



**INFORME DE ANÁLISIS
ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS
PRINCIPALES EMPRESAS DE
TRANSPORTE DEL SECTOR
GASISTA (2013-2016)**

20 de septiembre de 2018

INF/DE/118/18

www.cnmc.es

Índice

1	Objeto del informe.....	3
2	Empresas analizadas.....	5
2.1	Enagás Transporte, S.A.U.	5
2.2	Enagás Transporte del Norte, S.L.....	7
2.3	Gas Extremadura Transportista, S.L.....	8
2.4	Gas Natural Transporte SDG, S.L.....	9
2.5	Redexis Infraestructuras, S.L.U.	11
3	Marco regulatorio de la actividad de transporte de gas natural.....	12
3.1	Marco retributivo del transporte de gas natural.....	13
3.1.1	Marco retributivo establecido por el Real Decreto 949/2001.....	13
3.1.2	Marco retributivo establecido por el Real Decreto-Ley 8/2014 y la Ley 18/2014.....	17
4	Información del balance de situación de las empresas.....	24
4.1	Estructura del activo.....	24
4.1.1	Inmovilizado material.....	27
4.2	Estructura del patrimonio neto y pasivo total.....	32
4.2.1	Estructura del Patrimonio neto.....	34
4.2.2	Estructura del Pasivo total.....	38
5	Información de la cuenta de pérdidas y ganancias de las empresas.....	44
5.1	Importe neto de la cifra de negocios.....	44
5.2	Trabajos realizados por la empresa para su activo.....	47
5.3	Otros ingresos de explotación.....	47
5.4	Gastos de explotación.....	49
5.5	Resultado de explotación y Resultado financiero.....	51
5.6	EBITDA y Resultado neto del ejercicio.....	54
6	Balance y operaciones con empresas del grupo y asociadas.....	55
6.1	Balance con empresas del grupo y asociadas.....	55
7	Información de los ratios por empresa.....	58
7.1	Ratios de solvencia.....	58
7.2	Ratios de rentabilidad.....	59
7.3	Ratios sobre el servicio de la deuda.....	65
7.4	Ratios de eficacia y productividad en relación con el personal.....	66
8	Actualización de balances por empresa.....	67
9	Conclusiones y recomendaciones.....	71

INFORME DE ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL SECTOR GASISTA (2013-2016)

Expediente nº: INF/DE/118/18

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D^a 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 20 de septiembre de 2018

En el ámbito de lo establecido en el artículo 4 de la Orden ITC/1548/2009, de 4 de junio, *por la que se establecen las obligaciones de presentación de información de carácter contable y económico-financiero para las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización*, la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe de análisis económico-financiero de las principales empresas de transporte del sector gasista, relativo al periodo 2013-2016.

1 Objeto del informe

El objeto del presente informe es realizar un análisis económico-financiero de las principales empresas de transporte de gas natural para el periodo 2013-2016, a partir de la información de carácter contable y económico-financiero que las empresas han reportado en virtud de lo establecido en la Orden ITC/1548/2009, de 4 de junio, *por la que se establecen las obligaciones de presentación de información de carácter contable y económico-financiero para las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización*; la Resolución de 17 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Energía, *por la que se aprueba la información de carácter contable y económico financiero a suministrar por las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización*; y la Circular 5/2009, de 16 de julio, de la CNMC, *sobre obtención de información de carácter*

*contable y económico financiera de las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización*¹.

Este informe se realiza:

- En cumplimiento del artículo 4 de la Orden ITC/1548/2009, de 4 de junio, según el cual la CNMC debe realizar con carácter periódico informes de análisis sobre la información contable que reciba de las empresas, y remitir los informes realizados a la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica.
- De forma accesoria, en el ámbito de la función 3ª de la CNMC, establecida en el artículo 7, de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, sobre supervisión de la separación de las actividades, funcional y de cuentas.

El informe presenta un análisis temporal (2013-2016), con el objetivo de comparar la evolución de la posición financiera y el rendimiento para cada empresa durante el período de estudio, y un análisis comparado de las empresas transportistas, con el propósito de conocer la situación económica-financiera relativa de las empresas en términos de inversión, rentabilidad, y apalancamiento, entre otros. El periodo objeto de análisis es especialmente relevante dado que permite valorar el impacto en las cuentas anuales de las empresas de transporte de los cambios introducidos en el marco retributivo de la actividad por el Real Decreto-ley 8/2014² y la Ley 18/2014³.

El análisis incluye, además, una descripción de las operaciones y el balance de las empresas transportistas con las empresas del mismo grupo y asociadas, al objeto de identificar la relación y dependencia entre las mismas, así como la tipología de transacciones intragrupo que pudieran conllevar la existencia de subvenciones cruzadas entre actividades, o la asignación de costes a la actividad

¹ El presente informe se ha elaborado con carácter general, y por motivos de accesibilidad a los datos y estandarización, a partir de la información reportada por las empresas en los formularios establecidos en la Circular 5/2009, y almacenada en la base de datos SICSE. Estos datos no están auditados, al no establecer la Circular 5/2009 el requisito de que la información aportada en los formularios venga acompañada del informe de un auditor. Por ello, pudieran existir algunas diferencias entre esta información y la de las cuentas anuales auditadas, si bien con carácter general no se han detectado.

De forma accesoria, para determinadas partidas y análisis, se ha utilizado información contenida en las cuentas anuales auditadas y memorias, que las empresas también reportan en formato pdf en el ámbito de lo establecido en la Circular 5/2009. No es posible contrastar determinados desgloses de magnitudes de balance y cuenta de resultados, reportados por las empresas a la CNMC a través de la Circular 5/2009, y los de las cuentas anuales, ya que el nivel de detalle es mayor en el primer caso que en las memorias. En particular, para ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U., se ha utilizado la información contable de la actividad de transporte reportada por la Circular 5/009, que no se presenta separada en las cuentas anuales de la sociedad.

² Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

³ Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

regulada mediante precios de transferencia intragrupo, a valores superiores a los del mercado. Finalmente, se analiza la evolución de los principales ratios durante el mismo período a partir de magnitudes financieras y físicas disponibles.

Las cinco empresas que se analizan en este informe son destinatarias de más del 91,8% del importe total de la retribución reconocida a la actividad de transporte de gas natural en España para 2016, 826 millones de euros (M€)⁴.

Para ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U. se ha utilizado la información contable separada de la actividad de transporte, que la sociedad ha reportado a la CNMC en el ámbito de la Circular 5/2009. Por lo tanto, en este informe todos los datos relativos a ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U. se refieren únicamente a la actividad de transporte, salvo datos puntuales en los que expresamente se hace constar que se refieren al total de la sociedad. Para el resto de empresas analizadas, se ha utilizado la información contable del total de la sociedad, puesto que únicamente realizan la actividad de transporte y ambas son, por lo tanto, coincidentes. En el caso de REDEXIS, se han utilizado los datos de REDEXIS GAS TRANSPORTE, S.L.U. (total de la sociedad) en 2013, los de REDEXIS GAS, S.A. (actividad de transporte) en 2014, y los de REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U. (total de la sociedad) en 2015 y 2016.

2 Empresas analizadas

Las cinco empresas que se analizan en este informe son las siguientes:

- Enagás Transporte, S.A.U.
- Enagás Transporte del Norte, S.L.
- Gas Extremadura Transportista, S.L.
- Gas Natural Transporte SDG, S.L.
- Redexis Infraestructuras, S.L.U. (anteriormente Redexis Gas, S.A. y Redexis Gas Transporte, S.L.).

2.1 Enagás Transporte, S.A.U.

ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U. (en adelante, “ENG-T”) fue constituida el 29 de mayo de 2012 de conformidad con la Ley de Sociedades de Capital, creada como consecuencia de la escisión de la rama de actividad correspondiente realizada en el ejercicio 2012 por la sociedad Enagás, S.A. Su domicilio social se encuentra en Madrid.

⁴ Orden IET/2736/2015, de 17 de diciembre por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas.

