



Comisión  
Nacional  
de Energía

**INFORME A PETICIÓN DE LA D.G.E. EN RELACIÓN CON  
LA SOLICITUD DEL OPERADOR DEL SISTEMA DE  
INCLUSIÓN DE DETERMINADAS INSTALACIONES EN LA  
RED DE TRANSPORTE**

# **INFORME A PETICIÓN DE LA D.G.E. EN RELACIÓN CON LA SOLICITUD DEL OPERADOR DEL SISTEMA DE INCLUSIÓN DE DETERMINADAS INSTALACIONES EN LA RED DE TRANSPORTE**

En el ejercicio de las funciones referidas en el apartado tercero de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, del Sector de Hidrocarburos, y conforme al artículo 3 del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía acuerda, en su sesión del día 1 de agosto de 2.000, aprobar el siguiente:

## **INFORME**

### **1. INTRODUCCIÓN**

Con fecha 5 de agosto de 1999 tuvo entrada en la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico escrito de la Dirección General de la Energía del Ministerio de Industria y Energía, por el que se requiere informe a esta Comisión acerca de tres solicitudes del Operador del Sistema y Gestor de la red de Transporte, en las que se pide la inclusión en la red de transporte a los efectos del Real Decreto 2819/1998, de las siguientes instalaciones:

- **Primera solicitud:**

- Línea eléctrica a 220 kV Trillo-Bolarque.

- Nueva subestación eléctrica en Trillo de 220 kV (posición Bolarque).

- Ampliación de la subestación eléctrica de Bolarque de 220 kV (posición de Trillo).

▪ **Segunda solicitud:**

Línea eléctrica a 400 kV E/S en Músquiz de la línea Penagos-Güeñes.

Subestación eléctrica de 400 kV en Músquiz.

Línea eléctrica doble circuito Músquiz-Punta Ceballos.

Subestación eléctrica de 400 kV en Punta Ceballos.

Línea eléctrica simple circuito Punta Ceballos-Santurce.

Subestación eléctrica de 400 kV en Santurce: posición Punta Ceballos.

▪ **Tercera solicitud:**

Línea eléctrica a 400 kV E/S en Cartelle de la línea Castrelo-Pazos.

En la subestación eléctrica de Cartelle:

Nuevo parque de 220 kV con dos posiciones de línea (Pazos y Castrelo) y una posición de auto.

Transformador 400/220 kV.

Ampliación del parque de 400 kV con la posición transformador.

## **2. NORMATIVA DE APLICACIÓN**

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, según indica su exposición de motivos, liberaliza el transporte y la distribución a través de la generalización del acceso de terceros a las redes, de manera que la eficiencia económica que se deriva de la existencia de una única red es puesta a disposición de los diferentes sujetos del sistema eléctrico y de los consumidores.

De conformidad con el artículo 37.1.d de la Ley 54/1997, los titulares de instalaciones de transporte tienen derecho al reconocimiento por parte de la Administración de una retribución por el ejercicio de su actividad dentro del sistema eléctrico.

Asimismo, en la exposición de motivos del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica, se indica que, para evitar el posible abuso de las posiciones de dominio determinadas por la existencia de una única red, la retribución del transporte continuará siendo fijada administrativamente.

De acuerdo con el artículo 3 del Real Decreto 2819/1998, la red de transporte estará constituida por las líneas y parques de tensión igual o superior a 220 kV, transformadores 400/220 kV y, en todo caso, las instalaciones de titularidad del gestor de la red de transporte, es decir, de Red Eléctrica de España, S.A.

El artículo 21.7 de la Ley 54/1997 establece que *“La actividad de producción incluirá la transformación de energía eléctrica, así como, en su caso, la conexión con la red de transporte o de distribución.”*

Asimismo, en el citado artículo 3 del Real Decreto 2819/1998 se indica que: *“a los efectos del presente Real Decreto, el operador del sistema y gestor de la red de transporte propondrá al Ministerio de Industria y Energía, de forma motivada, la inclusión de una instalación en la red de transporte, quien resolverá previo informe de la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico”.*

En particular, es función del operador del sistema proponer al Ministerio de Industria y Energía las necesidades de la red de transporte para garantizar la fiabilidad del suministro, indicando los planes de desarrollo y refuerzo que se estimen necesarios, según el artículo 30.2.b del Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica.

De conformidad con el artículo 35.2 de la Ley 54/1997, el gestor de la red de transporte será responsable del desarrollo y ampliación de la red de transporte, de tal manera que garantice el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos y coherentes.

El apartado 1 del artículo 4 de la Ley 54/1997, establece que la planificación eléctrica, que tendrá carácter indicativo, salvo en lo que se refiere a instalaciones de transporte, será realizada por el Estado, con la participación de las Comunidades Autónomas. Asimismo, el apartado 2 del citado artículo 4 indica que la planificación eléctrica será sometida al Congreso de los Diputados, y en su apartado 3.c) establece que dicha planificación deberá referirse a las previsiones relativas a las instalaciones de transporte y distribución de acuerdo con la previsión de la demanda de energía eléctrica.

