

**ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME A SOLICITUD DE LA DGPEM SOBRE LA PETICIÓN DE REE DE RECONOCIMIENTO DEL CARÁCTER SINGULAR DE LAS ACTUACIONES EN LA LÍNEA AÉREA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 220 KV, DOBLE CIRCUITO, COMPOSTILLA-MONTEARENAS 1 Y 2**

**Expediente INF/DE/223/17**

**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**Presidenta**

D<sup>a</sup> María Fernández Pérez

**Consejeros**

D. Benigno Valdés Díaz  
D. Mariano Bacigalupo Saggese  
D. Bernardo Lorenzo Almendros  
D. Xabier Ormaetxea Garai

**Secretario de la Sala**

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo.

En Madrid, a 15 de marzo de 2018

Visto el expediente relativo a la solicitud de Red Eléctrica de España, S.A. de reconocimiento del carácter singular de las actuaciones de la línea aérea a 220 kV, doble circuito, "Compostilla-Monteareanas 1 y 2", la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda emitir el siguiente Informe:

**1. ANTECEDENTES**

Con fecha 30 de noviembre de 2017 ha tenido entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) oficio de la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEM) de la misma fecha, por el que se solicita la emisión del informe preceptivo previsto en el artículo 19.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre.

El oficio de la DGPEM viene acompañado de la siguiente documentación:

- Primer escrito de solicitud de Red Eléctrica de España, S.A. (REE) de fecha 14 de diciembre de 2016 dirigido a la DGPEM por el que solicita el reconocimiento del carácter singular del incremento de capacidad de los dos circuitos de la línea aérea de transporte de energía eléctrica a 220 kV, doble circuito, Compostilla-Monteareanas, y su inclusión en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales.

- Oficio de la DGPEM de fecha 19 de junio de 2017 dirigido a REE, mediante el cual, según se establece en el artículo 19 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, sobre inversiones singulares, se solicita la siguiente información:
  - **Justificación técnica** de por qué dicha instalación es singular, así como de por qué dicha instalación no está contemplada en el valor unitario establecido en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se empleará en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica.
  - **Informe detallado** en el que se desglosen las **partidas** y la **valoración económica** efectuada por REE.
- Segundo escrito de contestación de REE a la DGPEM de fecha 18 de julio de 2017, y por el que solicita nuevamente el reconocimiento del carácter singular del incremento de capacidad de los circuitos a 220 kV Compostilla-Montearenas 1 y 2; que implica el cambio del conductor, y su inclusión en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales.
- Nuevo oficio de la DGPEM de fecha 21 de octubre de 2017 a REE, señalando que, debido a que la documentación adicional remitida en el último envío **no aporta suficiente detalle que justifique que dicha instalación deba ser catalogada como inversión singular**, la DGPEM solicita de nuevo la siguiente información:
  - **Justificación técnica detallada** en la que se recojan datos técnicos cuantificables de por qué dicha instalación es singular.
  - **Informe detallado** en el que se desglosen las **partidas** y la **valoración económica** efectuada por Red Eléctrica de España. Se solicita que se detallen exhaustivamente las partidas desglosadas de materiales, señalando cantidades de cada uno de ellos y precios aplicados, mano de obra, ingeniería y gestión, así como todos aquellos conceptos que resulten oportunos.

- Tercer escrito de contestación de REE a la DGPEM, de fecha 20 de noviembre de 2017<sup>1</sup>, por el que se vuelve a solicitar nuevamente el reconocimiento del carácter singular del incremento de capacidad de la línea área de transporte de energía eléctrica a 220 kV Compostilla-Monteañenas 1 y 2, por el cambio del conductor existente por uno de alta temperatura y baja flecha, así como su inclusión en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales. En dicho escrito REE aporta una breve justificación técnica y un desglose genérico de las partidas económicas a las que deberá hacer frente, así como una breve descripción de las actuaciones llevadas a cabo para cada una de las partidas.