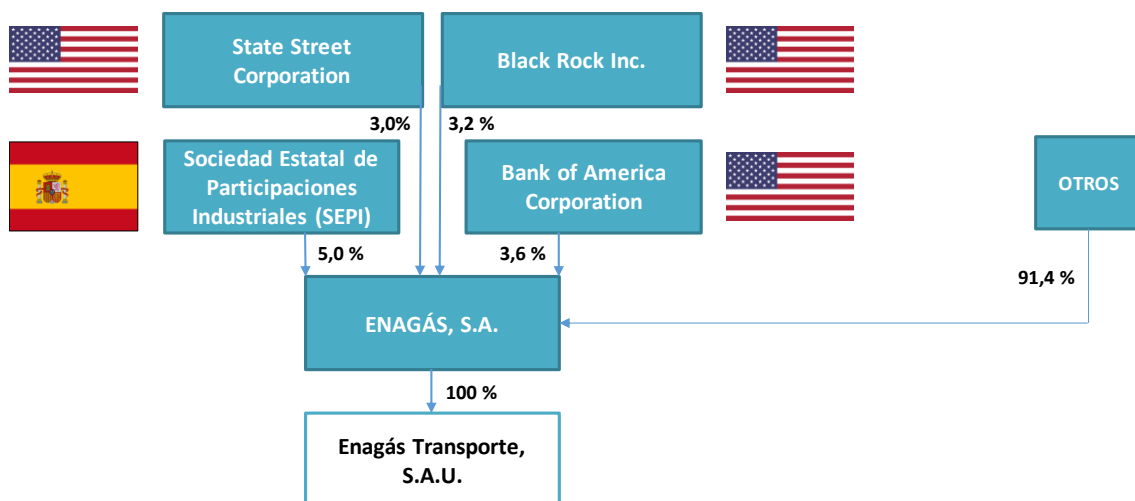
Su objeto social es el siguiente: las actividades de regasificación, transporte básico y secundario y almacenamiento de gas natural⁵, así como la realización de actividades auxiliares o vinculadas a las anteriores; el diseño, construcción, puesta en marcha, explotación, operación y mantenimientos de todo tipo de infraestructuras gasistas e instalaciones complementarias⁶; las actividades de aprovechamiento del calor, del frío y de energías asociadas a sus actividades principales o resultado de las mismas; la prestación de servicios de diversa naturaleza, entre ellos, de ingeniería, construcción, asesoría, consultoría, en relación con actividades que constituyen su objeto, así como la participación en actividades de gestión de mercados de gas natural, en la medida en que sean compatibles con las actividades atribuidas por la ley a la Sociedad.

A finales de diciembre de 2016, la infraestructura gasista de ENG-T integrada en la red básica de gas natural, era la siguiente:

- 9.787 kilómetros de gasoductos.
- Tres almacenamientos subterráneos: Serrablo (Huesca), Yela (Guadalajara) y Gaviota (Vizcaya).
- Cuatro plantas de regasificación en Cartagena, Huelva, Barcelona y Gijón.
- Veinte estaciones de compresión, una de ellas en construcción en Martorell.
- Dieciséis tanques de GNL, con una capacidad de 1.957.000 m3.

En el siguiente gráfico se muestra su estructura de accionistas.

Gráfico 1. Accionistas de ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U.



Fuente: Cuentas anuales 2016 de ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U. y elaboración propia.

⁵ Mediante o a través de las infraestructuras o instalaciones gasistas correspondientes, propias o de terceros.

⁶ incluidas redes de telecomunicaciones, telemando y control de cualquier naturaleza y redes eléctricas, ya sean propias o propiedad de terceros.

2.2 Enagás Transporte del Norte, S.L.

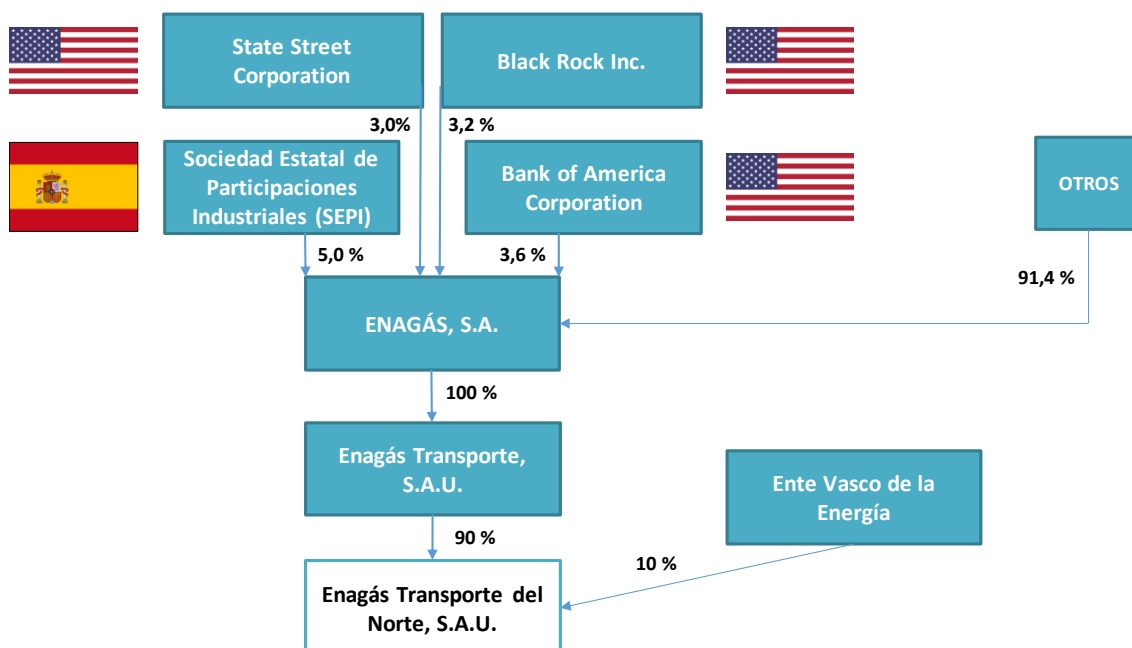
ENAGÁS TRANSPORTE DEL NORTE S.L. (en adelante, “ENG-TDN”) es una sociedad constituida en España el 11 de febrero de 2013 de conformidad con la Ley de Sociedades de Capital bajo la denominación ETN Holding I, S.L.U. Con fecha 20 de mayo de 2013 cambió su denominación social a ENAGÁS TRANSPORTE DEL NORTE, S.L., mediante escritura pública otorgada el 20 de mayo de 2013 e inscrita en el Registro Mercantil de Vizcaya (su domicilio social se encuentra en Bilbao), siendo su objeto social:

- Las actividades de regasificación, transporte básico y secundario y almacenamiento de gas natural, mediante o a través de las infraestructuras o instalaciones gasistas correspondientes, propias o de terceros, así como la realización de actividades auxiliares o vinculadas a las anteriores.
- El diseño, construcción, puesta en marcha, explotación, operación y mantenimientos de todo tipo de infraestructuras gasistas e instalaciones complementarias, incluidas redes de telecomunicaciones, telemando y control de cualquier naturaleza y redes eléctricas, ya sean propias o propiedad de terceros.
- Las actividades de aprovechamiento del calor, del frío y de energías asociadas a sus actividades principales o resultado de las mismas.
- La prestación de servicios de diversa naturaleza, entre ellos, de ingeniería, construcción, asesoría, consultoría, en relación con actividades que constituyen su objeto, así como la participación en actividades de gestión de mercados de gas natural, en la medida en que sean compatibles con las actividades atribuidas por la ley a la Sociedad.
- Las actividades de transporte y almacenamiento de dióxido de carbono, hidrógeno, biogás y otros fluidos de carácter energético, mediante o a través de las instalaciones correspondientes, propias o de terceros, así como el diseño.

En el siguiente gráfico se muestra su estructura de accionistas⁷.

⁷ ENAGAS S.A. adquirió Naturgas Energía Transporte a EDP a comienzos de 2013 (habiendo sido anunciada la operación a mediados de 2012). ENAGAS, S.A. adquirió el 90% de NET, y el grupo vasco EVE mantuvo el 10% restante, a través de una firma conjunta. Con esa operación, ENAGÁS se hacía con 450 kilómetros de gasoductos de transporte ubicados en el País Vasco.

Gráfico 2. Accionistas de ENAGÁS TRANSPORTE DEL NORTE, S.L.



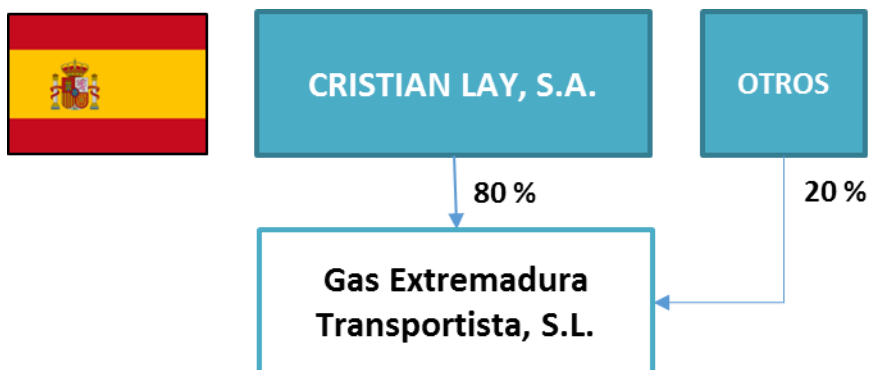
Fuente: Cuentas anuales 2016 de ENAGÁS TRANSPORTE DEL NORTE, S.L. y elaboración propia.

