

IMPACTO DE LA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y EL PNIEC

La propuesta de Circular emitida por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el pasado 5 de julio en la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica introduce una serie de modificaciones relevantes sobre la normativa actual que no favorece el cumplimiento de las prioridades estratégicas establecidas por el Gobierno en materia energética.

Esta Circular introduce un nivel elevado de incertidumbre sobre la retribución de las inversiones e incorpora una elevada discrecionalidad sobre actuaciones críticas para el despliegue de la política energética y es discriminatoria con la actividad de transporte.

Además, podría dificultar la transición energética y el cumplimiento del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, ya que no fija un entorno regulatorio claro, estable ni predecible.

Por último, no reconoce como factor incentivador la incorporación de nuevas tecnologías e innovación en la actividad de mantenimiento.

1. Diferencias con las orientaciones de política energética del MITECO

El Ministerio para la Transición Ecológica fijó en la Orden TEC 406/2019, de 5 de abril, las orientaciones de política energética a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

En esas orientaciones, y por lo que respecta a la Circular de metodología de retribución del transporte de electricidad, se señala, entre otras cosas, que:

- a) Para asegurar la sostenibilidad del sistema eléctrico y la seguridad del suministro, la nueva metodología debería procurar que los cambios que se introduzcan en la metodología vengán acompañados de mecanismos de absorción gradual de los mismos (art. 6, 1)
- b) Con el objetivo de hacer posible la penetración de las energías renovables en el sistema eléctrico y poder así cumplir los objetivos en materia de energía y clima, la metodología debería retribuir de manera adecuada las nuevas necesidades de inversiones que se derivan de la Planificación 2021-2026, tanto en cuanto al volumen como en cuanto a su naturaleza (activos para la gestión inteligente de la red) (art.6, 2)
- c) También se señala que la retribución debería incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado la vida útil retributiva, al objeto de contribuir a una gestión óptima de los recursos nacionales (...) y mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado. (art.6, 4)

Red Eléctrica considera que la propuesta de Circular de Metodología de Retribución del Transporte de Electricidad podría vulnerar los puntos 1, 2 y 4 del artículo sexto de la orden TEC/406/2019 de 5 de abril, por la que se establecen orientaciones de política energética a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

2. Medidas que no favorecen el cumplimiento de la transición energética y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima

a) Nuevo cálculo del límite máximo de inversión

Uno de los cambios previstos en la propuesta de Circular es la incorporación de una nueva fórmula de cálculo del límite máximo de inversión anual para la actividad del transporte de electricidad. En el modelo anterior, el indicador de referencia era el PIB, mientras que en la nueva metodología se propone utilizar una combinación de variaciones en la demanda (70 % de incremento) y en la previsión del volumen de penetración de energías renovables (30 % de incremento).

Este cambio supone una reducción (con respecto al Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica) de su importe máximo, tal y como señala la Memoria de la Circular en su página 24:

“Los límites sectoriales que se obtendrían por aplicación de la nueva metodología serían inferiores a los resultantes de aplicación del Real Decreto 1047/2013”.

b) Retribución y rentabilidad de las inversiones

La rentabilidad de las inversiones (tanto futuras como pasadas) se verá reducida durante el próximo periodo regulatorio 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 del 6,503% al 5,58% a partir de 2021, si bien 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”*.

c) Descenso de la retribución por mantenimiento de instalaciones (O&M)

Los ingresos referidos al mantenimiento de los activos se prevé que se ajusten mediante una Circular adicional que establecerá los valores unitarios de inversión y de mantenimiento a aplicar en el próximo periodo regulatorio. Aun así, la Memoria de la actual Propuesta de Circular indica una reducción significativa de los ingresos en este campo. En concreto, en su apartado 8.1.2 señala que la retribución por mantenimiento pasa de 430 millones de euros en el ejercicio 2019 a 364 millones de euros en el primer año de aplicación de la Circular.

Por otro lado, la Circular establece una reducción en los ingresos de O&M en función de los costes incurridos en el último año del que se disponga información. 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 amplio.

d) Retribución de activos que finalizan su vida útil

La propuesta de Circular no contempla la retribución por inversión de los activos que agotan su vida útil en 2023.

La Propuesta, con el fin de incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, mantiene lo que ya contemplaba el Real Decreto 1047 / 2013 y que consiste en un aumento de la retribución por 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. Sin embargo, no puede considerarse un incentivo a la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que han superado su vida útil retributiva y continúan prestando servicio al sistema.

Por otro lado, se contempla la posibilidad de renovar instalaciones que hayan superado, o estén próxima a superar su vida útil, según su fecha de puesta en servicio. No obstante, se introducen requisitos y plazos para la realización de las renovaciones, que impedirán que las mismas se lleven a cabo con la agilidad necesaria para que pueda garantizarse que las instalaciones puedan prestar servicio en las condiciones que requiere la Transición Energética. Adicionalmente, la Circular incorpora un nivel de discrecionalidad por parte de la CNMC para la aprobación de este tipo de inversiones, lo que introduce un alto nivel de incertidumbre sobre la viabilidad de las actuaciones de renovación.

e) Inversiones no retribuidas

La Propuesta de Circular señala en el Artículo 14.4 que:

“Con carácter general, las instalaciones incluidas en la Planificación mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, tendrán retribución por inversión a cargo del sistema nula, dado que es condición necesaria para su inclusión que dichas instalaciones sean financiadas y cedidas por terceros, debiendo asumir el promotor los costes de inversión, tanto de la actuación concreta como de todas aquellas instalaciones y refuerzos necesarios para cumplir con la normativa sectorial”.

f) Límite de retribución de las subvenciones de la Unión Europea

La Propuesta de Circular establece en su artículo 12 un límite de 5 millones para retribuir las subvenciones que provengan de la Unión Europea. En concreto, señala:

“En el caso de que estas ayudas públicas provengan de organismos de la Unión Europea, este valor será el 90 por ciento del importe percibido. En ningún caso el margen del 10% a considerar a las empresas transportistas, podrá ser superior a 5 M€”.

El modelo anterior permitía al transportista retener un 10% de las mismas, como señal incentivadora para conseguirlas. 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 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.

g) Incentivo a la disponibilidad de la red

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, la propuesta de Circular incrementa la disponibilidad objetivo del 98,5% al 99% y elimina la minoración de 0,5 de la disponibilidad media de los 3 años precedentes.

Este mecanismo no está justificado, ya que obtener buenos índices de disponibilidad en un año determinado, castiga los incentivos futuros, resultando financieramente ineficiente la relación entre el sobrecoste que supone conseguir estos índices y el escaso incentivo o incluso penalización que conlleva.

En la Memoria de la Circular (artículo 8.1.5) se estima el impacto del cambio de este parámetro, rebajando la estimación del incentivo de 8 a 2 M€.