta de Circular que establece la metodología de cálculo de la tasa de retribución financiera publicada por la CNMC. La nueva tasa supone reducir la rentabilidad de las inversiones (tanto futuras como pasadas) que se verá reducida durante el próximo periodo regulatorio del 6,503% al 5,58% a partir de 2021, si bien, excepcionalmente para 2020 la tasa sería del 6,003% como consecuencia de que los Reales Decretos 1047/2013 y 1048/2013 (modelos de retribución del transporte y distribución, respectivamente) establecían que “en ningún caso, la propuesta de variación de la tasa de retribución financiera empleada entre dos años consecutivos podrá ser superior en valor absoluto a 50 puntos básicos”.

No por esperada esta reducción (ya que la Propuesta de Circular está alineada con la propuesta que la CNMC publicó en octubre de 2018), puede obviarse el impacto que tendrá en los ingresos de todas las actividades reguladas en el ámbito de la electricidad y en especial en la de transporte.

Además, la Propuesta de Circular no mantiene a futuro el mecanismo de gradualidad que incorporaba la metodología retributiva anterior (los Reales Decretos 1047/2013 y 1048/2013, modelos de retribución del transporte y distribución, respectivamente, establecían que “en ningún caso, la propuesta de variación de la tasa de retribución financiera empleada entre dos años consecutivos podrá ser superior en valor absoluto a 50 puntos básicos”), ya que en la Propuesta de Circular que establece la metodología de cálculo de la TRF esta limitación, a que la variación entre 2 años no sea superior a 50 puntos básicos solo se contempla “excepcionalmente” para el año 2020.

En este sentido, la Propuesta de Circular únicamente ha aplicado un mecanismo de gradualidad a la TRF (si bien de forma “excepcional”). No obstante, como se argumentará a lo largo del presente documento, la Circular que finalmente se apruebe debería establecer mecanismos de gradualidad en otros parámetros para, como se ha indicado, cumplir con el principio de prudencia financiera y consecuentemente no poner en riesgo el cumplimiento de las ratios propuestas por la CNMC.

### 2.1.3. Extensión de vida útil de activos que agotan su vida regulatoria

---

El modelo retributivo anterior consideró a todas las instalaciones anteriores a 1998, que suponen un porcentaje significativo de la red de transporte, como una única instalación con una única vida residual, en lugar de considerarlas de forma individualizada con vidas residuales diferentes en función de la fecha de puesta en servicio de cada una de ellas. Este modelo avoca a que todas estas instalaciones lleguen a la vez al final de su vida regulatoria, provocándose en el año 2023 una excepcional caída de ingresos, que hubiera sido gradual si se hubieran individualizado.

Esta situación excepcional generada por el modelo retributivo anterior, requiere de medidas que eviten el grave problema de estabilidad económico-financiera que se producirá a partir de dicho año. Por tanto se hace necesario que se apliquen medidas extraordinarias, como puede ser el tratamiento gradual a la caída de los ingresos, de forma que su impacto pueda ser laminado en varios años en línea con lo establecido en las orientaciones de política energética.

Además, el modelo retributivo anterior no dio un tratamiento a las inversiones a realizar sobre estas instalaciones, más allá de la solución transitoria para las inversiones realizadas entre 2015-2018 recogida en el Real Decreto 1073/2015, que alargaba temporalmente el problema pero no daba una solución al mismo.

La no consideración de este mecanismo, provocaría adicionalmente que tampoco se cumpliera el principio de prudencia financiera recogido en las orientaciones de política energética, ya que la actividad de transporte sufriría un empeoramiento de su capacidad económico-financiera y, consecuentemente, de las ratios establecidas por la CNMC.