Por otro lado, en la “*Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020*”, aprobada por el Consejo de Ministros el 16 de octubre de 2015<sup>2</sup>, se encuentra recogida la citada actuación como:

- **“Incremento de capacidad” de la línea área de transporte de energía eléctrica a 220 kV Compostilla-Monteañenas 1 y 2**, en Castilla y León, para una capacidad de transporte de invierno/verano de 730/610 MVA,
- En sus observaciones se clasifica expresamente como **“actuación singular por cambio del conductor”**.

Así mismo, dicha actuación fue recogida en la citada Planificación como **“Incremento de capacidad de Compostilla-Monteañenas 220 kV”**, incorporándose por el Operador Sistema dentro de los proyectos singulares, indicando que la mejor estimación de inversión de la que disponía el transportista en dicho momento ascendía a **0,5 millones de €**.

En cualquier caso, como se indica en la citada Planificación, y tal y como establece el Real Decreto 1047/2013, el reconocimiento del carácter singular de las instalaciones anteriores deberá ser solicitado por el transportista y concedido administrativamente antes de que dicha instalación sea autorizada administrativamente.

## 2. FINALIDAD DE LA ACTUACIÓN QUE SE INFORMA

De acuerdo con lo señalado por REE en sus diferentes escritos de solicitud indicados en el apartado anterior, la finalidad de la citada instalación es la siguiente:

---

<sup>1</sup> Indicar que en el escrito de REE con fecha 20 de noviembre de 2017, se hace referencia a los dos escritos presentados por REE a la DGPEM, el primero con fecha de 11 de abril de 2017 y el segundo de información adicional de 29 de junio de 2017, siendo estas fechas erróneas y no correspondiendo a la actuación analizada en el presente informe.

<sup>2</sup> También se encuentra recogida en la “**Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016. Desarrollo de las redes de Transporte**” de mayo de 2008, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros el 30 de mayo de 2008.

*“... RED ELÉCTRICA solicita el reconocimiento del carácter singular del incremento de capacidad de la línea aérea de transporte de energía eléctrica Compostilla – Montearenas 1 y 2, doble circuito.*

*La repotenciación de este doble circuito es necesaria porque, en escenarios de elevada generación en la zona noroeste, concretamente en la zona de Compostilla, se producen sobrecargas en las líneas que componen dicho doble circuito ante situaciones de fallo simple. Para solucionar este problema, es necesario modificar la generación de la zona, situación que produce un sobrecoste para el sistema. Por tanto, por razones de eficiencia del sistema, se ha planificado el incremento de capacidad del doble circuito a 220 kV Compostilla - Montearenas 1 y 2, con cambio de conductor, para poder alcanzar los niveles de capacidad de transporte necesarios que eviten las sobrecargas indicadas.*

*La línea de transporte de energía eléctrica Compostilla - Montearenas 1 y 2 tiene una longitud de 5,8 km con 26 apoyos. Se caracteriza en su origen, Compostilla, por compartir apoyos con un tercer circuito a 132 kV propiedad de Endesa, entre el apoyo Ap.2 y el apoyo Ap.10 de dicha línea. Por otro lado, en la llegada a la subestación de Montearenas, la mencionada línea comparte traza y apoyos con un circuito de 132 kV propiedad de Endesa y con un cuarto circuito de 220 kV propiedad de Endesa, conformando un cuádruple circuito en el vano comprendido entre los apoyos especiales denominados P3-P1.”*

### **3. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES**

Las características fundamentales de la actuación que se informa, tanto técnicas como económicas, en base a la escasa información aportada por REE, se describen a continuación.

#### **3.1.- DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LAS ACTUACIONES**

En relación a la información extraída de los diferentes escritos remitidos por REE sobre la **justificación técnica detallada** solicitada, la actuación se basa en lo siguiente:

*“De acuerdo con los datos proporcionados por el Operador del Sistema, esta instalación se opera con la siguiente capacidad de transporte estacional 342 MVA/232 MVA (invierno/verano),*

*Como se ha mencionado anteriormente, en el documento de la Planificación vigente se contempla el incremento de capacidad de la citada línea eléctrica, estableciéndose que dicha línea, una vez repotenciada, deberá disponer de una capacidad de transporte nominal de 730 MVA/610 MVA (Invierno/Verano).*