En lo referente a la autorización de instalaciones de transporte de energía eléctrica, la Ley 54/1997 establece en su artículo 36 que la construcción y explotación de las instalaciones de transporte requerirá autorización administrativa previa que será otorgada por la Administración competente. Estas autorizaciones **podrán** ser otorgadas mediante un procedimiento que asegure la concurrencia, promovido y resuelto por la Administración competente. En este caso, el informe de la Administración del Estado tendrá por objeto, adicionalmente, establecer las bases del concurso.

No obstante, para el caso de nuevas inversiones autorizadas de forma directa, según el artículo 7 del Real Decreto 2819/1998, la retribución correspondiente a cada instalación será fijada de acuerdo con los valores unitarios de inversión, valores unitarios de operación y mantenimiento y otros costes necesarios para desarrollar la actividad de transporte establecidos por el Ministerio de Industria y Energía con criterios transparentes, objetivos y no discriminatorios".

### **3. NORMATIVA EN DESARROLLO**

En la actualidad no ha sido aún publicada la normativa que ha de completar la regulación de la actividad del transporte de energía eléctrica; normativa que está previsto sea desarrollada en el Reglamento de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

En particular, en dicha normativa deben establecerse los principios generales de la planificación de la red de transporte, los criterios para su realización, así como el procedimiento para la elaboración de las propuestas de desarrollo del operador del sistema que darán lugar al Plan de Desarrollo aprobado por la Administración del Estado.

Asimismo, en esta normativa debe quedar desarrollado el procedimiento para la autorización previa y definitiva de las instalaciones, que en caso de pertenencia a la red de transporte, deberán ser retribuidas conforme a lo establecido en el Real Decreto 2819/1998 de 23 de diciembre por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica.

### **4. CONSIDERACIONES PREVIAS**

#### **4.1. Sobre la carencia de normativa**

De acuerdo a los preceptos legales establecidos en los artículos 4.1 y 35.2 de la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, se puede concluir que la imposición legal al gestor de la red de transporte de la responsabilidad de desarrollo y ampliación de la red de transporte, ha de estar basada en una planificación, aprobada por el

Estado, en la que se reflejen las previsiones relativas a las nuevas instalaciones necesarias de la red de transporte.

Esta planificación, que ha de garantizar el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos y coherentes, no ha podido ser llevada a cabo por el operador del sistema y gestor de la red de transporte en el nuevo marco liberalizado, por la inexistencia del desarrollo normativo que reglamenta los principios generales de la planificación, el proceso de planificación de la red de transporte, el modo de elaboración de las propuestas de desarrollo de la red de transporte, los criterios para la retribución e imputación de costes; en definitiva, la definición de los criterios y procesos de planificación de la red dentro del marco liberalizado.

El operador del sistema y gestor de la red de transporte, hasta la fecha, no ha presentado estudios de planes horizonte como tales, pero sí diferentes estudios respecto a las condiciones de acceso a la red de transporte de las numerosas peticiones de acceso solicitadas. Estos estudios, a título informativo, no constituyen planes de expansión de red refrendados por la Administración.

A pesar de que el Reglamento anunciado aún no esté en vigor, esta carencia normativa no debe ser un obstáculo que retrase el necesario desarrollo de la red de transporte. Dicho retraso podría dar lugar a una red de transporte con una capacidad inadecuada para servir la demanda y generación futuras, y por ello originar una disminución en la calidad del servicio prestada por la red de transporte actual.

En definitiva, las carencias que presente la regulación del transporte en lo que se refiere al proceso de planificación, no deben paralizar el desarrollo de la red y, en particular, aquellas instalaciones que puedan suponer una necesidad urgente

para la operación del sistema. Ello supone que el operador del sistema, en el desempeño de sus funciones, solicita la inclusión de instalaciones en la red de transporte, al amparo de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 2819/1998, y también realiza solicitudes de autorización administrativa para la construcción de nuevas instalaciones que no están incluidas en la planificación de la red de transporte porque, con carácter oficial, ésta no existe en la actualidad.

#### **4.2. Sobre los requisitos necesarios en la actualidad para que una instalación sea considerada como de transporte.**

La definición de la red de transporte se establece en el artículo 3 del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica. En dicho artículo se indica además que, a los efectos del mencionado Real Decreto 2819/1998, el operador del sistema y gestor de la red de transporte propondrá al Ministerio de Industria y Energía, de forma motivada, la inclusión en la red de transporte de una determinada instalación previo informe de la Comisión Nacional de Energía

Las carencias que presenta la regulación actual, en lo que se refiere a los criterios a utilizar para incluir una nueva instalación en los planes de desarrollo de la red de transporte, hace que no se tenga establecido el criterio para tratar, por ejemplo, las solicitudes de conexión al sistema de las nuevas instalaciones de generación, en particular en lo que se refiere a la firmeza de la ejecución de los proyectos de las nuevas instalaciones de generación que se han tenido en cuenta en los estudios del operador del sistema que determinan la necesidad de nuevas instalaciones de transporte.

No obstante, para paliar en lo posible este vacío regulatorio, por parte de la Comisión se ha solicitado y recabado, tal y como se verá posteriormente, una extensa información adicional, de modo que pueda adoptarse una decisión final con los mínimos riesgos técnico-económicos para el sistema eléctrico.