Adicionalmente, la Propuesta de Circular no incentiva ni aclara adecuadamente los criterios de extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil. Para las inversiones en renovación y mejora llevadas a cabo sobre instalaciones que hayan superado, o estén próximas a superar su vida útil, se establece que deberán estar planificadas. No obstante lo anterior, la Propuesta de Circular exige adicionalmente que se solicite a la CNMC la consideración de las inversiones de renovación y mejora, aportando un análisis económico detallado que justifique el ahorro de inversión y de retribución anual para el sistema que suponen dichas actuaciones respecto a la construcción de una nueva instalación, como requisito previo para que sean autorizadas. Es decir, se introducen nuevos requisitos para la autorización de instalaciones, más allá de la aprobación del documento de Planificación por parte del Gobierno, tras ser sometido al Congreso de los Diputados y de los análisis y justificación que ya contiene la Planificación para cada una de sus actuaciones.

Este mecanismo, confuso en su redacción y aparentemente poco ágil introduce incertidumbre, ya que el transportista no tendrá certeza de si esas inversiones serán o no reconocidas hasta después de haber sido realizadas.

La renovación es una de las dos medidas que incluye la CNMC en el artículo que destina a establecer el tratamiento de la extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte que finalizan su vida útil, si bien, en opinión de Red Eléctrica, no cumple con la orientación de política energética relativa a incentivar extensión del funcionamiento de estas instalaciones, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado.

La segunda de las medidas que incluye la Propuesta de Circular a aplicar a las instalaciones que finalizan su vida útil, es el término de retribución por extensión de vida útil (REVI), que es exactamente el mismo que contemplaba el Real Decreto 1047/2013 y consiste en un aumento de la retribución por operación y mantenimiento (que empieza con un porcentaje del 15% durante los 5 primeros años y que luego se va incrementando año a año en un 1%, 2% o 3% según proceda).

Esta retribución, conceptualmente, simplemente viene a devolver el coste adicional de mantenimiento en el que incurre el transportista por mantener en servicio instalaciones que han agotado su vida útil, siempre que los porcentajes realmente reflejaran el extra coste incurrido.

Un concepto que simplemente sirve de contraprestación a los costes incurridos no puede considerarse un incentivo y por tanto no da respuesta a las orientaciones de política energética cuando establece que “la metodología de retribución debería incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de contribuir a una gestión óptima de los recursos nacionales y bajo el principio de optimizar el retorno para los consumidores y mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado”.

Adicionalmente se produce una nueva discriminación en la cuantificación de este término, dado que en otras actividades reguladas el porcentaje establecido por la CNMC comienza en el 30%.

En definitiva, las medidas contempladas por la CNMC en la Propuesta de Circular, al no establecer un incentivo real para mantener las instalaciones en servicio, pueden devenir en un deterioro real y gradual de unas instalaciones necesarias para garantizar la continuidad del suministro y la integración de energías renovables requeridas por la Transición Energética.

Ante un problema de esta magnitud, que afecta a un porcentaje significativo de la red de transporte en servicio en la actualidad, se requieren soluciones que verdaderamente den respuesta a esta problemática e incentiven la extensión de su vida útil efectiva más allá de su vida útil retributiva.

Las medidas anteriores, junto con el resto de impactos de otras medidas incluidas en la Propuesta de Circular, supondrán una disminución de los niveles de rentabilidad de la Compañía y, potencialmente, podrían dificultar a partir del año 2023 el cumplimiento de las ratios de la CNMC mencionadas en el apartado anterior. Esta situación no daría cumplimiento a su vez a la orientación de política energética consistente en el principio de prudencia financiera que debe regir la metodología de retribución al dificultar las medidas propuestas el cumplimiento de las mencionadas ratios.

#### 2.1.4. Operación y mantenimiento

---

La Propuesta de Circular y la Memoria de la misma “anticipan una reducción significativa” de los valores unitarios de operación y mantenimiento (O&M) y consiguientemente de los ingresos del transportista por este concepto. Esta

reducción ha podido ser verificada una vez que la CNMC ha hecho pública el pasado 25 de julio la Propuesta de Circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de la actividad de transporte. Asimismo, la Propuesta de Circular no incentiva las mejoras de eficiencia, lo que a medio plazo perjudicará al sistema y a los consumidores.

