



Comisión
Nacional
de Energía

**INFORME SOBRE LA SOLICITUD FORMULADA
POR RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A. DE
AUTORIZACIÓN PARA LA TRANSMISIÓN DE
INSTALACIONES DE TRANSPORTE DE ENERGÍA
ELÉCTRICA PROPIEDAD DE ENDESA
DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA, S.L.U.**

16 de enero de 2003



INFORME SOBRE LA SOLICITUD FORMULADA POR RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A. DE AUTORIZACIÓN PARA LA TRANSMISIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA PROPIEDAD DE ENDESA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA, S.L.U.

En el ejercicio de las funciones referidas en el apartado tercero.1 de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, de acuerdo con el artículo 134 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre y de conformidad con el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 16 de enero de 2003, ha acordado emitir el siguiente

INFORME

I. OBJETO

El objeto del presente documento es informar a la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEM) del Ministerio de Economía, en aplicación del artículo 134 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, sobre la solicitud de autorización formulada por Red Eléctrica de España, S.A. (REE) para la transmisión a su favor de instalaciones de transporte de energía eléctrica propiedad de Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U. (ENDESA).

II. ESTRUCTURA DEL INFORME

De acuerdo con la solicitud de transmisión que se informa, al amparo del artículo 134 del Real Decreto 1955/2000, esta Comisión estructura el presente Informe de acuerdo con el siguiente esquema general:

- Antecedentes.



Comisión
Nacional
de Energía

- Normativa aplicable.
- Régimen jurídico de la actividad de transporte de energía eléctrica.
- Descripción de la solicitud de transmisión.
- Descripción económico-financiera de la operación.
- Valoraciones sobre el contrato de compraventa.
- Valoración sobre la acreditación de la capacidad del solicitante
 - La capacidad legal.
 - La capacidad técnica
 - La capacidad económica.
- Conclusiones.

III. ANTECEDENTES

Con fecha 11 de diciembre de 2002 ha tenido entrada en el registro de la Comisión Nacional de Energía (CNE), escrito de la DGPEM solicitando informe, en aplicación del artículo 134 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, sobre la solicitud de autorización para la transmisión de instalaciones de transporte de ENDESA, formulada por REE.

El mencionado escrito de la DGPEM viene acompañado de la solicitud de autorización administrativa formulada por REE, y de la siguiente documentación que viene a soportar su solicitud:

- ✓ *Documento número 1:* Copia de la escritura de poderes a favor de D. Rafael García de Diego Barber.
- ✓ *Documento número 2:* Relación de las instalaciones de transporte de energía eléctrica para cuya transmisión se solicita la autorización.
- ✓ *Documento número 3:* Escritura de constitución de REE y escrituras de modificaciones estatutarias posteriores.
- ✓ *Documento número 4:* Informes sobre las cuentas anuales de REE correspondientes a los ejercicios 1999, 2000 y 2001.



- ✓ *Documento número 5:* Proyecciones financieras de la adquisición de los activos de transporte de ENDESA.
- ✓ *Documento número 6:* Contrato de promesa de compraventa de activos suscrito entre REE y ENDESA, celebrado el 4 de noviembre de 2002, que incluye, entre otros anexos, el Contrato de servicios de operación y mantenimiento suscrito entre las partes.

IV. NORMATIVA APLICABLE

- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector Hidrocarburos
- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 2017/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el procedimiento de liquidación de los costes de transporte, distribución y comercialización a tarifa, de los costes permanentes del sistema y de los costes de diversificación y seguridad de abastecimiento.
- Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica.
- Real Decreto 1339/1999 de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la CNE.
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

V. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN LA LEY 54/1997, DE 27 DE NOVIEMBRE, Y SUS DISPOSICIONES DE DESARROLLO.

- a) Principios generales establecidos en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, e incidencia de los mismos en el régimen autorizadorio.**

El artículo 1 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico (LSE), define el transporte de energía eléctrica como una de las actividades destinadas al



Comisión
Nacional
de Energía

suministro de energía eléctrica. La regulación de dicha actividad, junto con la de las restantes destinadas al suministro, tiene por finalidad:

- a) La adecuación del suministro de energía eléctrica a las necesidades de los consumidores, y
- b) La racionalización, eficiencia y optimización de las mismas.

Las actividades destinadas al suministro de energía eléctrica, y por tanto el transporte, se ejercerán de forma coordinada bajo los principios de objetividad, transparencia y libre competencia. Así mismo, estas actividades se ejercerán garantizando el suministro de energía eléctrica a todos los consumidores demandantes del servicio dentro del territorio nacional y tendrán la consideración de servicio esencial.

Sin perjuicio de estas notas comunes a las actividades destinadas al suministro, deben señalarse determinados principios establecidos por la LSE que condicionan de forma sustancial el desarrollo de la actividad de transporte como más adelante se expondrá, entre los que destacan, la existencia de planificación vinculante en las instalaciones de transporte, artículo 4, la definición de la actividad de transporte como actividad regulada de conformidad con el artículo 11.2 y la liberalización del transporte a través de la generalización del acceso de terceros a las redes, artículo 38.

Así la Exposición de Motivos de la LSE señala:

“La planificación estatal, por último, queda restringida a las instalaciones de transporte, buscando así su imbricación en la planificación urbanística y en la ordenación del territorio.”

“El transporte y la distribución se liberalizan a través de la generalización del acceso de terceros a las redes. La propiedad de las redes no garantiza su uso exclusivo. La eficiencia económica que se deriva de la existencia de una única red, raíz básica del denominado monopolio natural, es puesta a disposición de los diferentes sujetos del sistema eléctrico y de los consumidores. La retribución del transporte y la distribución



Comisión
Nacional
de Energía

continuará siendo fijada administrativamente evitándose así el posible abuso de las posiciones de dominio determinadas por la existencia de una única red.”

El artículo 11.2 de la LSE señala: *“La gestión económica y técnica del sistema, el transporte y la distribución tienen carácter de actividades reguladas, cuyo régimen económico y de funcionamiento se ajustará a lo previsto en la presente Ley”.*

Una vez señalados estos principios generales que rigen la actividad de transporte, cabe ya abordar el régimen de autorización administrativa de las instalaciones de transporte previsto en el artículo 36 de la LSE.

El citado artículo 36 establece que la construcción, explotación, modificación, transmisión y cierre de las instalaciones de transporte contempladas en el artículo 35.1 requerirá autorización administrativa previa. A diferencia de la autorización de instalaciones de producción establecida en el artículo 21, y de la autorización de la actividad de comercialización prevista en el artículo 44, la LSE no declara expresamente que la autorización de instalaciones de transporte tendrá carácter reglado. De hecho, el texto legal cuando establece los criterios de otorgamiento de las autorizaciones no lo hace de forma tasada sino que se refiere a *“... atenderán, entre otras circunstancias, a la calificación técnica de los solicitantes y a la incidencia de la instalación en el conjunto del sistema eléctrico”.* A la hora de otorgar una autorización de este carácter se deben valorar motivadamente las circunstancias que concurren y la forma y grado de cumplimiento de las normas legales aplicables a la actividad regulada (transporte) en su conjunto.