#### **4.3. Sobre la autorización de instalaciones de transporte de energía eléctrica.**

En la actualidad, y a falta de un mayor desarrollo reglamentario, la autorización de las instalaciones de transporte está regulada por el artículo 36 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.

Es preciso hacer notar que el reconocimiento de inclusión en la red de transporte, comentado en el punto anterior, debería estar concebido, fundamentalmente, para instalaciones existentes ya construidas cuya inclusión en la red de transporte debería haber sido realizada en el propio proceso en la planificación de la red de transporte.

Ahora bien, dado que en la actualidad todavía no se ha desarrollado la normativa que regule los procedimientos de autorización de las instalaciones de transporte, las necesidades de desarrollo de nuevas instalaciones de transporte tienden a ser tramitadas utilizando lo establecido en el reiterado artículo 3 del Real Decreto 2819/1997.

La inclusión de una instalación a los efectos del Real Decreto 2819/1998, supone el reconocimiento de su pago como instalación integrante de la red de transporte.

Por otro lado, los artículos 6 y 7 del citado Real Decreto, diferencian el reconocimiento del coste acreditado asociado a las nuevas inversiones en

función del tipo de autorización: mediante procedimiento de concurrencia o adjudicación directa. En el primer caso se calculará el coste conforme a las condiciones de adjudicación del concurso; en el segundo caso, conforme a los valores unitarios de operación y mantenimiento y otros costes necesarios para desarrollar la actividad de transporte y fórmulas y parámetros fijados por el Ministerio de Industria y Energía con criterios transparentes, objetivos y no discriminatorios. Dichos costes y formas de retribución están recogidos en el citado Real Decreto.

Por tanto, la inclusión de una instalación en la red de transporte, a los efectos del Real Decreto 2819/1998, debe implicar su reconocimiento como parte integrante de una red sometida a retribución regulada y soportada económicamente por el conjunto de consumidores de energía eléctrica.

Además, en las solicitudes de Red Eléctrica se indica que esta Compañía tiene prevista la construcción de las instalaciones para las que pide su inclusión en la red de transporte a efectos del Real Decreto 2819/1998.

Si se opta por utilizar el Real Decreto 2819/1998 de manera transitoria para incluir a una instalación futura dentro de la actividad de transporte, no debería, a priori, presuponer el mecanismo para otorgar una autorización para la construcción de dicha instalación, sino exclusivamente el reconocimiento de su necesidad en el desarrollo futuro de la red, así como el reconocimiento de su integración en el conjunto de la retribución regulada.

Para la autorización como tal de la instalación deberán de cumplirse los condicionantes establecidos en el Artículo 36 de la Ley 54/1997, sobre la acreditación de las condiciones técnicas y de seguridad, del medioambiente, emplazamiento, y de capacidades legal, técnica y económico-financiera.

Asimismo, en general, la Comisión Nacional de Energía considera conveniente que la autorización de construcción y explotación se lleven a cabo mediante un procedimiento que asegure la concurrencia, promovido y resuelto por la Administración competente, tal como permite el Artículo 36 de la Ley 54/1997.

Por tanto, con la actual normativa, y si se admite la solución transitoria de usar lo establecido en el Real Decreto 2819/1998, en tanto en cuanto no se apruebe el citado Reglamento de transporte, el paso siguiente a la inclusión de la instalación en la red de transporte de conformidad con el Real Decreto 2819/1998, debería ser la solicitud de autorización a la Administración Competente, quien ha de promover y resolver el otorgamiento de la autorización de construcción y explotación de la instalación, preferiblemente, mediante un procedimiento que asegure la concurrencia y competencia de las empresas oferentes.

Por consiguiente, en general, no debe entenderse que la inclusión de una instalación en la red de transporte a efectos del Real Decreto 2819/1998, lleva implícita la autorización directa para la construcción y explotación de la instalación a la empresa solicitante.

Sin embargo, en los casos en los que existan circunstancias especiales, como por ejemplo la urgencia en la disponibilidad de una determinada instalación, puede habilitarse la autorización directa, en este caso a Red Eléctrica de España, S.A., para la construcción y explotación de la instalación, una vez reconocida la misma como integrante de la red de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión considera que debe publicarse lo antes posible el Reglamento de transporte, distribución, comercialización y suministro, en el que está previsto que se regulen también el régimen de autorización de las

instalaciones y el acceso de terceros a las redes, para que quede perfectamente definida la regulación de los planes de desarrollo de la red de transporte y de las autorizaciones a las nuevas instalaciones en el nuevo marco liberalizado.

## **5. PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**

Mediante escrito de fecha 27 de septiembre de 1.999, la Dirección de Mercado y Operación de la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico, se dirigió a Red Eléctrica de España, S.A., en su calidad de Operador del Sistema y Gestor de la red de Transporte, solicitando información acerca de la motivación que justifica la necesidad de las nuevas instalaciones de la red de transporte, con petición expresa de los estudios realizados, que soporten dicha necesidad.