*Por tanto, la capacidad de transporte requerida en el documento de Planificación vigente, no se podría alcanzar con el cambio de la temperatura de diseño (pasando de 50°C a 85°C), cambio mediante el cual se suelen alcanzar capacidades de transporte un 30% superiores a las capacidades obtenidas a 50°C.*

*Es por ello que RED ELÉCTRICA propone como solución óptima para cumplir con la Planificación vigente, la sustitución del conductor actual tipo ACSR CONDOR por un conductor especial de alta temperatura y baja flecha, tipo ACCR SUWANEE e incrementar la temperatura máxima de operación (o temperatura de diseño) de 50°C a 175°C.”*

El cambio del actual conductor a un conductor especial de alta temperatura tendría como consecuencia la necesidad de llevar a cabo diferentes actuaciones paralelas que REE resalta en su último escrito, siendo las mismas las siguientes:

- Actuaciones en apoyos: REE manifiesta que, debido al “*notable incremento de la temperatura de diseño, se produciría un aumento de la flecha máxima de las fases, por lo que en una serie de vanos no se cumplirían las distancias mínimas reglamentarias a los conductores de los otros circuitos propiedad de Endesa con los que la línea a repotenciar comparte apoyos, al terreno y a los servicios cruzados*”. En este sentido, sería necesario llevar a cabo actuaciones de destensado, recrecidos, poda de arbolado, y sustituciones por nuevos apoyos.
- De forma complementaria, destaca la necesidad de realizar otra serie de actuaciones:
  - “*Tendido de nuevo conductor ACCR SUWANEE sustituyendo el actual ACSR CONDOR de los dos circuitos a 220kV Compostilla - Montearenas 1 y 2, entre el pórtico de la subestación de Compostilla y el pórtico de la subestación de Montearenas.*
  - *Tendido de nuevo cable de tierra, tipo OPGW, que sustituirá al actual entre el apoyo Ap.2 y el apoyo Ap.9-END del circuito 132 kV de Endesa.*
  - *Tendido de nuevo cable de tierra ALUMOWELD 7N8 ente el apoyo Ap. 9R y el pórtico de la subestación de Montearenas.”*
- Refuerzos estructurales: REE manifiesta que, dado que el “*nuevo conductor ACCR SUWANEE tiene un peso 0,71% mayor que el ACSR CONDOR actual y un diámetro un 1,6% mayor que el ACSR CONDOR actual, y que las nuevas alturas del punto de sujeción del conductor en la torre prácticamente no suponen un aumento en las cargas a que están*

sometidos todos los apoyos y las cimentaciones existentes de la línea, concluye que “únicamente será necesario realizar **refuerzos de cimentaciones en los apoyos donde se ha considerado recocado**”.

- Sustitución de herrajes: REE destaca que “será necesaria la **sustitución de los herrajes** para garantizar que sean capaces de trabajar a la temperatura de funcionamiento nominal de 175°C, sin ver alteradas sus características. En este sentido, indica que, dado que el límite tradicional de temperatura de operación para conductores aluminio-acero ACSR o aluminio-acero recubierto de aluminio ACSR/AW utilizados en España, como es el conductor utilizado en esta línea, ha venido determinado por la temperatura a la que teóricamente se inicia el recocado del aluminio duro (93°C), tanto los conductores como los accesorios, se han diseñado para operar a esa temperatura máxima.

Por tanto, al incrementar la temperatura de diseño muy por encima de estos valores de referencia se requiere de herrajes preparados para trabajar en estas condiciones de funcionamiento nominales, manteniendo los niveles de fiabilidad y márgenes de seguridad reglamentarios”.

Además REE resalta en su escrito de solicitud de reconocimiento del carácter singular de la instalación que “de ser aceptada, sería la primera vez que se aplicase esta solución en la red de transporte española”.

### 3.2.- DESGLOSE ECONÓMICO DE LAS ACTUACIONES

En relación a la información extraída de los diferentes escritos remitidos por REE sobre el **informe detallado en el que se desglosen las partidas y la valoración económica**, la citada actuación se basa en lo siguiente:

“... Las estimaciones de costes se han realizado con la mejor información disponible por RED ELÉCTRICA. Dado que este proyecto requiere de técnicas constructivas específicas, se han utilizado los datos obtenidos en las **consultas realizadas a fabricantes** (p.ej.: conductor y accesorios) mientras que para el resto de las partidas (p.ej. construcción, montaje, etc.) se han utilizado los **costes medios de mercado**.