La LSE prevé otra modalidad autorizatoria para las autorizaciones de construcción y explotación de instalaciones de transporte, modalidad que no se prevé para otro tipo de instalaciones. Así, éstas podrán ser otorgadas mediante un procedimiento que asegure la concurrencia, promovido y resuelto por la Administración competente, de conformidad con el artículo 36.3 de la LSE. Las bases del concurso podrán incorporar,



Comisión
Nacional
de Energía

en su caso, condiciones relativas al destino de la instalación para el caso de cese en la explotación de las mismas por su titular y que podrán suponer su transmisión forzosa o desmantelamiento. Nótese que esta posibilidad de transmisión forzosa de la instalación no se prevé para otro tipo de instalaciones eléctricas. De nuevo el carácter de actividad regulada y planificada está presente en estas disposiciones.

Finalmente, la LSE señala que los titulares de autorizaciones de instalaciones de transporte deberán revestir la forma de sociedad mercantil de nacionalidad española, o en su caso, de otro Estado miembro de la Unión Europea con establecimiento permanente en España. El requisito apuntado no resulta exigible para los titulares de instalaciones de generación.

A la vista de lo expuesto, procede concluir que la actividad de transporte y en particular su régimen autorizador presenta en la LSE una regulación singular, que dimana del carácter regulado de la actividad, que no se ciñe exclusivamente al régimen económico de la misma. Téngase en cuenta que el artículo 11.2 señala *“El transporte.....cuyo régimen económico y de funcionamiento se ajustará a lo previsto en la presente Ley”*. Este carácter regulado condiciona el régimen autorizador de la actividad de transporte que, como ha sido expuesto, se diferencia sustancialmente del establecido para otras actividades eléctricas.

b) Derechos y obligaciones del transportista.

El transportista es aquella sociedad mercantil que tiene la función de transportar energía eléctrica, así como construir, mantener y maniobrar las instalaciones de transporte, según resulta de lo establecido en el artículo 9.1.f) de la LSE.

El artículo 37 de la LSE establece los derechos y obligaciones de los titulares de instalaciones de transporte, estableciendo el contenido obligacional típico y propio de esta función, en los siguientes términos:



- a) *Realizar sus actividades en la forma autorizada y conforme a las disposiciones aplicables, prestando el servicio de transporte de forma regular y continua con los niveles de calidad que se determinen y manteniendo las instalaciones en las adecuadas condiciones de conservación e idoneidad técnica.*
- b) *Facilitar el uso de sus instalaciones para los movimientos de energía resultantes de lo dispuesto en la Ley, y admitir la utilización de sus redes de transporte por todos los sujetos autorizados, en condiciones no discriminatorias, de acuerdo con las normas técnicas de transporte.*
- c) *Maniobrar y mantener las instalaciones de su propiedad de acuerdo con las instrucciones y directrices a las que hace referencia el apartado k) del artículo 34.2.*
- d) *El reconocimiento por parte de la Administración de una retribución por el ejercicio de su actividad dentro del sistema eléctrico en los términos establecidos en el Título III de la Ley.*
- e) *Exigir que las instalaciones conectadas a las de su propiedad reúnan las condiciones técnicas establecidas y sean usadas en forma adecuada.*

El Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, desarrolla reglamentariamente el régimen jurídico al que se somete la actividad de transporte, destacando especialmente los siguientes preceptos:

El artículo 4 define la actividad de transporte en los siguientes términos:

1. *La actividad de transporte es aquélla que tiene por objeto la transmisión de energía eléctrica por la red interconectada constituida por las instalaciones que se determinan en el artículo siguiente, con el fin de suministrarla a los distribuidores o, en su caso, a los consumidores finales así como atender los intercambios internacionales.*
2. *La actividad de transporte será llevada a cabo por los transportistas, que son aquellas sociedades mercantiles que tienen por objeto transportar energía eléctrica, así como construir, maniobrar y mantener las instalaciones de transporte*



*de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico. **En todo caso, "Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima", podrá realizar actividades de transporte de energía eléctrica.***

En cuanto a los derechos y obligaciones de los transportistas, el artículo 7 viene a desarrollar lo dispuesto en el artículo 37 de la LSE, señalando a estos efectos:

1. *Los titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica tendrán los siguientes derechos:*
 - a) *Elevar al operador del sistema y gestor de la red de transporte propuestas de ampliación de la red.*
 - b) *Participar en los procedimientos para adjudicación de nuevas instalaciones mediante los procedimientos previstos en este Real Decreto.*
 - c) *Recibir una retribución por el ejercicio de su actividad dentro del sistema eléctrico mediante el procedimiento establecido reglamentariamente.*
 - d) *Exigir que las instalaciones conectadas a las de su propiedad reúnan las condiciones técnicas establecidas y sean utilizadas de forma adecuada.*
 - e) *Recibir de otros sujetos del sistema eléctrico la información necesaria para el ejercicio de sus funciones.*
2. *Los titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica tendrán las siguientes obligaciones:*
 - a) *Maniobrar y mantener las instalaciones de su propiedad de acuerdo con las instrucciones y directrices impartidas por el operador del sistema y gestor de la red de transporte.*
 - b) *Facilitar el uso de sus instalaciones para los tránsitos de energía resultantes del mercado de producción y de las disposiciones relativas a acceso a redes.*
 - c) *Facilitar la conexión a sus instalaciones, de acuerdo con los procedimientos de operación del sistema que se establezcan.*
 - d) *Facilitar al operador del sistema y gestor de la red de transporte la información estructural y de operación necesaria para la supervisión y control del sistema*



eléctrico en tiempo real, así como las características de sus instalaciones relevantes, para su utilización en el desarrollo y ampliación de la red de transporte así como para su conocimiento público.

- e) Equipar sus instalaciones de acuerdo con los requisitos contenidos en los procedimientos de operación sobre conexión a las redes y cumplir conforme a lo establecido en los procedimientos de operación sobre los criterios generales de protección, medida y control a aplicar a las instalaciones.*
- f) Garantizar el secreto de la información de carácter confidencial que haya sido puesta a su disposición por los distintos sujetos, de acuerdo con los procedimientos de operación correspondientes.*

En cuanto al mantenimiento, maniobra y operación de las instalaciones de transporte, destaca especialmente lo previsto en el artículo 18:

“Los titulares de instalaciones de transporte tendrán el derecho y obligación de maniobrar y mantener las instalaciones de su propiedad, sin perjuicio de la necesaria coordinación de estas actividades, que será llevada a cabo por el operador del sistema y gestor de la red de transporte, debiendo, además, cumplir con los procedimientos de operación del sistema que sean aprobados al efecto.”