Como respuesta a este requerimiento, con fecha 6 de octubre de 1999 tuvo entrada en la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico carta del Operador del Sistema, junto con la que se adjuntaba la siguiente documentación:

- *Necesidad de una nueva línea de alimentación de los servicios auxiliares de la C.N.Trillo*, documento fechado el 4 de octubre de 1999.
- *Desarrollo de la red de transporte nacional en la zona norte*, documento fechado en marzo de 1999.
- *Refuerzo de la red de transporte necesario por el plan eólico estratégico de la Xunta de Galicia*, documento fechado en julio de 1996.
- *Previsiones de desarrollo de la red de transporte española*, documento fechado en septiembre de 1999.

Con fecha de 3 de noviembre de 1999, la Dirección de Energía Eléctrica eleva tanto al Vocal ponente como a la Secretaria del Consejo de Administración de la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico, un primer informe sobre las solicitudes realizadas por el Operador del Sistema.

El Consejo de Administración de la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico en su sesión celebrada el 10 de noviembre de 1999 acuerda posponer la decisión sobre la solicitud del Operador del Sistema de inclusión de las referidas instalaciones en la red de transporte, solicitando que se amplíe por el Operador del Sistema las justificaciones presentadas.

Mediante escrito de fecha 17 de noviembre de 1999, la Dirección de Energía Eléctrica de la Comisión Nacional de Energía, se dirigió a Red Eléctrica de España, S.A., en su calidad de Operador del Sistema y Gestor de la red de Transporte, solicitando información adicional relativa al estado de los proyectos de generación, la situación de la red afectada y las previsiones de demanda que pudieran justificar la adjudicación directa, por razones de urgencia, las instalaciones objeto del informe, así como la contribución a la mejora de la explotación actual.

Ante la falta de respuesta por parte del Operador del Sistema, se convoca una reunión que finalmente se celebra en la sede de Red Eléctrica de España, S.A. a la que asiste la Subdirección de Transporte y Distribución de la Comisión Nacional de Energía. En ella, entre otros asuntos, se revisa el estado de los tres proyectos objeto del presente Informe, solicitándoles, nuevamente, cuanta información adicional puedan aportar al caso.

Con fecha de 8 de febrero de 2000 se recibe en esta Comisión escrito de Red Eléctrica de España, S.A., al que se acompaña resúmenes del estado de tramitación administrativa de la línea Bolarque-Trillo (primera solicitud) y de la línea entrada-salida en Cartelle de la línea Castrelo-Pazos (tercera solicitud).

Con fecha de 27 de marzo de 2000 se recibe en esta Comisión nuevo escrito de Red Eléctrica de España, S.A. referente a la línea Bolarque-Trillo 220 kV (primera solicitud), en el que se destaca la importancia que tendría esta instalación de cara a la reposición del servicio ante un incidente generalizado.

A continuación se examina la casuística asociada a cada una de las instalaciones solicitadas por el Operador del Sistema.

## **6. PRIMERA SOLICITUD: NUEVA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS AUXILIARES DE LA C.N.TRILLO.**

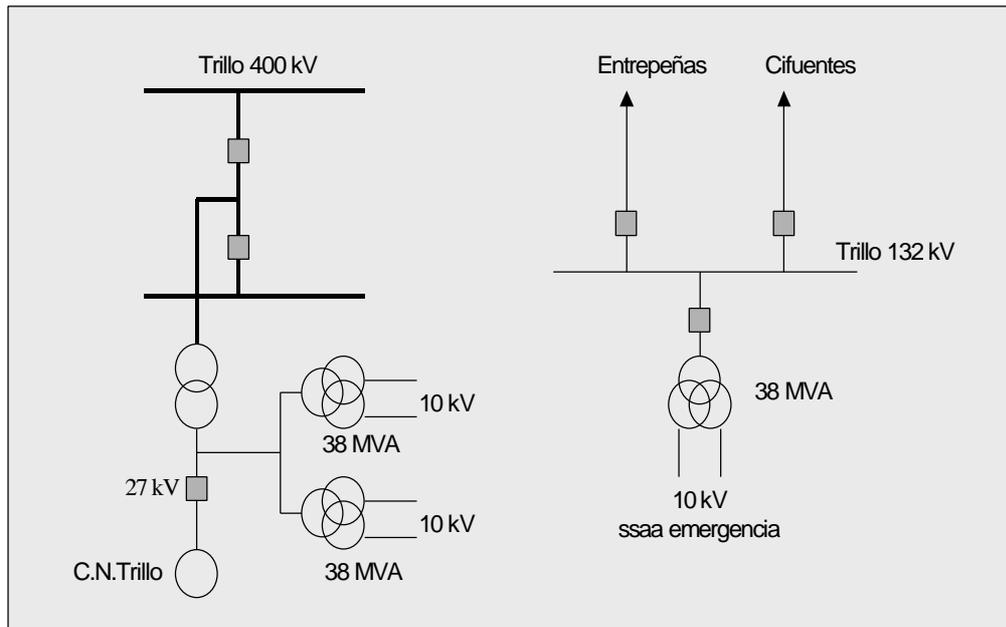
Conforme a la documentación presentada por Red Eléctrica de España, S.A.: *“la C.N. Trillo ha venido realizando estudios sobre la necesidad de una nueva alimentación que posibilitaría a la central realizar las siguientes operaciones que no son posibles actualmente:*