Por otro lado, además de la **sustitución del conductor** convencional tipo ACSR por otro de alta temperatura tipo ACCR, la **sustitución de herrajes, cambio de apoyos**, no son actuaciones requeridas en las repotenciaciones habituales y si lo son en los incrementos de capacidad con cambio de conductor, como es este caso.”

En total, los **costes previstos de la instalación** reportado por REE para esta actuación se elevan a **6.017.296 €**, siendo el detalle del desglose presupuestado el siguiente:

<b>Recursos</b>	<b>Total (€)</b>
Tramitaciones y permisos	360.090
Diseño	404.402
Materiales	2.798.786
Construcción y montaje	2.454.018
	<b>6.017.296</b>

Según se indica en dicho desglose, las partidas más importantes son las correspondientes al propio *“Conductor Alta Capacidad Suwanee ACCR y accesorios”*, dentro del apartado de *“Materiales”*, que asciende a **2.080.000 €**, y la correspondiente a *“Tendido y regulado de doble circuito 220 kV con un conductor por fase tipo ACCR Suwanee en línea formada por 26 torres de amarre menos 2 con tramo compartido de 10 apoyos en su parte inferior con un circuito de 132 kV”*, dentro del apartado de *“Construcción y Montaje”*, con un coste de **1.294.456 €**, la cuales suponen un **56%** del presupuesto total.

#### **4. VALORACIÓN DEL CARÁCTER SINGULAR**

**Primera.-** La actuación correspondiente al incremento de capacidad de la **línea área de transporte de energía eléctrica a 220 kV Compostilla-Montearenas 1 y 2**, por cambio del conductor, se encuentra recogida en la *“Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020”*, aprobada por el Consejo de Ministros el 16 de octubre de 2015. Asimismo, en sus observaciones se clasifica expresamente como **“actuación singular por cambio del conductor”**.

No obstante, llama la atención que en la citada planificación no se hace referencia a que el nuevo conductor será un conductor de alta temperatura, mientras que en otros incrementos de capacidad se señala expresamente.

De ello se desprende que por parte de REE ha podido haber un cambio de criterio en la forma de abordar tal incremento de capacidad. Es por ello por lo que se considera necesario que, con carácter previo a la autorización administrativa de la singularidad de dicha instalación, se realice un **análisis coste-beneficio** de la utilización de dichos conductores de alta temperatura frente a otras alternativas disponibles para el incremento de la capacidad de una línea.

Por otro lado, es preciso señalar que el presupuesto económico remitido por REE con motivo de la solicitud de singularidad es muy superior al que se considera en la referida Planificación vigente. Así, mientras en el desarrollo de la planificación dicha actuación singular se recogió con una inversión previsible de 0,5 millones de

euros, en la justificación económica aportada por REE se prevé una inversión de 6 millones de euros, lo que supera con creces la mejor estimación que REE realizó en dicho momento.

A este respecto, dicho elevado incremento de presupuesto no está debidamente justificado, por lo que se considera igualmente necesario que por parte de REE se **justifique dicho incremento** en mayor detalle.

**Segunda.-** En base a la información recabada sobre incrementos de capacidad por sustitución de conductores HTLS (conductores de alta temperatura y baja flecha), se ha comprobado que el coste directo puro de este tipo de conductores es mucho más elevado que el de otras tipologías de conductor. Sin embargo, las actuaciones necesarias para el tendido e instalación de los conductores HTLS sí se corresponden con los costes medios incluidos en cualquier otro tipo de tendido e instalación de un conductor convencional.

Por otro lado, para este tipo de conductores, y en el caso concreto del ACCR, el cual es el propuesto por REE, debido a su ligero peso y a su propia característica técnica de baja flecha, no se justifican las actuaciones paralelas descritas por REE en su escrito de solicitud, en cuanto a los recrecidos y refuerzo de estructuras. En cualquier caso, la necesidad de las citadas actuaciones sería consecuencia de un mantenimiento deficiente de las estructuras, lo cual se debería imputar a los costes de mantenimiento correctivo y no al valor de la inversión de la presente actuación.