2.3 Gas Extremadura Transportista, S.L.

GAS EXTREMADURA TRANSPORTISTA (en adelante, “GEX-T”) se constituyó en 2003, siendo su forma jurídica en la actualidad de Sociedad limitada. Está inscrita en el Registro Mercantil de Badajoz. La actividad principal a la que se dedica la empresa es la regasificación de gas natural licuado, transporte y almacenamiento de gas natural. Tiene como domicilio social, Badajoz.

En el siguiente gráfico se muestra su estructura de accionistas.

Gráfico 3. Accionistas de GAS EXTREMADURA TRANSPORTISTA, S.L.



Fuente: Cuentas anuales 2016 de GAS EXTREMADURA TRANSPORTISTA, S.L. y elaboración propia.

La sociedad pertenece a un grupo de sociedades según los términos del artículo 42 del Código de Comercio; está integrada en el Grupo Cristian Lay cuya sociedad dominante es "CRISTIAN LAY S.A.", con domicilio social en Jerez de los Caballeros (Badajoz), siendo esta sociedad la que formula estados financieros consolidados.

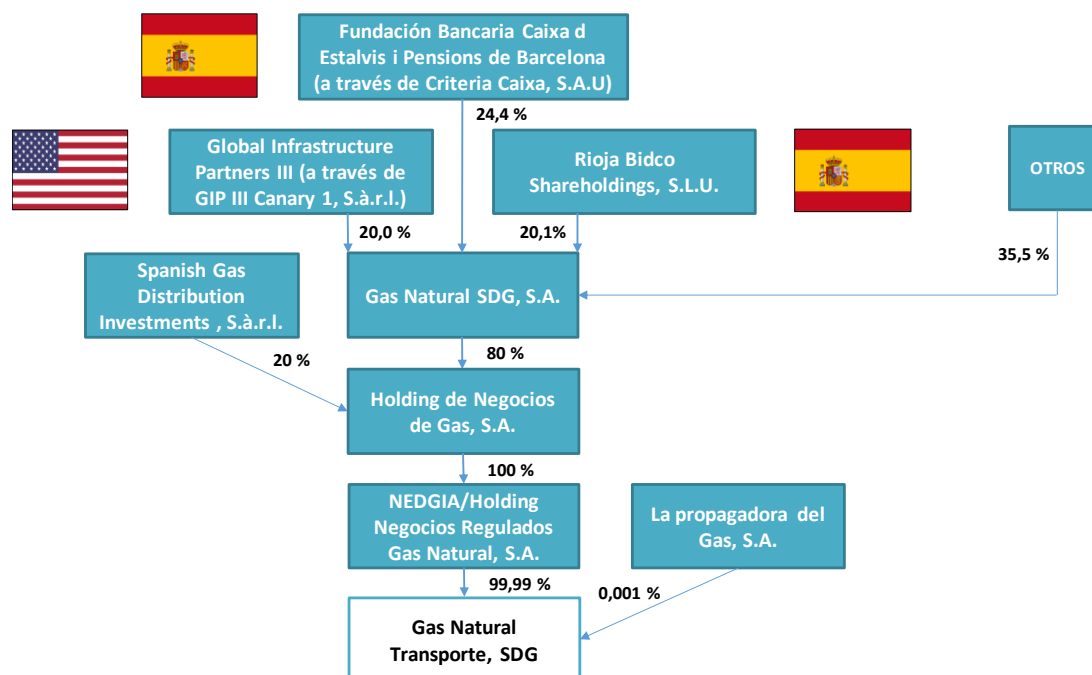
2.4 Gas Natural Transporte SDG, S.L.

GAS NATURAL TRANSPORTE SDG, S.L. (en adelante, "GN-T") es una sociedad limitada constituida el 24 de marzo de 2004. Su domicilio fiscal y social está situado en Barcelona.

La sociedad tiene por objeto social, de acuerdo con sus estatutos, las actividades de transporte de gas natural por la red interconectada constituida por los gasoductos de transporte primario a alta presión (igual o superior a 60 bar), las conexiones de la red básica con yacimientos de gas, las conexiones internacionales, las redes de transporte secundarias (menor de 60 y menor de 16 bar) y otras instalaciones que cumplan las funciones de transporte, así como la regasificación de gas natural licuado destinada a abastecer a la red de transporte y el almacenamiento de gas natural para abastecer el mercado gasista. En el siguiente gráfico se muestra la estructura de accionistas de GN-T. Cabe señalar los cambios recientes que se han producido en las sociedades recogidas en el Gráfico 4:

- El 11 de abril de 2018 tuvo entrada en el registro de la CNMC escrito de SPANISH GAS DISTRIBUTION INVESTMENTS, S.Á.R.L. (un consorcio formado por la aseguradora ALLIANZ y el fondo de pensiones del Estado de Canadá, CPPIB – Canada Pension Plan Investment Board), por el que comunica la toma de participaciones en HOLDING DE NEGOCIOS DE GAS, S.A., correspondiente al 20% de su capital social, lo que implica, indirectamente, la adquisición del 20% de GAS NATURAL TRANSPORTE SDG, S.A. Tras esta operación, HOLDING DE NEGOCIOS DE GAS, S.A. está participada al 80% por GAS NATURAL SDG, S.A., y al 20% por SPANISH GAS DISTRIBUTION INVESTMENTS, S.Á.R.L. (ALLIANZ/CPPIB).
- A comienzos de junio 2018 tuvo entrada en el registro de la CNMC comunicación por parte de Rioja Bidco Shareholdings, S.L.U. de la adquisición del 20,072% de las acciones de Gas Natural SDG, S.A. Rioja Bidco Shareholdings, S.L.U. es una sociedad de responsabilidad limitada de nacionalidad española, íntegramente participada por Rioja Acquisition S.à.r.l, sociedad luxemburguesa, a su vez íntegramente participada por la sociedad luxemburguesa Rioja Luxembourg S.à.r.l que a su vez está participada en un 74,27% por fondos o vehículos de inversión colectiva asesorados por filiales de CVC Advisers Company. Por su parte, Alba Europe S.á.r.l. participa con un 25,73% en Rioja Luxembourg S.à.r.l. y está participada por la sociedad española Corporación Financiera Alba, S.A.

Gráfico 4. Accionistas de GAS NATURAL TRANSPORTE SDG, S.L.



Fuente: Cuentas anuales de GAS NATURAL TRANSPORTE SDG, S.L. y elaboración propia. A comienzos de 2018, Holding Negocios Regulados Gas Natural pasó a denominarse NEDGIA.

Dentro del periodo objeto de análisis 2013-2016 cabe destacar que se ha producido la venta de activos de transporte secundario, a partir de las siguientes operaciones:

- Operación de compraventa que se materializó con fecha 1 de enero de 2015, en base al contrato suscrito el 24 de noviembre de 2014 entre GN-T como vendedora y Gas Natural Distribución SDG, S.A., Gas Natural Madrid SDG, S.A. y Gas Navarra, S.A.⁸ como compradores por la que determinados activos de transporte secundario, autorizaciones y proyectos en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Baleares, Madrid y Navarra cambiaron su titularidad.
- Operación de compraventa, que se materializó con fecha 1 de enero de 2016, en base al contrato suscrito el 29 de julio de 2015, y posterior adenda modificativa de 1 de diciembre de 2015, entre GN-T como vendedora y Gas Natural Redes Distribución Gas SDG, S.A, Gas Natural Aragón SDG, S.A., y Gas Natural Rioja, S.A.⁹ por la que determinados activos de transporte secundario situados en las Comunidades Autónomas de Galicia, Aragón y La Rioja cambiaron su titularidad, y de la venta de determinados activos de transporte secundario situados en la Comunidad Autónoma de Valencia.

Estas operaciones han afectado a las distintas partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias y del balance de GN-T en los ejercicios 2015 y 2016.

⁸ Actualmente Nedgia Catalunya, S.A., Nedgia Madrid SDG, S.A. y Nedgia Navarra, S.A. respectivamente.

⁹ Actualmente Nedgia Redes Distribución Gas SDG, S.A, Nedgia Aragón SDG, S.A., y Nedgia Rioja, S.A.