Así mismo, cabe referirse al artículo 27, en materia de incumplimiento de la calidad de servicio, que alude expresamente a la responsabilidad del transportista en este ámbito:

- 1. La responsabilidad del transportista en cuanto a la calidad del servicio de la red de transporte se exige por el cumplimiento del índice de disponibilidad (ID) de sus instalaciones, que será incentivado a través del término correspondiente, recogido en la fórmula para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre.*



Los preceptos legales y reglamentarios citados recogen en su práctica totalidad el conjunto de derechos y obligaciones del transportista, determinando las atribuciones típicas y propias inherentes a esta función que, como se ha señalado en una actividad regulada lo que define la LSE es la figura del transportista sin que puedan existir otras “formas o caracterizaciones” del mismo que sean distintas de la figura legal.

c) Vinculación de la propiedad y explotación en las instalaciones de transporte.

La LSE vincula de forma clara la propiedad y explotación de las instalaciones de transporte, y ello se desprende inequívocamente de los preceptos legales y reglamentarios enunciados en el apartado anterior, determinantes de los derechos y obligaciones del transportista. El propietario, titular de la autorización de la instalación, es el sujeto que debe maniobrar y mantener las instalaciones y, en definitiva, desarrollar la actividad de transporte.

En este contexto normativo, la LSE no prevé que las instalaciones de transporte puedan ser explotadas por un tercero distinto del propietario. Y ello resulta en primer término de la naturaleza jurídica de la autorización administrativa previa de la que precisa la instalación. Dicha autorización tiene un contenido mixto en el que se tienen en cuenta, por un lado elementos objetivos relativos a la instalación física, y por otro lado las cualidades subjetivas del peticionario, cuya positiva valoración desde la perspectiva del interés público en juego permite el otorgamiento de la autorización. Es lógico, por ello, que la norma, en este caso, la LSE y el Real Decreto 1955/2000 exija que la actividad autorizada se ejercite precisamente por el titular de la autorización y que la transmisión de la titularidad de una instalación autorizada no pueda hacerse sin la consideración de tales circunstancias.

En otro orden de cosas, debe señalarse que la autorización de explotación prevista en la LSE y desarrollada por el Real Decreto 1955/2000 se identifica en esta norma concreta con el *acta de puesta en servicio*, y así se establece en el artículo 132 del



citado Real Decreto, por lo que no se regula una autorización de explotación por tercero. En el caso del Sector Eléctrico, el vehículo que debería ser utilizado para conseguir este propósito sería el mecanismo de la transmisión que, como ya ha sido señalado y más adelante se expondrá, precisa autorización.

Es por ello por lo que debe reiterarse la necesaria vinculación entre propiedad y explotación. En este sentido, debe destacarse que la propiedad de una instalación no confiere a su titular derechos exclusivos, encontrándose limitada en su contenido esencial por el derecho de acceso de terceros a la red y en su contenido funcional por las obligaciones atribuidas por nuestro Ordenamiento al Operador del Sistema y Gestor de la Red de Transporte, tal y como resulta de los artículos. 3.7.1c) y 34.2k) de la LSE.

Lo anterior lleva a reiterar que del régimen legal y reglamentario asignado al transportista se deriva necesariamente que esta función, comprensiva de los derechos y obligaciones señalados en el artículo 37 de la LSE y artículo 7 del Real Decreto 1955/2000 sea llevada a cabo por el transportista, un único sujeto, en atención a que se está ante una función que requiere una capacitación subjetiva, técnica y profesional concreta.

En este sentido es preciso destacar lo establecido en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 1955/2000:

"A los efectos previstos en el artículo 121 del presente Real Decreto, se considerarán acreditados los requisitos de capacidad legal, técnica y económica para aquellas entidades de nacionalidad española o de cualquier otro Estado miembro de la Unión europea con establecimiento permanente en España que al momento de la entrada en vigor del presente Real Decreto se encuentren realizando actividades de producción, transporte o distribución y revistan la forma jurídica que exige la Ley 54/1997 y el presente Real Decreto para el ejercicio que corresponda a cada actividad".



Comisión
Nacional
de Energía

Finalmente, en este contexto de obligación de titularidad dominical de las instalaciones unida a la explotación de las mismas y, en definitiva, al desarrollo de la actividad, cabe mencionar la Resolución del Ministerio de Economía de fecha 10 de mayo de 2001 por la que se desestima el Recurso de Alzada interpuesto por la empresa AFRODISIO PASCUAL ALONSO, S.L. contra la Resolución de la Dirección General de la Energía del 18 de enero de 2000, en la que se deniega a dicha sociedad la inscripción en el Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados. En la citada Resolución, si bien se refiere a la actividad de distribución, a los efectos del presente informe resulta plenamente aplicable, el Ministerio de Economía, tras la cita del marco de derechos y obligaciones del distribuidor, descarta la posibilidad de arrendamiento de las instalaciones y concluye, sobre la base de un informe de la Dirección General de la Energía:

“Expuesto lo anterior y como señala la Dirección General de la Energía en su informe al presente recurso, “Es evidente que se está exigiendo que sea el titular de las redes el que proceda a su construcción, mantenimiento y operación, funciones que se atribuyen de acuerdo con el artículo 9 de la Ley al distribuidor”.

VI. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD DE TRANSMISIÓN

De acuerdo con lo señalado en el escrito de solicitud remitido a la DGPEM del Ministerio de Economía, REE SOLICITA Resolución por la que se autorice la adquisición de la titularidad de las instalaciones de transporte de energía eléctrica de ENDESA referidas en el *Documento número 2*.