Al igual que los valores unitarios de inversión son una referencia de los costes medios de construcción, los de O&M son una referencia del coste medio que supone mantener una instalación durante toda su vida útil. Una actividad con un elevado componente cíclico aconsejaría llevar a cabo un análisis de los costes de la actividad de O&M tomando como referencia un periodo plurianual lo más amplio posible, de forma que se tuvieran en cuenta todas las familias de actuaciones que se van a llevar a cabo durante la vida de la instalación.

Adicionalmente a lo anterior, esta revisión de los valores unitarios que se está proponiendo en base al coste histórico incurrido en un momento determinado (dos años), deja completamente de lado el contexto al que se enfrentará el transportista en el próximo periodo, durante el cual la masiva integración de renovables “agotará” por ejemplo, entre otros factores, la capacidad de los proveedores, con la consecuente presión al alza sobre los precios de materiales y servicios.

En una actividad como la de operación y mantenimiento que, como se ha indicado anteriormente, presenta un alto componente cíclico, parecería un error metodológico la consideración de un periodo de observación de únicamente dos años para llevar a cabo una revisión de los costes asociados a dicha actividad. Parecería razonable esperar a la finalización del próximo periodo regulatorio para tener en 2025 al menos analizado un periodo de costes de 8 años (2016-2023), para sacar conclusiones sobre la validez de los actuales valores unitarios que se encuentran vigentes únicamente desde 2016.

Tanto en las propuestas que se realizarán en las Observaciones al articulado de la presente Circular como las que se harán a la Propuesta de Circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de la actividad de transporte, tratarán de “contrarrestar” estas problemáticas.

Por último, la Propuesta de Circular no reconoce de forma explícita ningún factor incentivador ligado a la incorporación de nuevas tecnologías e innovación en la actividad de mantenimiento a diferencia de lo que ocurre en otras actividades, que incorporan conceptos en este sentido.

### 2.1.5. Incentivo a la disponibilidad

La Propuesta de Circular mantiene la misma base metodológica del incentivo a la disponibilidad contemplado en el Real Decreto 1047/2013. La metodología consiste en enfrentar la disponibilidad de cada año con la disponibilidad media de los 3 ejercicios anteriores (a la que se restaba la cantidad de 0,5) y con una “disponibilidad objetivo”. No obstante, y en línea con el resto de medidas, la Propuesta de Circular modifica el incentivo, incrementando la disponibilidad objetivo del 98,5 al 99% (por encima del valor establecido por el Real Decreto 1955/2000), y eliminando la minoración de 0,5 de la disponibilidad media de los 3 años precedentes, produciéndose una importante reducción del valor económico del incentivo.

Este mecanismo resulta conceptualmente injusto, ya que obtener buenos índices de disponibilidad en un año determinado, castiga los incentivos futuros, resultando económicamente ineficiente la relación entre el sobrecoste que supone conseguir estos índices y el escaso incentivo o incluso penalización que conlleva.

El valor del incentivo fluctuará en función del volumen de actuaciones de mantenimiento y de averías, pero también se verá afectado por el volumen de inversión en nuevas instalaciones a incorporar a la red, así como por el volumen de renovación a llevar a cabo. En los próximos años como consecuencia de la Transición Energética, que llevará aparejada la necesidad de integrar la nueva generación renovable, estos dos últimos aspectos tendrán un impacto significativo sobre la disponibilidad de la red.

En la Memoria de la Propuesta de Circular se estima el impacto del cambio de este parámetro, rebajando la estimación anual del incentivo de 8 a 2 millones de euros. Esto supone reducir el peso del incentivo en la retribución, que pasará a suponer únicamente el 0,1% de la retribución total frente al 0,5% que representaba anteriormente.

Parece evidente que ni antes (ni ahora) el mecanismo era (ni es) en absoluto incentivador, y en la práctica, viendo su cuantificación, supone dejar sin incentivos a la actividad.