2.5 Redexis Infraestructuras, S.L.U.

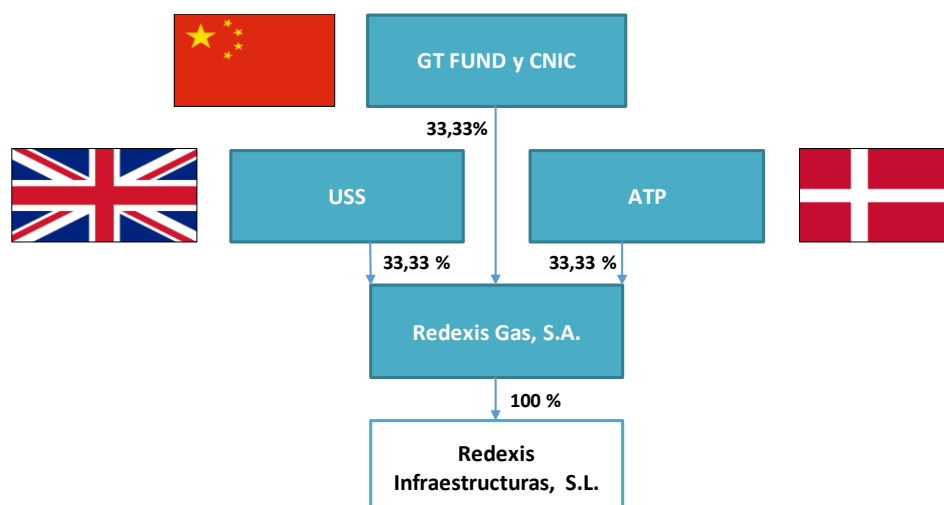
REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U. (en adelante, “RED-I”), anteriormente denominada REDEXIS GAS, S.A. (en adelante, “RED-G”) y REDEXIS GAS TRANSPORTE, S.L. (en adelante, “RED-GT”), se constituyó en Madrid el 13 de diciembre de 2012 por tiempo indefinido. La escritura de constitución fue inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 22 de febrero de 2013. El objeto social y actividad principal de la Sociedad consisten en el desarrollo de actividades de regasificación, de gas natural licuado, de transporte o de almacenamiento de gas natural, así como las actividades conexas o accesorias a las mismas.

El 26 de marzo de 2015 el Consejo de Administración de Redexis Gas, S.A. y el Administrador Único de la Sociedad aprobaron el proyecto de segregación de la unidad económica de los activos vinculados al transporte primario de gas natural desde REDEXIS GAS, S.A. a favor de REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U. A efectos del proyecto de segregación, se ha considerado como fecha de efectos contables el 1 de enero de 2015.

Anteriormente, el 22 de mayo de 2014, el Consejo de Administración de REDEXIS GAS, S.A. aprobó el proyecto de fusión por absorción de las siguientes sociedades íntegramente participadas por Redexis Gas, S.A.: Redexis Gas Transporte, S.L.U., Transportista Regional del Gas, S.A.; Redexis Gas Distribución, S.A.U., Distribuidora Regional del Gas, S.A.U., Redexis Gas Aragón, S.A.U. y Redexis Gas Baleares, S.A.U. A efectos del proyecto de fusión, se consideró como fecha de efectos contables el 1 de enero de 2014.

El socio único de la Sociedad es Redexis Gas, S.A. En el siguiente gráfico se muestra su estructura de accionistas.

Gráfico 5. Accionistas de REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U.



Fuente: Cuentas anuales 2016 de REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U. y elaboración propia.

3 Marco regulatorio de la actividad de transporte de gas natural

El sector gasista español está regulado por la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, reformada por la Ley 12/2007, de 2 de julio, el Real Decreto Ley 13/2012, de 30 de mayo, la Ley 18/2015, de 21 de mayo, así como por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, y por su normativa de desarrollo, entre la que destaca por su importancia el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, el Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto y el Real Decreto 984/2015, de 30 de octubre.

El artículo 3.1 a) del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, señala que tendrá la consideración de actividad de transporte el transporte de gas natural por la red interconectada con el fin de suministrar a los distribuidores o, en su caso, a los consumidores finales, así como para atender los intercambios internacionales.

Este mismo artículo establece que la actividad de transporte será llevada a cabo por los transportistas, aquellas personas jurídicas titulares de instalaciones de regasificación de gas natural licuado, licuefacción, transporte o almacenamiento de gas natural.

El artículo 4 del mencionado Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, define las instalaciones de transporte de gas natural como los gasoductos de transporte primario de gas natural a alta presión, considerando como tales aquellos cuya presión máxima de diseño sea igual o superior a 60 bar; las conexiones de la red básica con yacimientos de gas natural en el interior o con almacenamientos, las conexiones internacionales del sistema gasista español con otros sistemas o con almacenamientos situados en el exterior, las redes de transporte secundarias, que son aquellas formadas por gasoductos cuya presión máxima de diseño sea menor de 60 y mayor de 16 bar, aquellas otras instalaciones que, como resultado del proceso de planificación de la red de transporte de gas natural, el Ministerio determine que cumplen funciones de transporte, y que se consideran elementos constitutivos de la red de transporte todos aquellos activos de comunicaciones, suministro eléctrico, protecciones, control, servicios auxiliares, terrenos, edificaciones, centros de control y demás elementos auxiliares necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones específicas de la red de transporte antes definida.

Conforme al artículo 55.1 b) de la Ley 34/1998, las instalaciones de transporte de gas natural requerirán autorización administrativa previa, debiendo acreditar los solicitantes de la misma una serie de requisitos (Artículo 67.2 de la Ley 34/1998 y artículos 5.2 y 67 a 85 del Real Decreto 1434/2002).

El artículo 70.1 de la Ley 34/1998, establece el derecho de acceso a las redes de transporte, señalando que los titulares de las instalaciones deberán permitir

la utilización de las mismas a los consumidores directos en mercado y a los comercializadores que cumplan las condiciones exigidas, mediante la contratación separada o conjunta de los servicios de transporte, regasificación y almacenamiento, sobre la base de principios de no discriminación, transparencia y objetividad. El precio por el uso de las redes de transporte vendrá determinado por los peajes en vigor. Deberán asimismo permitir la utilización de dichas instalaciones a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, en el ejercicio de su función de constitución, mantenimiento y gestión de las existencias de carácter estratégico de gas natural.

3.1 Marco retributivo del transporte de gas natural

Durante el periodo objeto de análisis 2013-2016, han aplicado dos marcos retributivos diferentes a la retribución del transporte de gas natural: (i) el primero fue el establecido por: (a) el Real Decreto 949/2001 (y desarrollado por la Orden ECO/301/2002) que aplicó a los activos puestos en servicio hasta final de 2007, y (b) el Real Decreto 326/2008 que aplicó a los activos puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2008; (ii) el segundo entra en vigor con la publicación del Real Decreto-ley 8/2014 y aplica desde entonces hasta la actualidad.

3.1.1 Marco retributivo establecido por el Real Decreto 949/2001

La Ley 34/1998 del sector de Hidrocarburos¹⁰, configura el marco jurídico del sector de hidrocarburos, estableciendo las bases de funcionamiento del sistema gasista y de los distintos sujetos que actúan en el mismo. El Capítulo VII del Título IV de la Ley de Hidrocarburos regula el régimen económico de las actividades reguladas.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-Ley 6/2000¹¹ sobre el régimen de retribución de las actividades reguladas, el 3 de agosto de 2001 se aprobó el Real Decreto 949/2001¹², por el que se establece un sistema económico integrado del sector del gas natural. Uno de los objetivos de este Real Decreto consiste en garantizar un desarrollo suficiente de las infraestructuras gasistas en España mediante un sistema de retribuciones que permita una adecuada rentabilidad y recuperación de las inversiones, así como la adecuada retribución de los costes de explotación. Para ello, el Real Decreto determina el procedimiento de cálculo de las retribuciones de cada una de las actividades

¹⁰ Ley 34/1998, de 7 de octubre del Sector de Hidrocarburos. Publicada en el BOE núm. 241, jueves 8 octubre 1998.

¹¹ Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios. Publicado en el BOE núm.151, sábado 24 junio 2000.

¹² Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se regula el acceso de terceros a las instalaciones gasistas y se establece un sistema económico integrado del sector de gas natural. Publicado en el BOE núm. 215, viernes 7 septiembre 2001.

reguladas, y anualmente el Ministerio de Industria¹³ establecía, previo informe de la extinta CNE, los valores concretos de los parámetros para el cálculo de la retribución de los distintos activos gasistas.

Además, el Real Decreto 949/2001 establece que los sistemas de actualización de las retribuciones se fijarán para periodos de cuatro años, procediéndose en el último año de vigencia a una revisión y adecuación, en su caso, a la situación prevista para el próximo periodo¹⁴.