A continuación se recogen los aspectos más importantes expuestos en el referido escrito que vendrían a soportar la solicitud que se informa:



- De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 1955/2000, *“se considerarán acreditados los requisitos de capacidad legal, técnica y económica respecto a entidades de nacionalidad española que a entrada en vigor del mismo se encontrarán realizando actividades de transporte y revistieran la forma jurídica legalmente exigida”*.
- Como es notorio y resulta de los documentos que se acompañan al presente escrito, las circunstancias referidas en el punto anterior concurren en REE. En todo caso, a efectos de la mayor eficiencia y celeridad en el desarrollo del procedimiento, se acompaña documentación relativa a la acreditación de las capacidades.
- La **capacidad legal** de REE, *“que resulta de los testimonios notariales de la escritura pública de constitución de la misma y de las escrituras públicas en las que se han formalizado modificaciones estatutarias posteriores, que se adjuntan en el Documento número 3”*.
- La **capacidad técnica** de REE, *“que resulta de la justificación de haber ejercido la actividad de transporte de electricidad en los últimos tres años. Tal hecho es notorio en el sistema eléctrico español, si bien, como Documento número 4, se acompañan las cuentas anuales de los últimos tres años que acreditan dicho ejercicio de la actividad de transporte”*.
- La **capacidad económica** de REE. *“Sin perjuicio de lo dispuesto en la Disposición Adicional Quinta y en el artículo 121.3 c) del Real Decreto 1955/2000 en orden a la innecesariedad de acreditar dicha capacidad económica a las empresas que vinieran ejerciendo la actividad de transporte con anterioridad, se acompaña como Documento número 5, las proyecciones a diez años de la Cuenta de Resultados y el Estatuto de Flujos de Caja de las instalaciones cuya adquisición se solicita que sea autorizada”*.
- Contrato de promesa de compraventa de activos sujetos a condiciones suspensivas suscrito entre REE y ENDESA, por el que esta última se obliga a transmitir la titularidad de la instalaciones que REE pretende adquirir, tan pronto como se cumplan las condiciones suspensivas que en dicho contrato se



establecen. En dicho Contrato se recoge detalladamente el alcance de la operación, que incluye las instalaciones de la Red de Transporte peninsular propiedad de ENDESA, que se encuentran en servicio a 31 de diciembre de 2002 y otras instalaciones en curso de construcción que se relacionan en el Contrato y en el mencionado *Documento número 2*. Dichos activos se transfieren junto con los elementos auxiliares –comunicaciones, protecciones, edificaciones, terrenos, etc.- necesarios para su adecuado funcionamiento. El Contrato incluye, así mismo, la prestación por ENDESA de los servicios de operación, mantenimiento y asistencia técnica durante un periodo global de cuatro años.

VII. DESCRIPCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA OPERACIÓN.

El 4 de noviembre de 2002 ENDESA y REE firmaron un Contrato de promesa de compraventa de activos cuyo objeto es doble:

- Por un lado, la transmisión de los activos que forman las redes de transporte de energía eléctrica propiedad de ENDESA a REE por un importe de 950 millones de euros (sin IVA). Con este contrato no se enajena una sociedad ni una rama de actividad, sino que se transfieren únicamente los activos necesarios para el desarrollo de la misma, sin personal ni pasivos contables, financieros o fiscales.
- Por otro lado, como complemento de la obligación de entrega de activos, ENDESA o cualquier otra sociedad del grupo, procederá a realizar la operación y mantenimiento de los activos que se transmiten por un período de tres años a contar desde la fecha de cierre del contrato, ya que la parte compradora no se encuentra en condiciones, a corto plazo, de su realización. Transcurrido este plazo REE se hará cargo de las actividades de operación y mantenimiento. Ambas partes acuerdan que la vendedora prestará servicios técnicos y de asesoramiento durante un año adicional en los términos dispuestos en el contrato de operación y mantenimiento. La retribución a satisfacer por REE asciende a 102,53 millones de euros.



Dicho contrato se encuentra sujeto a la condición suspensiva de que se otorgue la autorización administrativa previa y la no oposición a la misma por parte de las autoridades de competencia. Así mismo, en función de la autorización, se pacta una posible renegociación de las condiciones del contrato si las autorizaciones impusieran condiciones y un ajuste del precio (revisión o modificación de la contraprestación), para el caso de que la retribución finalmente reconocida sea diferente a la inicialmente estimada y si, dentro de los tres años siguientes a la fecha de este contrato, la compradora adquiriese, directa o indirectamente, activos integrados en una red de transporte de energía eléctrica con un alcance similar a este contrato.

Esta adquisición será financiada enteramente con deuda, financiada con la combinación más apropiada de corto y largo plazo y a un coste medio de 5,3 por ciento, utilizándose en un primer momento un préstamo puente a un año, ya concedido.

En relación con las condiciones económicas de la operación, el precio total de la transacción se eleva a 1.052,53 millones de euros que se descompone en:

- Precio por la compraventa de activos, que asciende a 950 millones de euros (sin IVA) y será abonado por REE de la siguiente forma: En primer lugar, un anticipo de 20 millones de euros; en segundo lugar, un pago a cuenta del precio de compra de 465 millones de euros y en último lugar, el pago final del precio de compra (la diferencia entre el precio de compra menos el anticipo y menos el pago a cuenta) 465 millones de euros.
- Retribución por la prestación de los servicios de operación y mantenimiento y asistencia técnica (*precio de O&M*) que asciende a 102,53 millones de euros y será abonado por REE de la siguiente forma: 2.083.333 euros, más el correspondiente IVA, en cada uno de los primeros 36 meses, y 2.294.167 euros, más el IVA, en cada uno de los últimos 12 meses, todo ello a partir del 1 de febrero de 2003.



Comisión
Nacional
de Energía

Los servicios de operación y mantenimiento se prestarán con arreglo a las prescripciones que se fijan en un Contrato de Servicios de Operación y Mantenimiento suscrito por las partes, que se adjunta.

En relación con el análisis patrimonial de REE, esta Comisión considera que, para valorar la incidencia de una inversión financiera de 1.052,53 millones de euros, es conveniente simular las modificaciones que experimentaría su balance, teniendo en cuenta además el programa de financiación que ha remitido REE.

En dicho programa REE afirma que, en el período 2002-2006, va a acometer un plan de inversiones de millones de euros y va a repartir entre sus accionistas unos dividendos de millones de euros. Estos desembolsos o aplicaciones van a financiarse con los *recursos generados* por la actividad empresarial (*cash-flow*) y con endeudamiento financiero. Algebraicamente, esto es equivalente a:

$$\text{INVERSIONES + PAGO DE DIVIDENDOS = AMORTIZACIONES + BENEFICIOS DISTRIBUIDOS} \\ \text{+BENEFICIOS NO DISTRIBUIDOS + ENDEUDAMIENTO}$$

Esta última identidad es la que aparece en el cuadro 1, en el que queda reflejado el programa de financiación del plan de inversiones de REE para el quinquenio 2002-2006, según datos facilitados por REE.