## 2.1.6. Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades

---

La Propuesta de Circular contempla una reducción de la retribución por el empleo de activos y recursos financiados con cargo a la actividad de transporte en otras actividades diferentes al transporte de energía eléctrica. La medida parte de una premisa que se considera errónea pues el sistema eléctrico no financia ningún activo, simplemente retribuye el servicio que prestan los activos de transporte a través de su coste de capital, su depreciación y su operación y mantenimiento.

Este nuevo ajuste no está conceptualmente diseñado como un instrumento para evitar la existencia de los llamados subsidios o subvenciones cruzadas entre actividades, tal y como propugna tanto la normativa nacional como la europea.

Adicionalmente, la medida desincentiva que se lleven a cabo por parte de las empresas reguladas otras actividades que adicionalmente al beneficio económico que generan para la empresa pueden redundar en beneficios para la sociedad.

## 2.2. Resumen de las principales propuestas que realizará Red Eléctrica en su condición de transportista

---

Como continuación a los comentarios acabados de realizar en el apartado anterior, se recogen a continuación las principales líneas de las propuestas contenidas en las Observaciones particulares:

### 2.2.1. Dar solución a la problemática de los activos que agotan su vida útil.

---

La Propuesta de Circular introduce dos medidas, una consistente en posibilitar la renovación de instalaciones y la otra, que ya estaba recogida en el modelo retributivo hoy vigente, consistente en asignar una retribución a las instalaciones que finalizan su vida útil a través de un incremento de la retribución por operación y mantenimiento.

En opinión de Red Eléctrica estas dos medidas no dan respuesta en ningún caso a la orientación del MITECO ya que conceptualmente la renovación no es un incentivo a extender el funcionamiento de estas instalaciones sino una manera de realizar inversiones en las mismas de forma gradual, y la retribución por extensión de vida útil consistente en un incremento de la retribución por operación y mantenimiento, conceptualmente, simplemente viene a devolver el coste adicional de mantenimiento en el que incurre el transportista por mantener en servicio instalaciones que han agotado su vida útil, siempre que los porcentajes realmente reflejaran el extra coste incurrido. Por tanto, ninguna de las medidas puede considerarse un incentivo.

Por este motivo, la propuesta de Red Eléctrica para intentar dar solución a esta problemática se centra en tres medidas:

- Aplicar la gradualidad que establecen las orientaciones de política energética, para hacer que, ante la falta de soluciones que incentiven el alargamiento de las instalaciones que finalicen su vida útil, la retribución de las mismas no decrezca a “cero” en un solo año y que la reducción se produzca de forma gradual.

Esta propuesta es similar a la utilizada por la propia CNMC para la actividad de transporte de gas, estableciendo un periodo gradual de cuatro años para laminar el impacto de la caída de la retribución de las instalaciones que finalizan su vida útil a partir del año siguiente al último en el que estas instalaciones hayan finalizado su vida útil retributiva.

En el caso del transporte de electricidad, la aplicación de la medida que se propone abarcaría un periodo de cuatro años extendiéndose al tercer periodo regulatorio, lo cual resulta necesario para absorber de manera gradual, tal como establecen las orientaciones de política energética del MITECO, el efecto que tiene la desaparición de estos activos de la base de retribución.

Esta medida de carácter temporal, que tiene su proyección en el tercer periodo regulatorio, no compromete la metodología global de retribución del transporte de electricidad definida en la Propuesta de Circular la cual, siguiendo el principio de seguridad jurídica que establece la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, debería tener vocación de permanencia más allá del próximo periodo regulatorio.

Adicionalmente, y para dotar de un verdadero incentivo a mantener en servicio las instalaciones más allá de su vida útil, se propone que se mantenga constante la última anualidad del periodo en el que se aplica la gradualidad, siempre que las instalaciones continúen prestando servicio y no hayan sido objeto de sustitución o renovación.

La introducción de este mecanismo de gradualidad permitiría además el cumplimiento del principio de prudencia financiera contemplado en las orientaciones de política energética.