- a) Arranque simultáneo del conjunto de servicios auxiliares, alimentados por energía hidráulica.*
- b) Garantía de la transferencia de alimentación de 400 kV a la nueva tensión.”*

Red Eléctrica de España, S.A. considera además que la solución propuesta, esto es la nueva línea de Trillo a Bolarque a 220 kV: *“mejora la disponibilidad de la C.N. Trillo posibilitando el arranque autónomo de la central en caso de un cero nacional de tensión, al tomar energía de la central hidráulica de Bolarque. El arranque rápido de la central nuclear y su pronta conexión a la red contribuiría a una mejor recuperación del sistema en dichas circunstancias”.*

Actualmente la C.N. Trillo en condiciones normales de explotación alimenta sus servicios auxiliares desde la salida de grupo a 27 kV estando separado del mismo mediante el interruptor de grupo, tal como se muestra en la figura 1. Esto

permite la alimentación de los servicios auxiliares desde el nivel de 400 kV estando desacoplada la central.



**Figura 1:** Características servicios auxiliares de C.N.Trillo. (Fuente REE)

Los servicios auxiliares de la central, en condiciones normales de explotación, con central acoplada, son del orden de 70 MW y 55 MVA<sub>r</sub>, siendo tomados del nivel de 400 kV a través de dos transformadores 27/10/10 kV de 38 MVA cada uno.

Otra vía de alimentación de auxiliares, al menos parcial, es a través de un transformador de 38 MVA 132/10/10 kV que conecta los servicios auxiliares con las centrales del alto Tajo a través de dos líneas de 132 kV a Cifuentes y Entrepeñas.

Existen a su vez, cuatro grupos diesel de salvaguardia y otros cuatro grupos diesel de emergencia. Estos últimos entran como redundancia de los de salvaguardia.

El consumo de servicios auxiliares para alcanzar la condición de parada segura de la central es de aproximadamente 10 MW.

Si por cualquier motivo dispara el grupo, entran de forma automática los grupos diesel dando los servicios auxiliares necesarios para mantener la central en parada segura (10 MW). Existe también la posibilidad, a través del 132 kV, de recibir tensión y tener redundancia con los grupos diesel de salvaguardia y emergencia para mantener la central en parada segura. En estas condiciones la central permanecería en espera de recibir tensión de 400 kV para poder arrancar el grupo y posteriormente acoplarse a la red.

Los grupos diesel y la alimentación de 132 kV no son suficientes para arrancar el grupo, debido al consumo necesario para arrancar las bombas principales.

Además en casos especiales se puede producir el aislamiento del grupo sobre sus servicios auxiliares mediante la apertura de los interruptores de 400 kV, manteniéndose cerrado el interruptor de máquina en 27 kV. En estas condiciones puede permanecer varias horas (entre 2 y 6) hasta recibir tensión en 400 kV. A partir de ese momento estaría en condiciones de acoplarse a la red.

En cuanto a la autorización administrativa de la instalación, de acuerdo con la información aportada por el Operador del Sistema, la Resolución favorable, por parte de la dirección General de Desarrollo Industrial de la Consejería de Industria y Trabajo de la Junta de Castilla-La Mancha, se ha producido con fecha

de 19 de octubre de 1999, estando pendiente en la actualidad la aprobación del proyecto de ejecución.

Teniendo en cuenta toda la información anterior, caben las siguientes consideraciones:

**Primera.** En caso de un cero de tensión, un objetivo básico ha sido el alimentar cuanto antes los servicios auxiliares de las centrales nucleares para garantizar su seguridad. Desde este punto de vista de la seguridad, no hay duda de que, la alimentación actual de los servicios auxiliares para lograr una parada segura, es más que suficiente.

**Segunda.** Además, en cuanto a la garantía de transferencia de alimentación de los servicios auxiliares desde 400 kV a la nueva tensión de 220 kV, en condiciones normales de explotación parece suficientemente robusta la actual alimentación mediante cuatro líneas a 400 kV, la red de 132 kV, así como directamente de la central. Si por mantenimiento es preciso trabajar en el transformador de máquina, la operación se puede realizar como hasta ahora ha venido produciéndose, con la central parada por recarga de combustible.

**Tercera.** Con la garantía cubierta en cuanto a su parada segura, el posibilitar el arranque simultáneo de la totalidad de los servicios auxiliares alimentados por energía hidroeléctrica va un paso más allá, y tiene sentido si se pretende que la central nuclear sea origen de tensión en la reposición del servicio. Esto representa un cambio en la óptica tradicional en la que normalmente se ha venido considerando que las centrales nucleares en los procesos de reposición, por cuestiones de seguridad, deben de acoplarse a la red cuando ésta sea capaz de mantener una tensión estable.