CUADRO 1	PROGRAMA DE FINANCIACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES (2002-2006) DE REE (millones de euros)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Aplicaciones =					
+Inversión red de transporte ENDESA/UNION FENOSA					
+ Inversión en REDALTA					
+Gastos operaciones inherentes a la compra de los activos					
+Resto de inversiones					
+Otras inversiones financieras					
+Pago de dividendos					
= Orígenes =					
Amortizaciones, provisiones y otros					
+Beneficios distribuidos					
+Beneficios no distribuidos (Δ Fondos Propios)					
Δ Endeudamiento					
Fondos Propios					
Endeudamiento					

Los *beneficios no distribuidos*, o ahorro de la empresa, se materializan en un aumento de reservas (y, por ello, en un incremento de los fondos propios), por tanto, el plan de inversiones para el quinquenio 2002-2006 de REE, que asciende amillones de euros, va a ser financiado, en parte, con *recursos generados* (.....millones de euros) y, el resto, con endeudamiento (....millones de euros). Dicho de otro modo:

$$\text{INVERSIONES} = \text{AUTOFINANCIACIÓN NETA (.....\%)} + \text{ENDEUDAMIENTO (....\%)}$$

Aún cuando el objeto de este informe es el analizar la incidencia de la inversión por REE de 950 millones de euros (sin IVA), en la adquisición de los activos de la red de transporte de ENDESA, se toma en consideración una inversión mayor, la indicada anteriormente y detallada en el cuadro 1, como consecuencia de la simultaneidad de todas ellas, así como su incidencia directa en el balance y resultados facilitados por REE.



Comisión
Nacional
de Energía

En el cuadro 1 se detallan las necesidades de financiación expuestas por REE para cubrir su plan de inversiones del periodo 2002-2006, incluyéndose la totalidad de las inversiones: *Inversiones en las redes de transporte* de energía eléctrica de ENDESA, objeto de este informe, y UNION FENOSA, los *Gastos de operaciones* derivados de la compra de los activos, la adquisición del 25 por ciento de las acciones de REDALTA (por la operación de la transmisión de la red de transporte de IBERDROLA) y el resto de las inversiones que REE tiene previsto realizar durante este periodo.

El capítulo de *otras inversiones financieras* corresponde a los desembolsos que REE tiene previsto efectuar en sus filiales REI y ALBURA, como aportaciones de capital previamente autorizadas por esta CNE.

El pago de dividendos previsto (beneficios distribuidos) no se ve afectado por el programa de inversiones ya que éstos siguen una senda ascendente que, en 2003 supone un incremento respecto a 2002 del por ciento, siguiendo en 2004 y 2005 con un crecimiento más moderado, registrando el último año considerado (2006) un aumento, respecto al año anterior, del ...por ciento.

Con relación a los resultados del ejercicio (beneficios distribuidos más beneficios no distribuidos), cabe destacar que, a partir de 2002, en los mismos están incluidos los derivados por la retribución al transporte correspondiente a las redes adquiridas a ENDESA y UFD minorados, en su caso, por los gastos financieros del endeudamiento asociado a esas adquisiciones, así como del resto de inversiones, y de los gastos por la prestación de servicios de operación y mantenimiento de las mismas. Los resultados están calculados sobre la base de la previsión de que la retribución a la actividad de transporte continúe en la misma línea prevista en la legislación actual así como los importes para su cálculo.



Respecto al incremento del endeudamiento, éste se produce en los dos primeros años, generándose en los sucesivos, según los datos aportados por REE, un decrecimiento del mismo.

En cuanto a las fuentes de financiación, REE manifiesta que, las adquisiciones de activos, se financiarán inicialmente con un préstamo puente a un año por importe demillones de euros. Este crédito ha sido concedido conjuntamente por las principales instituciones financieras españolas junto con *JP MORGAN* y *ROYAL BANK OF SCOTLAND*. Durante este año se efectuará la refinanciación de la deuda con operaciones sindicadas y emisiones de bonos fundamentalmente, atendiendo a los mejores plazos y condiciones posibles.

Según manifiesta REE, los pagos efectivos realizados a 31 de diciembre de 2002 han supuesto un importe total demillones de euros, cantidad un 2,9 por ciento superior a los millones de euros inicialmente previstos y reflejados en el cuadro 1. El exceso demillones de euros se debe, principalmente, al pago inicial de millones de euros por el contrato de operación y mantenimiento de UFD, inicialmente previsto en 2003. Esta desviación no se considera significativa por lo que los datos incluidos en el cuadro 1 responden a las previsiones facilitadas inicialmente por REE.

BALANCE de REE (en millones de euros)						
CUADRO 2	30 septiembre 2002	31 de diciembre de:				
		2002	2003	2004	2005	2006
Activo fijo neto	1.305,53					
Activo circulante	56,62					
TOTAL ACTIVO	1.362,15					
Fondos Propios	811,14					
Deuda financiera	551,01					
TOTAL PASIVO	1.362,15					

La estructura de la proyección del balance facilitada por REE para el periodo 2002/2006 se indica en el cuadro 2, representando su composición en dos grandes masas patrimoniales tanto para el activo como para el pasivo y que, básicamente, se desprenden de los datos del cuadro 1.



El fuerte incremento que experimenta el activo fijo neto se produce en los primeros periodos considerados, como consecuencia de las inversiones señaladas anteriormente, siguiendo, en los posteriores, una moderada línea ascendente en función, básicamente, de las inversiones de desarrollo de la red.

Los fondos propios anotan un crecimiento continuo, como consecuencia de los beneficios no distribuidos. A su vez, el endeudamiento, después del gran incremento que experimenta en los dos primeros años, continúa, en los siguientes, el descenso moderado ya comentado.

En el cuadro 3 se detalla la evolución a lo largo del periodo señalado de los *ratios* que se indican.

RATIOS FINANCIEROS DEL BALANCE						
CUADRO 3	30 septiembre 2002	31 de diciembre de:				
		2002	2003	2004	2005	2006
Apalancamiento	40,5%					
Coefficiente de endeudamiento (1)	67,9%					
Riesgo financiero(1)	167,9%					

(1) cuanto mayor sea, mayor es el endeudamiento.

El *apalancamiento* que REE registra al 31 de diciembre de cada uno de los años indicados, calculado estrictamente sobre los datos de fondos propios y endeudamiento, es delpor ciento respectivamente; señalando el incremento que se produce del 30 de septiembre de 2002 (excluye las nuevas inversiones) al 31 de diciembre del mismo año (incluye gran parte de las nuevas inversiones); sensiblemente inferiores al por ciento, o bien, del por ciento, registrados por INALTA en sus proyecciones financieras de los años 2002, 2003 y 2006, respectivamente, que se desprenden de los datos aportados por esta sociedad en justificación de su capacidad económico financiera en la tramitación del expediente de su solicitud de compra de la red de transporte de IBERDROLA e informado por esta



Comisión
Nacional
de Energía

CNE con fecha 23 de diciembre de 2002. El *apalancamiento* registrado por el subsector de las actividades eléctricas reguladas al cierre del ejercicio económico 2001 fue del 68 por ciento y el de REE, a esa misma fecha, el por ciento.