La Orden ECO/301/2002¹⁵, estableció un sistema para el cálculo de la retribución de las actividades reguladas del sector gasista de acuerdo con los criterios establecidos en el Real Decreto 949/2001. Esta retribución se componía de un coste fijo y un coste variable:

- El coste fijo acreditado retribuía los costes de inversión y los costes de explotación de los activos, que se calculaban de la siguiente forma:

Para obtener la retribución de los costes de inversión en primer lugar se calculó el valor reconocido de los activos: para las infraestructuras puestas en servicio antes del año 2002 se toma como base el valor contable de los activos una vez considerada la actualización del año 1996 (Real Decreto 7/1996), minorado por las subvenciones recibidas con la finalidad de financiar dichos activos, aplicando a esta diferencia un coeficiente de actualización anual compuesto por la media corregida del IPC y del IPRI.

Para las nuevas infraestructuras que entraron en servicio a partir de 2002, se utilizaron los valores unitarios reconocidos para cada tipo de activo por el regulador, mientras que para aquellas que suponían una ampliación se valoran al coste real. Para las inversiones en almacenamiento subterráneos no existían valores estándar por lo que fueron valoradas a su coste real.

La retribución por la amortización se obtenía aplicando al valor reconocido de los activos el coeficiente de amortización correspondiente a su vida útil regulatoria, obteniendo de este modo los ingresos por este concepto. La vida útil considerada era de 30 años para los gasoductos, 20 años para las estaciones de compresión y 30 años para las estaciones de regulación y medida.

La retribución financiera se calculaba aplicando una tasa de retribución financiera igual a la media anual de los Bonos del Estado a 10 años más un diferencial de 150 puntos básicos al valor bruto actualizado de los activos.

¹³ Inicialmente estas competencias las tenía asignadas el Ministerio de Economía, a partir del Real Decreto 1554/2004 se asigna al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, la elaboración y ejecución de la política energética del Gobierno.

¹⁴ La Disposición transitoria primera de este Real Decreto establecía que con objeto de evaluar correctamente la aplicación del nuevo sistema de actualización de las retribuciones se llevase a cabo la primera revisión con anterioridad al 31 de diciembre de 2004.

¹⁵ Orden ECO/301/2002, de 15 de febrero, por la que se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista. Publicada en el BOE núm. 42, lunes 18 de febrero 2002.

La retribución de los costes de explotación se calculaba, para las instalaciones existentes, en función de los costes acreditados para dichas instalaciones en el año 2000. A esta partida se le aplicó el coeficiente de actualización anual compuesto por la media del IPC y del IPRI corregida por un factor de eficiencia. Para las nuevas inversiones se calcula a partir de los valores unitarios establecidos.

- Coste variable acreditado: se aplicaba a las plantas de regasificación y se determinaba en función de los kWh de gas regasificados así como los cargados en cisternas de GNL en cada periodo. La recuperación total de la inversión reconocida sólo quedaba asegurada si las plantas alcanzaban un grado de funcionamiento igual o superior al 75% de su capacidad nominal.

Posteriormente, las sucesivas Órdenes ministeriales¹⁶ fueron actualizando a comienzo de cada año los parámetros del marco retributivo sin incluir cambios significativos en el mismo para el periodo de 2003 a 2006. Sin embargo, para 2007 se produjo una novedad: en vez de publicarse una única orden ministerial que actualizaba la retribución de todas las actividades reguladas, los regímenes retributivos de la actividad de regasificación y de los almacenamientos subterráneos pasan a ser establecidos en Órdenes independientes (Orden ITC/3994/2004¹⁷ y Orden ITC/3995/2006¹⁸ respectivamente). Adicionalmente, la Orden ITC/3993/2006¹⁹ actualiza la retribución de las restantes actividades reguladas del sector gasista.

El marco retributivo del transporte no varió significativamente en 2007 a diferencia de lo sucedido con las actividades de regasificación y almacenamiento. Simplemente se revisaron los valores unitarios de referencia para las nuevas inversiones de transporte autorizadas de forma directa y se modificó el procedimiento de actualización de dichos valores.

Sin embargo, el Real Decreto 326/2008²⁰ revisó el marco retributivo de las instalaciones de transporte con puesta en servicio desde el 1 de enero de 2008. Las modificaciones más relevantes suponen, para la retribución de la inversión, el paso de un sistema de retribución financiera basado en el inmovilizado bruto actualizado a un sistema basado en el valor del inmovilizado neto histórico, es

¹⁶ Orden ECO/30/2003, Orden ECO/31/2004, Orden ITC/102/2005 y orden ITC/4099/2005.

¹⁷ Orden ITC/3994/2006, de 29 de diciembre, por la que se establece la retribución de las actividades de regasificación. Publicada en el BOE núm. 312, sábado 30 de diciembre 2006.

¹⁸ Orden ITC/3995/2006, de 29 de diciembre, por la que se establece la retribución de los almacenamientos subterráneos de gas natural incluidos en la red básica. Publicada en el BOE núm. 312, sábado 30 de diciembre 2006.

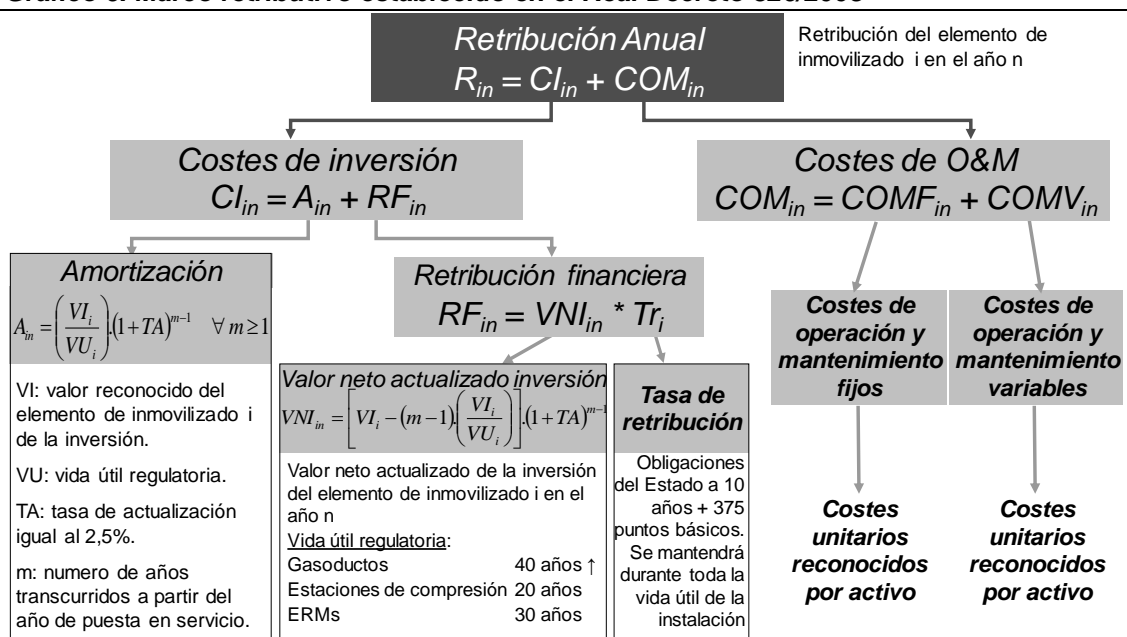
¹⁹ Orden ITC/3993/2006, de 29 de diciembre, por la que se establece la retribución de determinadas actividades reguladas del sector gasista. Publicada en el BOE núm. 312, sábado 30 de diciembre 2006.

²⁰ Real Decreto 326/2008, de 29 de febrero, por el que se establece la retribución de la actividad de transporte de gas natural para instalaciones con puesta en servicio a partir del 1 de enero de 2008. Publicada en el BOE núm. 55, martes 4 de marzo 2008.

decir sin actualizar. Al mismo tiempo, el nuevo sistema de retribución financiera supone el aumento de la tasa de retribución en 200 puntos básicos (la tasa de retribución se obtiene a partir del Bono del Estado a 10 años más 350 puntos básicos) que se mantiene durante toda la vida útil de la instalación. Adicionalmente la vida útil regulatoria de los gasoductos se incrementa de 30 a 40 años.

El siguiente gráfico ilustra el marco retributivo establecido en el Real Decreto 326/2008:

Gráfico 6. Marco retributivo establecido en el Real Decreto 326/2008



Fuente: elaboración propia de acuerdo con Real Decreto 326/2008.

La fórmula de retribución establecida por el Real Decreto 326/2008 es similar a las establecidas para la regasificación y almacenamiento subterráneo en 2007 aunque con algunas diferencias:

- La amortización y el valor neto de los activos se actualizan de acuerdo con una tasa igual al 2,5% anual.
- La tasa de retribución financiera se obtiene a partir del Bono del Estado más un diferencial de 375 puntos.