**Cuarto.** Sin embargo, tal y como manifiesta Red Eléctrica de España, S.A., puede ser *"interesante para el sistema la existencia de la unión Bolarque-Trillo a 220 kV, sobre todo en los próximos años en los que la disponibilidad de todos los medios de generación existentes será importante ante la incertidumbre de entrada en servicio de nuevos generadores"*.

Así mismo, Red Eléctrica de España, S.A. manifiesta que: *"Según C.N. Trillo el tiempo para acoplar al sistema, después de una salida de la central por falta de alimentación exterior, se reduciría entre 12 y 14 horas si se dispusiera de la alimentación a 220 kV desde Bolarque, lo que evidentemente contribuiría a la normalización del servicio eléctrico en la zona"*.

Por tanto, desde el punto de vista de la reposición del servicio ante un incidente grave en la zona, y teniendo en cuenta que, de mantenerse los actuales crecimientos de la demanda eléctrica, se puede llegar a producir un déficit de generación en los próximos años, la construcción de la línea 220 kV entre Bolarque y Trillo queda suficientemente justificada e incluso que, dada la urgencia, la misma sea adjudicada de forma directa a Red Eléctrica de España, S.A.

**Quinto.** Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que en futuras propuestas del Operador del Sistema, basadas en la mejora de los tiempos de reposición del servicio en caso de incidentes, deberá concretar los estudios que confronten, por un lado, los costes de las inversiones y, por otro, los costes evitados por energía no suministrada en caso de incidentes, así como la probabilidad de ocurrencia de tales incidentes. Debe quedar claro que no sería válido un argumento genérico de "disminuir el tiempo de reposición", ya que esto podría justificar cualquier inversión que disminuyese, por ejemplo, 1 minuto de energía no suministrada en

casos cuya probabilidad de ocurrencia, además, sea bajísima, dando lugar a una escalada en los costes del transporte.

## **7. SEGUNDA SOLICITUD: NUEVAS SUBESTACIONES DE 400 KV EN MÚSQIZ Y PUNTA CEBALLOS Y LÍNEAS ASOCIADAS.**

En los documentos aportados por Red Eléctrica de España, S.A., se justifica la necesidad de las instalaciones solicitadas *“con objeto de facilitar el acceso a la red de transporte de la nueva generación prevista en la zona de Santurce y las condiciones de evacuación de la misma.... El desarrollo de la red de transporte que permite dicha evacuación, y a su vez contribuye a reducir las restricciones en la producción de los grupos actualmente en Santurce (cerca de 900 MW), consiste en el refuerzo del mallado en 400 kV entre las subestaciones existentes en Santurce y Güeñes, así como proporcionar adecuados puntos de acceso a la red de la nueva generación prevista en las zonas de Múskiz y Puerto de Bilbao (Punta Ceballos).*

*Por otra parte, la necesidad de llevar a acabo un desarrollo coordinado de la red de transporte nacional, exige la incorporación de dichos refuerzos en las actuaciones que con carácter general han de proporcionar la necesaria calidad de suministro a los usuarios del conjunto del sistema eléctrico, y en particular al País Vasco. A este respecto, las nuevas actuaciones han de integrarse y completar el Eje Norte de 400 kV, contribuyendo a una racionalización tanto en el desarrollo global como en la ocupación del territorio. En primer lugar, el futuro enlace Penagos-Güeñes, doble circuito de 400 kV, permite el apoyo de la red de 400 kV, a través de una entrada y salida de dicha línea, para constituir una nueva subestación en la zona de Músqiz. Asimismo, esta nueva subestación posibilita tanto la incorporación de nueva generación local prevista como el mallado ulterior de la zona del Puerto de Bilbao-Punta Ceballos (con la correspondiente nueva subestación) y el actual emplazamiento de Santurce.”*

Por consiguiente la solicitud de incorporación a la red de transporte de las instalaciones solicitadas, se fundamenta por el doble objetivo de permitir la evacuación de la generación prevista en la zona, y dotar de un aumento de mallado de la red de 400 kV que redundaría en un aumento de la calidad del suministro.

De acuerdo con la información suministrada por el Operador del Sistema, todavía no se dispone de las correspondientes autorizaciones administrativas, aunque se encuentra muy avanzada la fase de consultas previas ante las administraciones central, autonómica y locales implicadas.

A la vista de toda la información anterior, caben las siguientes consideraciones:

**Primera.** La necesidad de las nuevas instalaciones de la red de transporte que se solicitan se fundamenta, básicamente, por la previsión de instalación de nuevas unidades de generación en la zona.

Las carencias que presenta la regulación actual en lo que se refiere a los criterios a utilizar para incluir una nueva instalación en los planes de desarrollo de la red de transporte, hace que no se tenga establecido el criterio para tratar a las solicitudes de conexión al sistema de las nuevas instalaciones de generación; en particular en lo que se refiere a la firmeza de la ejecución de los proyectos de las nuevas instalaciones de generación que se han tenido en cuenta en los estudios del Operador del Sistema que determinan la necesidad de nuevas instalaciones de transporte.