Es en 2002 y 2003 cuando se anota el *salto* que experimenta este *ratio*, periodo en el que queda cubierto el grueso de las inversiones, anotando en los periodos sucesivos un descenso continuado hasta el año 2006 con un por ciento, en línea con la media del subsector de actividades reguladas en 2001 aunque superior al que REE registró en dicho periodo.

El *coeficiente de endeudamiento* representa la proporción de la financiación ajena respecto de la propia, esto es, indica las unidades monetarias, o en porcentaje, de financiación ajena utilizada por cada unidad monetaria, o en porcentaje, de recursos propios. Cuanto mayor sea su valor, mayor carga financiera se tiene que soportar. Al 31 de diciembre de 2002 y 2003 REE ha materializado todos los importes derivados de los nuevos activos adquiridos y, en ese sentido, se aprecia el salto del incremento que se produce del 30 de septiembre al 31 de diciembre de 2002 y de este último al 31 de diciembre de 2003, anotando disminuciones en los sucesivos periodos, al ser las inversiones realizadas en esos años inferiores a las amortizaciones.

El *riesgo financiero* trata de dar una medida del endeudamiento a la vez que transmite un mensaje de riesgo; al igual que el anterior, cuanto mayor sea indica un mayor endeudamiento y, consecuentemente, una mayor carga financiera. Al igual que en el párrafo anterior y en línea con el *coeficiente de endeudamiento*, cabe señalar los incrementos que se registran en los tres primeros periodos, así como la disminución continua de los tres últimos y que los mayores gastos financieros son absorbidos como indica el incremento que se registra en los beneficios.

En resumen, aunque el valor de estos *ratios* puede considerarse elevado para REE, en función de sus antecedentes, hay que enfrentarlos a la solidez que presenta el



activo, al igual que si la rentabilidad de la actividad (*ROI*) es superior al coste financiero de la deuda, como así se desprende de la línea ascendente de los resultados, el endeudamiento es positivo para los accionistas.

VIII. VALORACIONES SOBRE EL CONTRATO DE COMPRAVENTA.

Primera.- La transmisión de la titularidad de una instalación de transporte, debe garantizar la operatividad de la propia instalación y del conjunto del Sistema de transporte. Para ello se requiere, como condición necesaria, la transmisión de todos y cada uno de los elementos que conforman la instalación de transporte, entendiendo como instalación de transporte lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, y en el artículo 7 del Real Decreto 2819/1998, de 27 de diciembre. Este requerimiento es primordial en las autorizaciones para nuevas instalaciones de transporte y permite establecer la retribución correspondiente a cada instalación en función de las características establecidas en los Anexos del Real Decreto 2819/1998. En virtud de las cláusulas recogidas en el “Contrato de Compraventa”, esta Comisión analiza los términos en los que se realiza la referida transmisión de “Activos”.

Segunda.- En relación con la transmisión de los terrenos sobre los que se asientan las instalaciones de la Red de Transporte, esta Comisión considera lo siguiente:

- De acuerdo con lo señalado en la estipulación 1.3 y ANEXO I del referido Contrato, la **no transmisión** de la propiedad de aquellos terrenos sobre los que se asientan instalaciones de transporte, ya sea fundamentada en la calificación de dichos terrenos, urbanos o que se encuentren en zonas consolidadas, o debida a la ubicación conjunta con instalaciones destinadas a otros usos, vuelve a quebrantar los preceptos normativos señalados anteriormente. Por ello, esta Comisión entiende que debería modificarse la estipulación 1.3 y ANEXO I en el sentido de transmitir la propiedad de la parte de terrenos sobre los que se asientan instalaciones de transporte, independientemente de la calificación que



tengan los mismos o de la existencia de instalaciones destinadas a otras actividades.

- La reubicación o soterramiento de subestaciones motivadas por cualquier circunstancia, entre ellas la mejora de su aprovechamiento urbanístico, únicamente pueden tramitarse a través de autorizaciones administrativas, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1955/2000. En este sentido, las solicitudes para la modificación de una instalación perteneciente a la Red de Transporte debe partir del transportista titular de la instalación o del Operador del Sistema y Gestor de la Red de Transporte, en su calidad de responsable de elevar las propuestas de desarrollo de la Red de Transporte. De acuerdo con lo anterior, esta Comisión considera que debería adecuarse el apartado c) de la estipulación 1.3.
- La modificación de la situación legal de los terrenos en cuanto a los derechos que se reserva ENDESA con relación a la gestión y uso del suelo con fines distintos a la actividad, aprovechando el espacio que se libera con la compactación de subestaciones de transporte, en ningún caso podrá perjudicar al transportista.

Tercera.- En relación con la red de fibra óptica, esta Comisión considera lo siguiente:

- De acuerdo con lo señalado en la estipulación 1.5 y en el ANEXO I del citado Contrato, la red de fibra óptica, constituida por los sistemas y redes de comunicaciones y remotas, no es objeto de transmisión. Así, de acuerdo con los preceptos normativos señalados anteriormente, la red de fibra óptica es parte inherente de las infraestructuras de transporte e imprescindible para la adecuada explotación y operatividad de los Activos cuya transmisión se solicita. En este sentido, la propiedad compartida y la limitación de las funciones de cada titular para una misma instalación dificulta la operación en tiempo real, prioritaria en sistemas eléctricos, puede desincentivar el ejercicio de las funciones de los sujetos y puede poner en riesgo la seguridad de suministro. Por ello, esta Comisión considera indispensable modificar los términos de la estipulación 1.5 y del ANEXO I del Contrato en el sentido de incorporar en la transmisión tales



Activos, debiéndose explicitar que la red de fibra óptica forma parte integrante de los Activos y no, como se afirma en el Contrato, está sobre los Activos.

- Así mismo, no está contemplado en la normativa que ENDESA, o un tercero, pueda desarrollar nuevas redes de fibra óptica sobre los Activos propiedad de otro transportista. En este sentido, cualquier modificación de los Activos de un transportista debe ser promovida por su titular y atenerse a los procedimientos de autorización establecidos en el Real Decreto 1955/2000.
- Aún cuando, de acuerdo con lo anterior, se transmitiese la propiedad de la red de fibra óptica, el uso y explotación de la misma para, en su caso, el ejercicio de actividades distintas de la eléctrica, por parte de cualquier sujeto, debe garantizar la integridad de la Red de Transporte y su funcionalidad, asegurando la función principal del sistema de telecomunicaciones, que no es otra que la operatividad de la Red de Transporte. En este sentido, tal y como esta Comisión ya ha tenido ocasión de manifestar en anteriores informes, los distintos sujetos que utilicen dicha red de fibra óptica deberán actuar con la adecuada coordinación en el desarrollo de sus actividades de forma que quede garantizado permanentemente el correcto funcionamiento de la Red de Transporte. Para ello, en su caso, deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar la prioridad y la funcionalidad eléctrica de las instalaciones de telecomunicaciones afectas al servicio eléctrico, garantizándose en todo momento la continuidad, seguridad y la eficiencia técnica y económica del mismo. La actividad de telecomunicaciones no perturbará, en modo alguno, el buen funcionamiento de la Red de Transporte. Por todo ello, los contratos que tenga suscritos ENDESA con terceros sobre cualquier aspecto relacionado con la red de fibra óptica, en modo alguno podrán atentar los principios antes señalados.