Este marco estuvo en vigor hasta la aprobación, el 4 de julio de 2014, del Real Decreto-Ley 8/2014 de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

3.1.2 Marco retributivo establecido por el Real Decreto-Ley 8/2014 y la Ley 18/2014

El marco retributivo de las actividades reguladas del sector gasista, establecido por el Real Decreto 949/2001 y que estaba vigente desde el año 2002, quedó en una gran parte derogado tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, convalidado por el Parlamento y posteriormente tramitado y publicado finalmente como Ley 18/2014. Los fundamentos del nuevo marco retributivo son los siguientes:

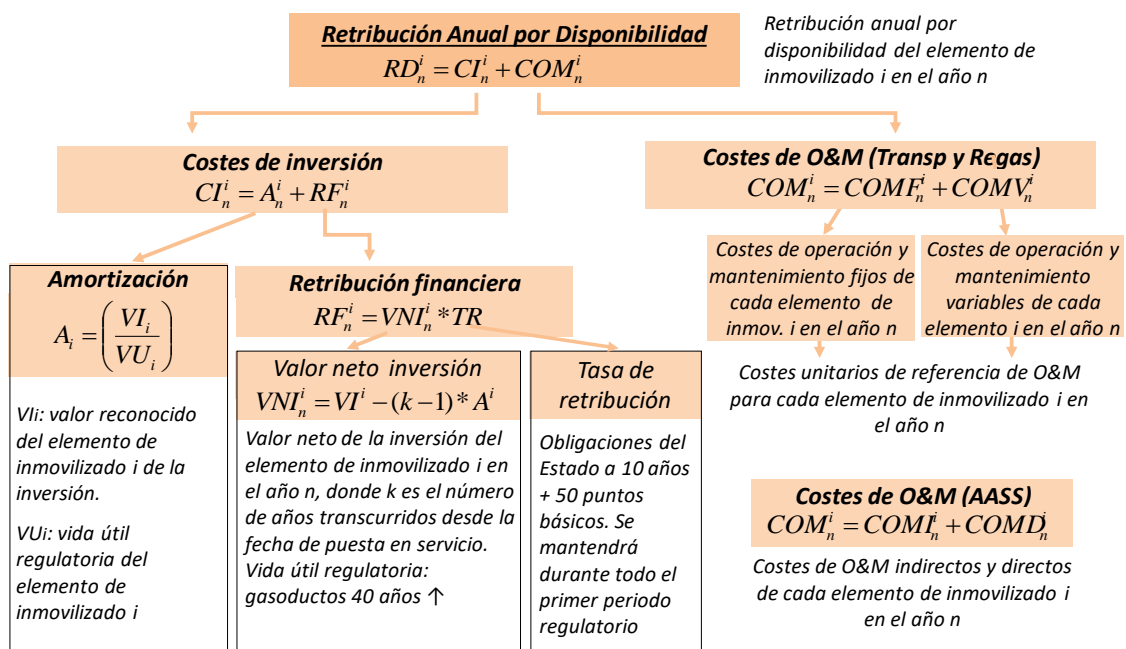
- Se establece el principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema gasista, principio rector de las actuaciones de las Administraciones Públicas y demás sujetos del sistema gasista. En virtud del mismo cualquier medida normativa en relación con el sector que suponga un incremento de los costes o una reducción de los ingresos para el sistema gasista deberá incorporar una reducción equivalente de otras partidas de costes o un incremento equivalente de ingresos que asegure el equilibrio del sistema gasista. De esta manera, se descarta definitivamente la posibilidad de acumulación de déficit.
- El principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema gasista debe entenderse como la capacidad de los ingresos generados por el uso de las instalaciones para satisfacer la totalidad de los costes del sistema gasista. Los ingresos del sistema gasista serán destinados exclusivamente a sostener las retribuciones propias de las actividades reguladas destinadas al suministro de gas. Los costes del sistema gasista serán financiados mediante los ingresos del sistema gasista. En las metodologías retributivas reguladas del sector del gas natural se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada bajo el principio de la realización de la actividad al menor coste para el sistema gasista.
- Este principio se refuerza con el establecimiento de restricciones tasadas a la aparición de desajustes temporales anuales, estableciendo como mecanismo de corrección la obligación de revisión automática de los peajes y los cánones que correspondan si se superan determinados umbrales. Para ello, se limitan los desajustes anuales entre ingresos y costes del sistema gasista, de forma que su cuantía no podrá superar el 10% de los ingresos liquidables de cada ejercicio y que la suma del desajuste anual y de las anualidades reconocidas pendientes de amortizar no podrá superar el 15% de los mismos. En caso de sobrepasarlos, se prevé un incremento de los peajes y los cánones.
- Se fijan períodos regulatorios de seis años para establecer la retribución de las actividades reguladas, dando estabilidad regulatoria a las mismas, con la posibilidad de realizar ajustes cada tres años de los parámetros retributivos del sistema, entre otros valores unitarios de referencia por clientes y ventas, costes de operación y mantenimiento, factores de mejora de productividad, etc. en caso de que se produzcan variaciones significativas de las partidas de

ingresos y costes. El primer período regulatorio se inicia en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014 y termina el 31 de diciembre de 2020.

Los aspectos principales que introduce la nueva normativa en el ámbito de la retribución del transporte son los siguientes:

- El sistema retributivo tanto para las instalaciones de transporte como para las instalaciones de regasificación y almacenamiento se establece bajo principios homogéneos: la adopción del valor neto del activo como base para el cálculo de la retribución a la inversión, la incorporación de una retribución variable en función del gas vehiculado, regasificado o almacenado en función del tipo de activo y la eliminación de cualquier procedimiento de revisión automática de valores y parámetros retributivos en función de índices de precios.
- La retribución se compone de un término fijo por disponibilidad (RD) de la instalación y un término variable por continuidad de suministro (RCS). El término fijo por disponibilidad de la instalación incluye los costes de operación y mantenimiento para cada año, la amortización y una retribución financiera calculada mediante la aplicación al valor neto anual de la inversión y de la tasa de retribución financiera explícita que se determine para cada periodo regulatorio. Concretamente, para las actividades de transporte, regasificación y almacenamiento básico de gas natural, el valor de la tasa de retribución financiera quedó fijado, hasta el 31 de diciembre de 2020, en base a la media del rendimiento del bono del Estado español a 10 años de los 24 meses anteriores a julio de 2014, más un diferencial de 50 puntos básicos (5,09%). El gráfico siguiente muestra la fórmula de retribución por disponibilidad recogida en la Ley 18/2014.

Gráfico 7. Fórmula de retribución por disponibilidad

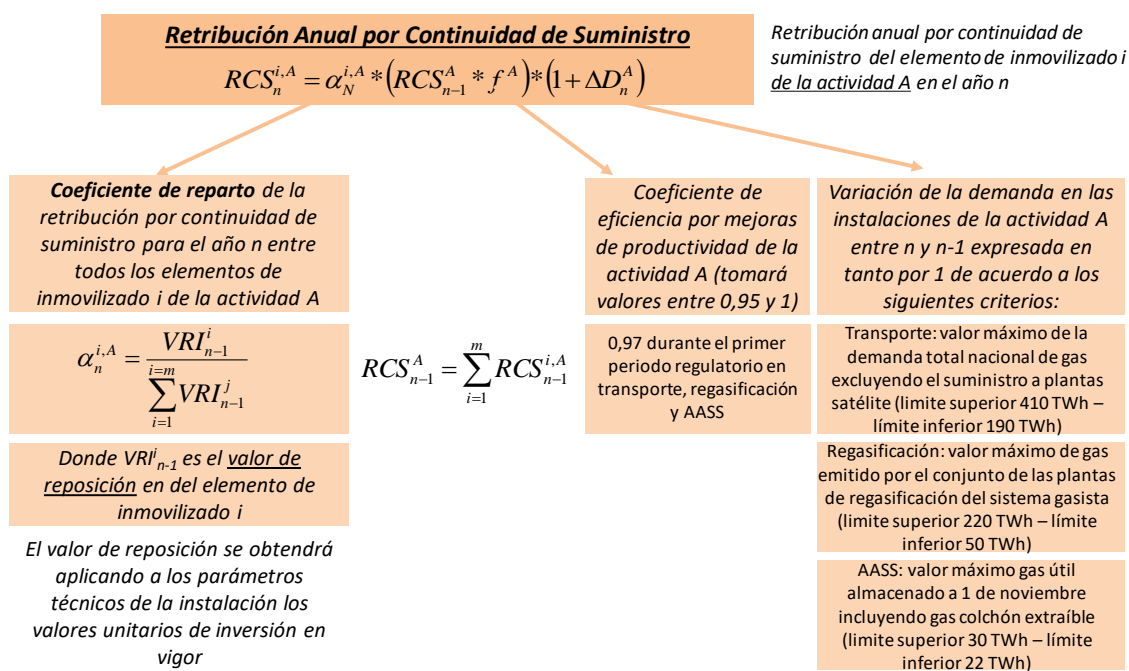


Fuente: elaboración propia de acuerdo con el Anexo XI del RD-I 8/2014 y de la Ley 18/2014.