Esta incertidumbre ha supuesto que los estudios de viabilidad de acceso de las nuevas plantas de generación que realiza el Operador del Sistema, se planteen

sobre escenarios que contemplan de forma conjunta todas las peticiones de nueva generación que se han realizado para un enclave geográfico, sin ningún incentivo a que sean solicitudes ciertas. En concreto para las nuevas instalaciones de generación en la zona de Santurce y el Puerto de Bilbao, se han considerado 2.000 MW de nueva generación.

No obstante, esta Comisión ha podido conocer, a través de reuniones mantenidas con los distintos agentes interesados en estos proyectos de generación, el estado de firmeza de los mismos y el avance alcanzado en el proceso de autorizaciones, pudiéndose concluir que las nuevas instalaciones de transporte objeto del presente informe, que resultan como consecuencia de dichos proyectos de generación, no corren peligro de resultar innecesarias.

**Segunda.** En los estudios realizados por Red Eléctrica de España, S.A. se considera que, además de ser necesarias las instalaciones para permitir la evacuación de la nueva generación, se conseguiría un aumento del mallado de la red de 400 kV de la zona, que redundaría en un aumento de la calidad de suministro. Por ello se considera que el hecho de construir instalaciones de transporte que, aunque no es el caso, en la práctica puedan resultar innecesarias inicialmente, puede resultar atenuado por las necesidades de mallado en la zona.

**Tercera.** La Comisión Nacional de Energía considera que, con carácter general, con objeto de evitar que se realicen ampliaciones o modificaciones innecesarias de la red de transporte, motivadas por la previsión de la instalación de nuevas unidades de producción de energía eléctrica que finalmente no se llevan a cabo, sería recomendable, como señal de firmeza, exigir algún tipo de garantía financiera a los promotores de las instalaciones de producción.

**Cuarta.** En cuanto a la adjudicación de la construcción de las instalaciones, la Comisión Nacional de Energía considera, como ha manifestado en los apartados anteriores y en otros informes sobre otras solicitudes de instalaciones de transporte, que la asignación de la construcción de las instalaciones que se solicitan, debería realizarse a través de mecanismos competitivos. Ahora bien, teniendo en cuenta el estado de la ejecución de los proyectos de nueva generación y el tiempo estimado que será necesario para la construcción de las instalaciones de transporte que se proponen, por motivos de urgencia podría ser conveniente que la adjudicación de la construcción se realizara de forma directa a Red Eléctrica de España S.A.

## **8. TERCERA SOLICITUD: LÍNEA DE ENTRADA Y SALIDA EN CARTELLE DE LA LÍNEA CASTRELO-PAZOS Y MODIFICACIONES EN LA SUBESTACIÓN DE CARTELLE**

Conforme a los estudios aportados por Red Eléctrica de España S.A., las instalaciones para las que se solicita su inclusión en la red de transporte, asociadas a la entrada y salida de la línea Castrelo-Pazos en la subestación de Cartelle y a la nueva transformación de 400/220 kV en Cartelle, se justifican como parte de las actuaciones dirigidas al *“desarrollo de la red de transporte de la zona de Galicia y que responde a dos motivaciones complementarias: por un lado, la necesidad de reforzar la alimentación al mercado con un apoyo más directo y robusto de la red de 400 kV a la red de distribución (en particular la zona oeste de la Comunidad, como ya se observaba en el pasado Horizonte 2004), y por otro lado, las necesidades de refuerzo de la red derivadas de la previsión de puesta en funcionamiento de un elevado contingente de generación eólica, incluida en el Plan Estratégico Regional.”*

Las instalaciones solicitadas forman parte de la primera fase de un conjunto de actuaciones que se plantean en las previsiones de desarrollo de la red de transporte realizadas por Red Eléctrica de España, S.A. en la zona de Galicia para atender al desarrollo del Plan Eólico Estratégico de Galicia.

No obstante la justificación de las instalaciones solicitadas se fundamenta, en mayor medida, en el incremento del mallado de la red de 400 kV en Galicia y en la resolución de problemas locales de bajas tensiones que en la actualidad ya están apareciendo como restricciones técnicas de la operación del sistema.

Sobre el estado de la autorización de las instalaciones solicitadas, existe una *Resolución de 7 de octubre de 1998 de la Dirección General de Industria de la Xunta de Galicia, por la que se autoriza administrativamente la instalación eléctrica aérea de transporte de energía eléctrica a 400 kV, doble circuito, denominada Entrada y Salida en Cartelle de la línea Castrelo-Pazos, en los municipios de Castrelo de Miño, Arnoia y Cartelle (Ourense).*

A la vista de la información anterior, caben las siguientes consideraciones:

**Primera.** La necesidad de las nuevas instalaciones de la red de transporte que se solicitan se fundamenta, principalmente, por un aumento de mallado de la red de 400 kV de la zona de Galicia que permitirá mejorar las condiciones de suministro a la demanda y contribuir a la eliminación de las restricciones técnicas que de forma reiterada se vienen produciendo en la zona. La Comisión considera que la definición de los criterios que se establezca para decidir si una instalación debe formar parte de la red de transporte debe estar orientada, entre otros aspectos, a la eliminación de los problemas de restricciones técnicas que supongan alteraciones al resultado del mercado de producción.