- Implementar mecanismos para dotar de la agilidad necesaria a la renovación de instalaciones para que ésta pueda ser operativa. Sujetar la renovación tanto a su inclusión en un documento de Planificación (con los dilatados plazos que este proceso conlleva) como a la posterior solicitud y aprobación por parte de la CNMC hace que el mecanismo propuesto por la Circular sea impredecible a priori y tremendamente lento.
- Adecuar el valor del término de extensión de vida útil (“REVU”). El término propuesto por la CNMC es exactamente el mismo que el contemplado en el Real Decreto 1047/2013, que se fijó sin ninguna base metodo-

lógica. La retribución por extensión de la vida útil se calcula a partir de la retribución por operación y mantenimiento multiplicada por un coeficiente que toma el valor 1,15 (15%) durante los cinco primeros años en que se haya superado la vida útil regulatoria.

En este caso, se produce una discriminación en la cuantificación de este término con otras actividades reguladas, en las que el coeficiente toma el valor del 30% durante los cinco primeros años en que se haya superado la vida útil y, al igual que en el transporte, se va incrementando a partir del quinto año de manera escalonada y progresiva.

Por tanto se propone considerar este término retributivo independiente de la retribución de operación y mantenimiento e incrementarlo, para que, en ningún caso, se establezca por debajo del valor establecido para otras actividades.

## 2.2.2. Ingresos de Operación y Mantenimiento

---

En el apartado 2 del artículo 8 de la Propuesta de Circular, la retribución en concepto de operación y mantenimiento introduce un factor que tiene como objetivo repartir entre las empresas transportistas y el sistema el margen entre la retribución por operación y mantenimiento calculada según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio.

Para realizar el reparto del margen se utiliza el parámetro " $\alpha$ " que, según el apartado 1 de la disposición adicional segunda de la Propuesta de Circular, tomará el valor 0,2 para el periodo 2020-2025.

Las propuestas que Red Eléctrica plantea son las siguientes:

- En relación a la información a tener en cuenta para establecer los costes de operación y mantenimiento en el próximo periodo regulatorio, como ya se ha mencionado para calcular los nuevos valores unitarios se debería tomar como referencia un periodo plurianual amplio y no solo dos ejercicios (2016 y 2017) como se menciona en la Memoria que acompaña la Propuesta de Circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento de la actividad de transporte, remitida por la CNMC el pasado 25 de julio.

Adicionalmente, es preciso indicar también que en los últimos ejercicios Red Eléctrica ha soportado siniestros de relevancia. El gran esfuerzo realizado en la reposición del servicio en estas instalaciones, ha supuesto un menor mantenimiento recurrente programado sobre otras instalaciones de la red de transporte, generando márgenes superiores en el mantenimiento.

De igual modo los importantes trabajos de renovación y mejora (plan REPEX 2015-2018) –considerados como inversión– sobre activos anteriores a 1998 se ha traducido en que no haya sido preciso realizar mantenimiento en los mismos, obteniendo así un menor coste de mantenimiento real.

Por tanto, las características de las actuaciones de operación y mantenimiento muchas de las cuales no tienen una periodicidad anual, unido a la siniestralidad y a los trabajos de renovación y mejora antes comentados, aconsejarían la utilización del citado periodo plurianual amplio para el establecimiento de los nuevos valores unitarios, para verdaderamente reflejar la evolución real del coste medio de los valores unitarios de operación y mantenimiento.

Parecería razonable que, además de establecer periodos de observación amplios, y dado que sólo han pasado tres ejercicios completos de aplicación de los valores unitarios hoy vigentes (de los que la CNMC sólo tiene información analizada de dos de ellos, 2016 y 2017), para el nuevo periodo regulatorio 2020-2025 se prorrogasen los actuales valores, proponiendo su revisión para el siguiente periodo regulatorio, momento en que se dispondrá de información contrastada suficiente para llevar a cabo dicha revisión.

- No obstante lo expuesto en el punto anterior, si finalmente la CNMC decidiera llevar a cabo la revisión de los valores unitarios, sería necesario corregir el parámetro " $\alpha$ " propuesto.