Por el contrario, sí se justifica la sustitución y montaje de accesorios, como son los herrajes (partida de accesorios), debido a que estos deben adecuarse para poder trabajar a la máxima temperatura de operación prevista en la línea aérea para este tipo de conductores, de hasta aproximadamente los 200°C-240°C.

Asimismo, cabe destacar que este tipo de conductores de alta temperatura y baja flecha, según el estado actual del arte, permiten por un lado mantener los mismos costes de operación y mantenimiento que tenía dicha línea aérea de energía eléctrica, y por otro lado, y no menos importante, permiten acortar, de forma muy significativa, los tiempos de tendido e instalación para este tipo de actuaciones, ya que se evitan otros aspectos de obra civil, como son los recrecidos y refuerzo de estructuras, así como de solicitudes de permiso y de paso de servidumbre, con otras administraciones competentes.

Por todo ello, se hace necesario que nuevamente por parte de REE se **justifique en mayor medida todas las actuaciones** que señala que llevará a cabo para realizar dicha actuación.

**Tercera.-** Con fecha 2 de diciembre de 2008, REE puso en servicio la *línea aérea de 220 kV "ATARFE-CAPARACENA"*, sobre la que se había llevado a cabo un aumento de capacidad, alcanzándose en una 1ª fase 447 MVA por cambio de

temperatura de operación de 50 a 85°C, y en 2ª fase 620 MVA por cambio de conductor GZTACSR Condor de 410 mm<sup>2</sup>, de longitud de 6.600 m.

El citado conductor GZTACSR se encuentra dentro del tipo de conductores denominados de alta temperatura HTLS, los cuales tienen la ventaja de que pueden operar a temperaturas mucho más altas sin que se presente un mayor cambio en la elongación y sin que aumente la flecha. Mientras que los conductores convencionales tienen una temperatura máxima de operación de 90°C, los conductores HTLS pueden alcanzar una temperatura máxima de operación de entre 200°C a 250°C.

Además, existen experiencias en Europa en la instalación de este tipo de conductores de alta temperatura, y en concreto con soluciones implementadas para la familia de conductores ACCR, en líneas aéreas de transporte de energía eléctrica como son la línea “*Ourique-Estoi*” (Portugal), con nivel de tensión de 150 kV, longitud de 12,2 km y puesta en servicio en 2012; línea “*Avoine-Distré*” (Francia), con nivel de tensión de 400 kV, longitud de 1,2 km y puesta en servicio en 2010; línea “*High Marnham-West Burton*” (Reino Unido), con nivel de tensión de 400 kV, longitud 15 km y puesta en marcha 2013; línea “*Kilmarnock South to Coylton*” (Escocia), con nivel de tensión 275 kV, longitud 15,5 km y puesta en servicio en 2015-2016, entre otras muchas experiencias.

Para el caso concreto de España, además del caso anteriormente citado llevado a cabo con otro tipo de conductor de alta temperatura de tipo GZTACSR, existe una experiencia reciente con conductor de tipo ACCR en la línea LAT DC “*Rebollada III-IV*” (Asturias), para un nivel de tensión de 30 kV, longitud 1,5 km y puesta en servicio en 2017, con el conductor “ACCR 195-T20 (3MTH)”, según consta en la *Resolución de 6 de febrero de 2017, de la Consejería de Empleo, Industria y Turismo del Principado de Asturias, por la que se autoriza instalación eléctrica de alta tensión (Expte. AT-10.287)*.

En todas las experiencias previas, el objetivo propuesto y conseguido, de forma prácticamente común, es el de aumento de la capacidad de transporte, aprovechando los apoyos y calles existentes, cumpliendo con la seguridad y calidad exigida normativamente, como puede ser los requerimientos en los cruzamientos y distancias mínimas, uso de técnicas convencionales en su tendido e instalación, con una ejecución del proyecto en menor tiempo y con menor coste, y por tanto generando un ahorro global en las instalaciones eléctricas proyectadas e implementadas.

En base a todo lo anterior, la familia de conductores de tipo HTLS, la cual se va a utilizar en la presente actuación, **no sería una experiencia pionera** a aplicar por primera vez en la red de transporte y distribución española, ni de forma extendida en la red de transporte europea.