Por lo que se refiere a la retribución por continuidad de suministro, este término se fijó para 2014 en 288 millones de euros²¹ y su evolución depende de la variación total del consumo nacional de gas natural en el año de cálculo respecto al año anterior en el caso de las instalaciones de transporte, de la variación de demanda de gas regasificado en el conjunto de las plantas del sistema en el caso de las instalaciones de regasificación y de la variación del gas útil almacenado en los almacenamientos en el caso de estos últimos²². La retribución por continuidad de suministro se reparte entre todas las instalaciones en función de la ponderación de su valor de reposición respecto al del conjunto de instalaciones de la actividad, calculándose dichos valores mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión en vigor cada año.

El gráfico siguiente muestra la fórmula de retribución por continuidad de suministro recogida en la Ley 18/2014. Cabe destacar que el coeficiente de mejoras de eficiencia para la productividad establecido en el Real Decreto-ley 8/2014 se situaba en un rango entre 0 y 1, mientras que en la Ley 8/2014 se estableció que dicho coeficiente podría tomar valores entre 0,95 y 1.

Gráfico 8. Fórmula de retribución por continuidad de suministro



Fuente: elaboración propia de acuerdo con el Anexo XI de la Ley 18/2014.

²¹ Por actividades, el RCS para las instalaciones de la red de gasoductos tomó un valor de 233,2 M€ en 2014; 48,2 M€ para las instalaciones de plantas de regasificación y 6,5 M€ para las instalaciones de almacenamientos de la red básica.

²² Para 2018, los valores previstos de RCS son los siguientes: transporte, 239,4 M€; regasificación, 71,2 M€, y almacenamientos básicos, 5,0 M€. El total de RCS se sitúa en 315,6 M€ para 2018 (Anexo I de la Orden ETU/1283/2017, de 22 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas para el año 2018), un 9,6% superior al valor establecido para 2014.

Dado que la retribución por disponibilidad (RD) incluye la retribución correspondiente a los costes de operación y mantenimiento para cada año, la amortización y una retribución financiera explícita, la retribución por continuidad de suministro recogería una retribución financiera implícita en la práctica. En este sentido se ha pronunciado ya la CNMC al señalar que *“Por tanto, los titulares de instalaciones de transporte, regasificación y almacenamiento obtienen una tasa de retribución explícita (5,09%), pero la retribución financiera que perciben se ve incrementada por la retribución por continuidad de suministro que les corresponde”*²³ e igualmente así se recoge en el informe sobre las condiciones de inversión en redes eléctricas y gasistas en Europa aprobado por CEER el pasado 11 de diciembre de 2017²⁴.

La retribución financiera agregada, considerando tanto la implícita como la explícita, establecida para el transporte de gas se situó en el entorno del 10% en 2014²⁵:

“El transporte, no obstante, obtendrá una tasa de retribución implícita en el entorno del 10% (sumando al 5,09% de tasa de retribución explícita la retribución por continuidad de suministro), mientras que la regasificación y el almacenamiento subterráneo obtendrán una tasa de retribución implícita en el entorno del 8% y el 6% respectivamente.

La tasa de retribución de transporte y regasificación se sitúa por encima de la tasa de retribución de otras actividades reguladas. El riesgo de negocio que asumen estas actividades gasistas, a diferencia de otras actividades reguladas, no parece que justifique la magnitud de la diferencia en la tasa de retribución, especialmente en el caso del transporte.”

Con los datos recogidos en la Orden ETU/1283/2017 por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas para el año 2018, el transporte de gas recibiría una retribución financiera superior al 11% (*sumando al 5,09% de tasa de retribución explícita la retribución por continuidad de suministro*), la regasificación del 9,8% y el almacenamiento subterráneo se mantiene en el 6%.

²³ Informe sobre la propuesta de orden por la que se desarrolla el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, y se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista desde su entrada en vigor hasta el 31 de diciembre de 2014. [IPN/DE/0009/14](#) de 9 de octubre de 2014. Página 18.

²⁴ *CEER Report on Investment Conditions in European Countries* (C17-IRB-30-03), página 25. 11 diciembre 2017. Disponible en: <https://www.ceer.eu/1517>.

²⁵ Informe sobre la propuesta de orden por la que se desarrolla el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, y se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista desde su entrada en vigor hasta el 31 de diciembre de 2014. 9 de octubre de 2014. Página 35.

Adicionalmente a lo anterior, cabe señalar que se observan diferencias en la tasa de retribución agregada por empresa transportista (ver Cuadro 1):

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Como se observa en este cuadro, la retribución financiera de la actividad se sitúa por encima del 11% en 2018 (suma de la retribución financiera explícita obtenida como el 5,09% del valor neto del activo, más la retribución financiera implícita, el RCS). Por empresa, destaca ENAGAS TRANSPORTE con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] para un activo superior a 3.000 millones de euros (casi el 80% de la actividad). La tasa de retribución más alta es la de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] aunque su activo está cerca de los 60 millones de euros, representando algo menos del 4% de la actividad. En el extremo opuesto se sitúa [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Por consiguiente, se observa que para empresas que realizan la misma actividad y por tanto están sujetas a la misma regulación, la retribución financiera regulada que les aplicaría se sitúa en un rango comprendido entre el 8,5% y el 14,5%.

En conclusión, el marco retributivo establecido en la Ley 18/2014 para las actividades de regasificación, transporte y AASS fija una tasa de retribución financiera para estas actividades que presenta las siguientes características:

- No está basada en una metodología que haya analizado el coste de los recursos propios y ajenos de las empresas que desarrollan esta actividad.
- La tasa de retribución de transporte y regasificación se sitúa por encima de la tasa de retribución de otras actividades reguladas. El riesgo de negocio que asumen estas actividades gasistas, a diferencia de otras actividades reguladas, no parece que justifique la magnitud de la diferencia en la tasa de retribución, especialmente en el caso del transporte.
- El marco retributivo establecido no justifica las diferencias significativas entre la tasa de retribución financiera que aplica a las distintas actividades reguladas, cuándo en algunos casos su marco retributivo es razonablemente similar (la tasa de transporte es un 16% superior a la de la regasificación, sin que se justifique esta diferencia).
- En el caso específico del transporte, cabría cuestionarse si la tasa de retribución superior al 11% para el transporte es consistente con el principio establecido en la propia Ley 18/2014 de realización de la actividad al menor coste posible y retribución acorde a una actividad de bajo riesgo..
- Adicionalmente no parece justificable que la tasa de retribución financiera que aplique a empresas reguladas que desarrollan la misma actividad sea diferente: en el caso de las empresas de transporte de gas, la tasa de retribución oscila entre el 8,5% y el 14,5%.

La Orden IET/2355/2014²⁶, en aplicación de la Ley 18/2014, publica las retribuciones de las empresas que realizan actividades reguladas del sector gasista desde el 5 de julio de 2014 al 31 de diciembre de 2014 junto con los parámetros necesarios para su cálculo, así como la retribución total a liquidar en el año.

El artículo 3 de la Orden IET/2355/2014 establece las retribuciones anuales devengadas en el año 2014 por las empresas que realizan las actividades de transporte, regasificación y almacenamiento, en concepto de disponibilidad de instalaciones (RDⁿ) y de continuidad de suministro (RCSⁿ), calculadas de acuerdo a los principios señalados en los artículos 59 y 60 de la Ley 18/2014 y mediante la aplicación de las fórmulas incluidas en el anexo XI de la misma.

Este mismo artículo establece que los costes de operación y mantenimiento han sido calculados aplicando los valores unitarios incluidos en los anexos V, VI y VII de la Orden IET/2446/2013.