**Segunda.** Adicionalmente, las instalaciones solicitadas se justifican como resultado de los planes de desarrollo de la red de la zona de Galicia para permitir la evacuación de los grupos productores contemplados dentro del Plan Eólico Estratégico de Galicia. En la actualidad, según la información de que dispone esta Comisión, existen instalados en la zona parques eólicos que totalizan 300 MW, estando prevista la instalación de otros 1.000 MW en los próximos tres años.

**Tercera.** De nuevo, en cuanto a la adjudicación de la construcción de las instalaciones, la Comisión Nacional de Energía considera que la asignación de la construcción de las instalaciones que se solicitan, debería realizarse a través de mecanismos competitivos. Ahora bien, teniendo en cuenta el estado de la ejecución de los proyectos de nueva generación, la existencia de restricciones técnicas en la zona y el tiempo estimado que será necesario para la construcción de las instalaciones de transporte que se proponen, por motivos de urgencia podría ser conveniente que la adjudicación de la construcción se realizara de forma directa a Red Eléctrica de España S.A.

## **9. CONSIDERACIONES**

**PRIMERA.** La Comisión considera que, con carácter general, no debería utilizarse el artículo 3 del Real Decreto 2819/1998 para solicitar la inclusión en la red de transporte de instalaciones futuras, sino que éstas deberían estar incluidas en los planes de desarrollo de la red que se aprueben de conformidad con el artículo 4 de la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, y de las disposiciones de carácter reglamentario que se dicten en desarrollo de citado precepto.

**SEGUNDA.** Las carencias que presenta la regulación del transporte en lo que se refiere al proceso de planificación, no deben paralizar el desarrollo de la red y, en

particular, las instalaciones que puedan suponer una necesidad urgente para la operación del sistema. Ello justifica que el Operador del Sistema, en el desempeño de sus funciones, solicite la inclusión de instalaciones en la red de transporte, al amparo de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 2819/1998, tal y como se plantea en las solicitudes objeto de este Informe, y que también realice solicitudes de autorización administrativa para la construcción de nuevas instalaciones que no están incluidas en la planificación de la red de transporte, porque ésta no existe, con carácter oficial, en la actualidad.

**TERCERA.** Existe una falta de criterio importante para la consideración de los proyectos de la nueva generación prevista y su inclusión en los planes de desarrollo de la red de transporte que crean una incertidumbre importante al Operador del Sistema como responsable de la elaboración de dichos planes. Sirva como ejemplo que las solicitudes de generación eólica “prevista” por diferentes zonas del sistema peninsular alcanza cifras en torno a los 15.000 MW.

**CUARTA.** Esta Comisión considera que en futuras propuestas del Operador del Sistema basadas en la disminución de los tiempos de reposición, debería realizarse por parte de éste estudios económicos en los que se tengan en cuenta los costes incurridos, los costes evitados y la probabilidad de fallo.

**QUINTA.** Esta Comisión considera fundamental y urgente que por parte de la Administración se apruebe el Reglamento sobre las actividades de transporte y distribución y el acceso de terceros a las redes, donde se determinen los criterios básicos para realizar la expansión de la red de transporte.

## **10. CONCLUSIONES**

En virtud de los antecedentes descritos y en base a las consideraciones presentadas, esta Comisión informa favorablemente la inclusión en la red de transporte de las instalaciones recogidas en las solicitudes realizadas por Red Eléctrica de España, S.A., siguientes:

▪ **Primera solicitud:**

Línea eléctrica a 220 kV Trillo-Bolarque.

Nueva subestación eléctrica en Trillo de 220 kV (posición Bolarque).

Ampliación de la subestación eléctrica de Bolarque de 220 kV (posición de Trillo).

▪ **Segunda solicitud:**

Línea eléctrica a 400 kV E/S en Músquiz de la línea Penagos-Güeñes.

Subestación eléctrica de 400 kV en Músquiz.

Línea eléctrica doble circuito Músquiz-Punta Ceballos.

Subestación eléctrica de 400 kV en Punta Ceballos.

Línea eléctrica simple circuito Punta Ceballos-Santurce.

Subestación eléctrica de 400 kV en Santurce: posición Punta Ceballos.

▪ **Tercera solicitud:**

Línea eléctrica a 400 kV E/S en Cartelle de la línea Castrelo-Pazos.

En la subestación eléctrica de Cartelle:

Nuevo parque de 220 kV con dos posiciones de línea (Pazos y Castrelo) y una posición de auto.

Transformador 400/220 kV.

Ampliación del parque de 400 kV con la posición transformador.

En caso de adjudicarse esta instalación de forma directa a Red Eléctrica de España, S.A., el valor de la inversión a reconocer debería estar de acuerdo con

los valores estándares establecidos en el anexo II del Real Decreto 2819/1998. En cuanto al coste anual de explotación debería fijarse en el valor estándar establecido para este tipo de instalaciones en el anexo IV del citado Real Decreto.

Con independencia de lo anterior, esta Comisión considera fundamental y urgente que por parte de la Administración se apruebe el Reglamento sobre las actividades de transporte y distribución y el acceso de terceros a las redes, donde se determinen los criterios básicos para realizar la expansión de la red de transporte.