En relación a este parámetro " $\alpha$ ", el valor propuesto de 0,2 para el reparto del margen entre las empresas transportistas y el consumidor implica que el 80% de la eficiencia ganada por el transportista se traslada al consumidor mientras que el primero sólo retiene el 20% de dicha eficiencia. Este reparto asimétrico recogido en la Propuesta de Circular se traduce en una ausencia de incentivos para mantener una política de mejora continua,

que permita la introducción de eficiencias, perjudicando en los siguientes periodos regulatorios al propio consumidor.

Además, la propuesta de reparto asimétrico del margen entre el sistema y el transportista en la actividad de operación y mantenimiento no es consistente con el reparto 50/50 del margen entre el sistema y transportista que se realiza para la actividad de construcción.

Establecer un reparto simétrico de las eficiencias entre el transportista y los consumidores incentiva al primero a desarrollar sus actividades al menor coste posible. Situar este porcentaje de reparto en el 20% desincentiva al transportista, que aprecia que prácticamente todos sus esfuerzos de eficiencia se trasladan asimétricamente al consumidor, lo que a la larga supondrá un mayor coste para este último.

Por tanto, tal y como sucede en otros países de nuestro entorno, se propone incrementar del 20% al 50% el porcentaje del margen que establece la Circular como factor de eficiencia, y por tanto el parámetro "α" debería tomar un valor de 0,5.

Adicionalmente, en aplicación de la gradualidad requerida por las orientaciones de política energética para que las metodologías retributivas no generen impactos bruscos en la retribución de las actividades reguladas, se propondrá que a este reparto de eficiencia 50/50 se llegue a lo largo del próximo periodo regulatorio. Como ya se ha mencionado anteriormente, la no consideración de la gradualidad, provocaría adicionalmente que tampoco se cumpliera el principio de prudencia financiera.

### 2.2.3. Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades

Red Eléctrica entiende que el enfoque de realizar el ajuste basado en "ingresos" (artículo 18) o en "beneficios" (artículo 19) es desacertado. En caso de plantear un ajuste, éste debería basarse en el coste que ha soportado la actividad de transporte de energía eléctrica por la instalación de capacidad excedentaria de fibra óptica en sus instalaciones. Además, este planteamiento no tiene en consideración aquellas otras actividades, recursos o activos (distintos de los regulados) que han contribuido a la obtención de los beneficios, ni los riesgos que ha asumido la empresa al desarrollar dichas actividades y que son inherentes al beneficio obtenido.

Por todo ello, se propone la eliminación del ajuste en los términos previstos en los artículos 18 y 19 del Proyecto de Circular.

### 2.2.4. Otras propuestas

Como se ha comentado anteriormente, en el nuevo periodo retributivo no debería contemplarse el diferimiento en el devengo y cobro de la retribución del transporte. El actual criterio "n+2" ha dejado de tener sentido y además ha dejado de tener soporte legal.

En este sentido, el RDL 1/2019 modificó el apartado 14.8 de la LSE eliminando los tres principios que dicha la ley establecía en lo relativo a la retribución del transporte y la distribución, entre los que se incluía la retribución en el año n+2. De esta manera, ha desaparecido por completo de la LSE dicho principio que tampoco se incluye en las Orientaciones de política energética para la elaboración de la Circular de retribución de metodología de retribución del transporte.

Por tanto se propone que la retribución de la actividad de transporte se comience a percibir desde el momento de entrada en explotación de las instalaciones o en su caso desde el reconocimiento regulatorio de las mismas. De esta forma se garantizaría el mismo tratamiento que la regulación contempla para las instalaciones de transporte y distribución de gas.

En relación al mecanismo de gradualidad que para la TRF incorporaba la metodología retributiva anterior (variación entre 2 años no sea superior a 50 puntos básicos), se propondrá que el mismo continúe manteniéndose, ya que esta medida además de permitir que los cambios sean graduales para transitar entre periodos regulatorios y por tanto estar alineada con las orientaciones del MITECO, sirve para proteger tanto al consumidor, en casos de subida de la TRF, como al transportista en los casos de bajada.