**Cuarta.-** Se indica por REE en el escrito de solicitud que el “*incremento de capacidad de la línea área de transporte de energía eléctrica a 220 kV Compostilla-Montearenas 1 y 2, sus condiciones operativas y de diseño no están*”

---

recogidas en la orden que fija los valores unitarios de referencia de inversión (IET/2659/2015) dado que no se ajustan a los estándares marcados por el reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión (RD 223/2008, de 15 de febrero), al ser diseñada para ser operada a una temperatura máxima de 200°C, quedando recogida dentro de las singularidades del citado reglamento (ITC-LAT 07, apartado 2.1.2.3: “La temperatura máxima bajo carga normal no sobrepasará los 85°C”).

No obstante lo anterior, es preciso añadir que, según el citado Real Decreto 223/2008, en el mismo apartado 2.1.2.3 de la ITC-LAT 07 de “Líneas Aéreas con Conductores Desnudos” sobre *Temperaturas de servicio del conductor*, también se contempla el **uso de conductores de alta temperatura**, tales como los compuestos por aleaciones especiales de Aluminio-Zirconio, definidos en la norma IEC 62004, que permiten trabajar con temperaturas de servicio superiores, y que deberá ser indicado en las especificaciones del proyecto.

La *Guía Técnica de aplicación (GUÍA LAT-07)* de octubre de 2013, recoge y aclara expresamente en su apartado 2.1.2.3, que:

*“Los conductores de aluminio-zirconio definidos en la norma UNE-EN 62004 son solo un ejemplo de conductores de altas prestaciones dado que también pueden utilizarse otros, tales como conductores ACSS según la Norma UNE-EN 50540 o conductores tipo GAP según la norma UNE-EN 62420.”*

Teniendo en cuenta lo anterior, el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el *Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09*, **permite usar conductores de alta temperatura**, y en consecuencia **no se contempla como una singularidad**, siempre y cuando se indique en las especificaciones del proyecto, tal y como se recoge en la propia solicitud de la actuación de REE, donde se especifica el uso del conductor de alta temperatura ACCR (conductor cuya corona conductora exterior está compuesta por alambres de aleación aluminio-zirconio).

**Quinta.-** En base al artículo 13 y el apartado 2 de la ITC-LAT 09 de “Anteproyectos y Proyectos” del reiterado Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el *Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09*, se puede utilizar el anteproyecto de una línea de alta tensión para la tramitación de la correspondiente autorización por parte del órgano competente de la Administración.

En base a lo anterior, y teniendo en cuenta que la citada actuación se contempla como una propuesta de modificación sustancial de la línea eléctrica de alta tensión a 220 kV “Compostilla-Montearenas 1 y 2”, y que el reconocimiento de carácter singular de la instalación es previo a la solicitud de autorización administrativa, tal y como se indica en el apartado 19.2 del Real Decreto 1048/2017, se requiere al menos de la **elaboración y presentación por parte**

**del solicitante de un anteproyecto** con el contenido de los documentos que se definen en el apartado 2.2. de la ITC-LAT 09, de la manera más detallada y pormenorizada posible, de tal forma que permita una mejor valoración de la misma.

## 5. CONCLUSIONES

**Primera.** Se emite **informe desfavorable** sobre la actuación de REE de reconocimiento del carácter singular del incremento de capacidad de la línea área de transporte de energía eléctrica a 220 kV Compostilla-Monteañenas 1 y 2 en vista de que dicho reconocimiento requeriría que REE aportase un análisis coste-beneficio de la utilización de conductores de alta temperatura y baja flecha frente a otras modalidades de incrementar la capacidad de una línea y que justificase el incremento de inversión en mayor detalle.

**Segunda.** Así mismo, se requeriría la elaboración y presentación por parte del solicitante de un anteproyecto de la manera más detallada y pormenorizada posible, que incluya igualmente las especificaciones del uso del conductor de alta temperatura y baja flecha, y que justifique en mayor medida todas las actuaciones paralelas que se llevarán a cabo para realizar la actuación por incremento de capacidad por cambio de dicho tipo de conductor.