Cuarta.- En relación con los Despachos de Maniobras, esta Comisión considera lo siguiente:

- De acuerdo con lo señalado en la estipulación 1.1 y ANEXO I del referido Contrato, la propiedad de los *Despachos de Maniobra* no es objeto de



Comisión
Nacional
de Energía

transmisión. Así, de acuerdo con los preceptos normativos señalados anteriormente, los *Despachos de Maniobra* son parte inherente de las infraestructuras de transporte e imprescindibles para la adecuada explotación y operatividad de los Activos cuya transmisión se solicita. En este sentido, se vuelve a reiterar que la propiedad compartida y la limitación de las funciones de cada titular para una misma instalación dificulta la operación en tiempo real, prioritaria en sistemas eléctricos, puede desincentivar el ejercicio de las funciones de los sujetos y puede poner en riesgo la seguridad de suministro. Por ello, esta Comisión considera indispensable modificar los términos de la estipulación 1.1 y del ANEXO I del Contrato en el sentido de incluir, en la operación que se informa, la transmisión de la propiedad de dichos *Despachos de Maniobra*. Este mismo comentario cabría para la transmisión de cualquier tipo de edificio que cumpla funciones de transporte.

IX. VALORACIONES SOBRE LA ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD DEL SOLICITANTE

Como se ha señalado anteriormente, la transmisión de las instalaciones de transporte requiere la autorización administrativa prevista en el artículo 36 de la LSE. El artículo 133.1 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, desarrolla reglamentariamente la citada previsión y establece los requisitos que deben concurrir en la solicitud. Este precepto dispone que:

“la solicitud deberá ir acompañada de la documentación que permita acreditar la capacidad legal, técnica y económica del solicitante así como una declaración del titular de la instalación en la que manifieste su voluntad de transmitir dicha titularidad”.



Comisión
Nacional
de Energía

Por su parte, el artículo 121 del citado Real Decreto establece los requisitos de capacidad que deben concurrir en los solicitantes de las autorizaciones a las que se refiere el Título VII, entre las que se comprende la transmisión de instalaciones.

No obstante lo anterior, de acuerdo con la Disposición Adicional Quinta del reiterado Real Decreto, sobre Acreditación de requisitos legales, técnicos y económicos, a los efectos previstos en el referido artículo 121, *“se considerarán acreditados los requisitos de capacidad legal, técnica y económica para aquellas entidades de nacionalidad Española o de cualquier otro estado miembro de la Unión Europea con establecimiento permanente en España que al momento de su entrada en vigor del presente Real Decreto se encuentren realizando actividades de producción, transporte o distribución y revistieran la forma jurídica que exige la Ley 54/1997 y el presente Real Decreto para el ejercicio que corresponde a cada actividad.”*

IX.1. LA CAPACIDAD LEGAL

A los efectos previstos en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 1955/2000, REE venía desarrollando la actividad de transporte de energía eléctrica con anterioridad a la entrada en vigor del mismo, revistiendo la forma jurídica adecuada de acuerdo con lo previsto en el artículo 36.4 de la Ley 54/97.

IX.2. LA CAPACIDAD TÉCNICA

Primera.- De acuerdo con lo establecido en el artículo 121 del Real Decreto 1955/2000 para que se entienda cumplido este requisito, el solicitante deberá cumplir una de las siguientes condiciones:

- 1º.- Haber ejercido la actividad de transporte durante al menos los tres últimos años.
- 2º.- Contar entre sus accionistas con al menos, un socio que participe en el capital social con un porcentaje igual o superior al 25% y que pueda acreditar experiencia en el sector durante los últimos tres años en la actividad de transporte.



3º.- Tener suscrito un contrato de asistencia técnica por un periodo de tres años con una empresa que acredite experiencia en la actividad de transporte.

Segunda.- Aún cuando se entiendan formalmente cumplidos los preceptos señalados con anterioridad, y dado que se trata en definitiva de autorizaciones administrativas de instalaciones de transporte, cuyo régimen jurídico se ha descrito en el Capítulo V del presente Informe, la operación que se informa debe garantizar el cumplimiento de los siguientes principios recogidos en la normativa vigente:

- La LSE vincula de forma clara la **propiedad y explotación de las instalaciones de transporte**, y ello se desprende inequívocamente de los preceptos legales y reglamentarios, determinantes de los derechos y obligaciones del transportista. El propietario, titular de la autorización de la instalación, es el sujeto que debe maniobrar y mantener las instalaciones y, en definitiva, desarrollar la actividad de transporte.
- La LSE no prevé el que las instalaciones de transporte puedan ser explotadas por un tercero con renuncia, por parte del titular de dichas instalaciones, de sus funciones y responsabilidades frente al Sistema. Y ello resulta en primer término de la naturaleza jurídica de la autorización administrativa previa de la que precisa la instalación. Dicha autorización tiene un contenido mixto en el que se tienen en cuenta, por un lado elementos objetivos relativos a la instalación física, y por otro lado las cualidades subjetivas del peticionario, cuya positiva valoración desde la perspectiva del interés público en juego permite el otorgamiento de la autorización. Es lógico, por ello, que la norma, en este caso, la LSE y el Real Decreto 1955/2000 exija que la actividad autorizada se ejercite precisamente por el titular de la autorización y que la transmisión de la titularidad de una instalación autorizada no pueda hacerse sin la consideración de tales circunstancias.

Tercera.- La acreditación por parte de la sociedad adquiriente del requisito de capacidad técnica se soporta en base a lo establecido en el referido artículo 121.1 y



en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 1955/2000. Así mismo, de acuerdo con lo establecido en la estipulación 1.2 del Contrato de Compraventa, en el corto plazo y habida cuenta que REE no se encuentra en condiciones para proceder a realizar por sí misma la operación y mantenimiento de los Activos, ENDESA realizará tales funciones durante un periodo de tres años, con arreglo a las prestaciones y gamas que se fijan en el Contrato de Servicios de Operación y Mantenimiento, que se adjunta. Una vez finalizado el anterior periodo, REE se hará cargo de las actividades de operación y mantenimiento y ENDESA prestará a REE, durante un periodo adicional de un año, servicios de asistencia técnica y asesoramiento.

Cuarta.- En virtud de los principios señalados y en base a lo recogido en el Contrato de Compraventa y en el escrito de solicitud, esta Comisión considera lo siguiente:

- REE tiene acreditada su capacidad técnica para ejercitar la actividad de transporte de energía eléctrica, de acuerdo con lo establecido en el artículo 121.1 y en la Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 1955/2000.
- La transmisión parcial de las instalaciones de transporte de ENDESA, en lo relativo a terrenos, Despachos de Maniobras y Red de fibra óptica, **no garantiza** a priori el ejercicio por parte del nuevo titular de las obligaciones y derechos recogidos en la normativa vigente.
- La transmisión de las instalaciones de transporte de ENDESA a favor de REE, introduce ciertas garantías para el ejercicio, en condiciones óptimas, de las funciones asignadas en la normativa vigente al Operador y Gestor de la Red de Transporte.
- El Contrato de Servicios de Operación y Mantenimiento suscrito con ENDESA se considera primordial y necesario para que REE adquiera la experiencia técnica suficiente, fundamentada en el conocimiento de las infraestructuras transmitidas, en el estado y modo de explotación de las mismas, que, al cabo de tres años, le permita desarrollar por sí solo las funciones inherentes a la actividad de transporte. En este sentido, dicho contrato permite la transición paulatina en la explotación de la Red de Transporte objeto de transmisión.



Comisión
Nacional
de Energía

- De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Servicios de Operación y Mantenimiento suscrito entre las partes, los servicios de operación serán realizados desde los Despachos de Maniobras de ENDESA siguiendo las normas de operación de dicha sociedad. En relación con el resto de actividades, servicios de mantenimiento, reparación de grandes averías, gestión y almacenamiento de recambios, modificación o mejoras de las instalaciones de transporte, averías causadas por terceros y modificaciones en la red por petición de terceros, las mismas se realizarán de acuerdo con las gamas de mantenimiento recogidas en el citado contrato. En virtud de lo recogido en el referido contrato, esta Comisión considera que REE asume frente al Sistema y las Administraciones Públicas los derechos y obligaciones propios del transportista titular de las instalaciones en cuestión, actuando ENDESA como mero contratista de servicios, debiéndose modificar, no obstante, los términos del referido Contrato de Servicios de Operación y mantenimiento, en lo que a la propiedad de los Despachos de Maniobras, a favor de REE, se refiere.

IX.3. LA CAPACIDAD ECONÓMICA.

Primera.- La capacidad económica se entenderá cumplida cuando la empresa solicitante aporte acreditación que garantice la viabilidad económico financiera del proyecto.

Segunda.- A la vista de lo señalado en el epígrafe VII del presente Informe, esta Comisión entiende que REE justifica capacidad económica para abordar los proyectos de inversión detallados ya que, aún considerando el notable incremento de su endeudamiento motivado por la gran concentración de inversiones en el periodo considerado, los resultados de REE no se ven afectados por la mayor carga financiera que debe soportar.



X. CONCLUSIONES

Sobre la base de las valoraciones recogidas en el presente Informe, en aplicación del artículo 134 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, esta Comisión informa **favorablemente** la solicitud de autorización para la transmisión de instalaciones de transporte de Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U. formulada por Red Eléctrica de España, S.A. sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- 1) Se proceda a modificar los términos de la estipulación 1.1 y ANEXO I del Contrato de Compraventa, en el sentido de incluir en la transmisión de Activos los Despachos de Maniobras, así como cualquier otro inmueble que desempeñe funciones de transporte.
- 2) Se proceda a modificar los términos de la estipulación 1.3 y ANEXO I del Contrato de Compraventa en el sentido de transmitir la propiedad de los terrenos sobre los que se asienten instalaciones de transporte, independientemente de la calificación urbanística que tengan o su ubicación conjunta con instalaciones destinadas a otras actividades. Así mismo, deben modificarse los términos del apartado c) de la citada estipulación en el sentido de garantizar que las modificaciones de las instalaciones de transporte se realicen exclusivamente de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, debiendo ser promovidas tales modificaciones por el titular de las mismas o por el Operador y Gestor de la Red de Transporte.
- 3) Se proceda a modificar los términos de la estipulación 1.5 y ANEXO I del Contrato de Compraventa en el sentido de transmitir la propiedad de la red de fibra óptica, constituida entre otros por los sistemas y redes de comunicaciones y remotas, así como su uso y explotación para el ejercicio de actividades distintas de la eléctrica, de modo que se garantice la integridad de la Red de Transporte y su funcionalidad, asegurando la función principal del sistema de



telecomunicaciones, que no es otra que la operatividad de la Red de Transporte. Así mismo, se debe eliminar la posibilidad de que cualquier sujeto distinto del futuro titular de las instalaciones de transporte, ya sea Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U. u otra, pueda desarrollar o desplegar a futuro líneas o redes de fibra óptica sobre los Activos que se transmiten. Cualquier tipo de modificación o desarrollo de dicho sistema debe ser promovida por el titular de los Activos, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre. Adicionalmente, los distintos sujetos que, en su caso, utilicen dicha red de fibra óptica deberán actuar con la adecuada coordinación en el desarrollo de sus actividades de forma que quede garantizado permanentemente el correcto funcionamiento de la Red de Transporte. Para ello, en su caso, deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar la prioridad y la funcionalidad eléctrica de las instalaciones de telecomunicaciones afectas al servicio eléctrico, garantizándose en todo momento la continuidad, seguridad y la eficiencia técnica y económica del mismo. La actividad de telecomunicaciones no perturbará, en modo alguno, el buen funcionamiento de la Red de Transporte. Por todo ello, los contratos que tenga suscritos ENDESA, S.A. con terceros sobre cualquier aspecto relacionado con la red de fibra óptica, en modo alguno podrán conculcar los principios antes señalados.

- 4) El Contrato de Servicios de Operación y Mantenimiento suscrito entre las partes se considera en líneas generales adecuado. No obstante, esta Comisión entiende que el citado contrato no puede significar en modo alguno una dejación de las funciones asignadas a Red Eléctrica de España, S.A. como nuevo titular de las instalaciones de transporte objeto del presente informe, actuando Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U. como mero contratista de servicios. Así mismo deben modificarse los términos del referido Contrato de Servicios de Operación y mantenimiento, en lo que a la propiedad de los Despachos de Maniobras, a favor de Red Eléctrica de España, S.A. se refiere.



Comisión
Nacional
de Energía

Con independencia de todo lo anterior, esta Comisión entiende oportuno resaltar que el precio pactado por la compraventa de la Red de Transporte de Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U. así como las demás condiciones económicas de la operación, en ningún caso pueden ser consideradas como una valoración concreta de las instalaciones de transporte en cuestión, a los efectos de determinar su remuneración.