Sobre el borrador de esta orden cabe recordar lo señalado por esta Sala²⁷ en relación al valor neto de los activos de transporte:

“En relación con la retribución calculada por la propuesta de Orden para las actividades de transporte, regasificación y almacenamiento subterráneo básico, la propuesta de Orden establece unos valores de inversión pendientes de amortizar superiores a los calculados por la CNMC, consecuencia del método de cálculo del valor neto de las infraestructuras existentes, al obviar parte de la cantidad real amortizada hasta el 4 de julio de 2014”

En particular, en dicho informe se destaca, respecto a los gasoductos de transporte puestos en servicio antes de 2008, que se ha procedido a *“recalcular “ex novo” el valor neto del activo sin tener en cuenta la amortización real que ha ido acumulando el gasoducto (a un ritmo del 3,3% anual) con la vida útil de la anterior metodología (30 años). La metodología empleada aplica un ritmo de amortización anual del 2,5% anual (que se deriva de la nueva vida útil de 40 años establecida por el Real Decreto-ley) desde la puesta en marcha, cuando esto debería aplicar únicamente desde el 5 de julio”*

En resumen, la reforma del marco retributivo de la actividad de transporte de gas que tuvo lugar en el año 2014 supuso un descenso de la retribución regulada del conjunto de actividades de 238 millones de euros sobre una retribución total prevista en la Orden IET/2446/2014 de 3.394 millones de euros (-7%). En el caso del transporte, el descenso fue de 97 millones de euros (-9%). Al entrar en vigor

²⁶ Orden IET/2355/2014, de 12 de diciembre, por la que se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista para el segundo período de 2014.

²⁷ Informe sobre la propuesta de orden por la que se desarrolla el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, y se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista desde su entrada en vigor hasta el 31 de diciembre de 2014. [IPN/DE/0009/14](#). Páginas 20-23.

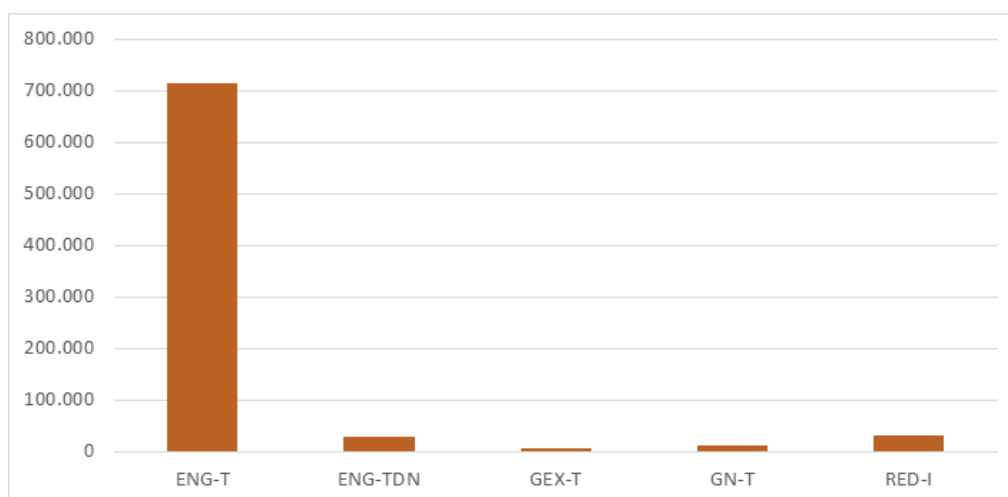
la nueva retribución el 5 de julio de 2014, el impacto en ese ejercicio fue de aproximadamente el 50%.

Posteriormente, se publicaron las Ordenes IET/2445/2014²⁸ y IET/2736/2015, que establecieron la retribución para las empresas que realizan las actividades reguladas del sector del gas para 2015 y 2016, respectivamente.

La Orden IET/2736/2015 recoge la retribución de las actividades reguladas del sector gasista para el año 2016. De acuerdo con la memoria del borrador de dicha orden, la retribución total de las actividades reguladas se sitúa en 2.929 M€. Cabe señalar que la retribución de la distribución representa el 46% de los costes regulados del sistema, seguida por el transporte (28%)²⁹, la regasificación (15%) y el almacenamiento subterráneo (7%).

Las empresas analizadas en el presente informe, recibieron en conjunto el 91,8%³⁰ del importe total de la retribución reconocida a la actividad de transporte de gas en España para el 2016, último año del periodo objeto de análisis.

Gráfico 9. Retribución de la actividad del transporte de gas 2016 (miles €)



Fuente: Orden IET/2736/2015, de 17 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas para el 2016.

Considerando únicamente la retribución conjunta de estas 5 empresas, ENG-T recibe el 90% de la retribución, mientras que ninguna de las demás empresas

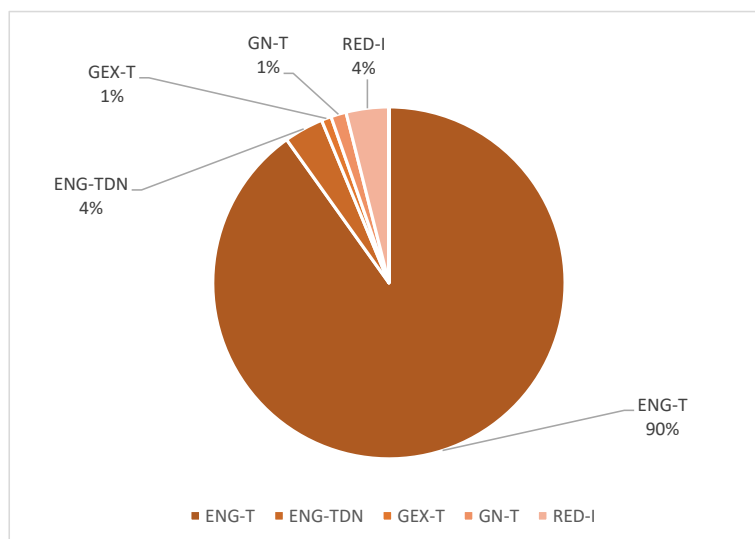
²⁸ Orden IET/2445/2014, de 19 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas.

²⁹ En 2018, la retribución de las actividades reguladas del sector gasista se sitúa en 3.017 M€, representando el transporte el 27,1% del total (817 M€).

³⁰ El 8,2% restante corresponde a las siguientes empresas: Gas Natural CEGAS, S.A.; Gas Natural Andalucía, S.A.; Gas Natural Castilla-La Mancha, S.A.; Planta de Regasificación de Sagunto, S.A.; Regasificadora del Noroeste, S.A.; Gas Energía Distribución Murcia, S.A.; Gas Natural Distribución SDG, S.A.; Gas Navarra, S.A.; Redexis Gas, S.A.

superan el 5%: ENG-TDN y RED-I con el 4% de dicha retribución y GEX-T y GN-T con un 1% de la misma.

Gráfico 10. Reparto por empresa (en %) de la retribución para 2016 del conjunto de transportistas considerados



Fuente: Orden IET/2736/2015, de 17 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas para el 2016.

4 Información del balance de situación de las empresas

4.1 Estructura del activo

El balance conjunto de las empresas analizadas presentó en 2013 un activo total de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014, [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 y [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016, lo que implica un aumento anual promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] y un crecimiento global del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Por empresas cabe destacar el incremento anual promedio de ENG-T ([INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]). La evolución del activo de RED-I se debe a que para 2015 y 2016 solo incluye el transporte primario, y en 2013 no incluía los activos de otras sociedades del grupo como por ejemplo los correspondientes a Transportista Regional del Gas, S.A. (ver sección 2.5).

El incremento del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del activo total de ENG-T en 2016 se debe al aumento de la partida de “Efectivo y otros activos equivalentes”, que pasa de 104,3 M€ en 2015 a 684,9 M€ en 2016 para el total de la sociedad (de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], según la contabilidad separada de la actividad de transporte). Durante el ejercicio 2016, la sociedad ha cancelado las disponibilidades financieras de las que disponía en 2015, por

disponer de la suficiente liquidez a corto plazo que le permite hacer frente a los compromisos existentes a la fecha.

El fuerte decrecimiento del 25,1% del activo total de GN-T en 2016 se debe a la disminución de la partida “Activos no corrientes mantenidos para la venta”, que pasa de los 28,8 M€ en 2015 a 0 M€ en 2016. Esta partida se corresponde con la reclasificación del inmovilizado material en base al acuerdo de compraventa de fecha 29 de julio de 2015 (con posterior adenda modificativa de fecha 1 de diciembre de 2015) y materializado con fecha 1 de enero de 2016, suscrito por la compañía, como vendedora, y Gas Natural Infraestructuras Distribución Gas SDG, S.A (actualmente Gas Natural Redes Distribución Gas SDG, S.A), Gas Natural Aragón SDG, S.A. y Gas Natural Rioja SDG, S.A., como compradoras, de determinados activos correspondientes a las redes de transporte secundario ubicados en las Comunidades Autónomas de Galicia, Aragón y La Rioja.

Cuadro 1. Activo total (millones € y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Para el conjunto de las empresas, el activo no corriente o de largo plazo (ANC) supone el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del activo total en 2016 (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] durante el periodo de análisis considerado), mientras que el activo corriente o de corto plazo (AC) supone el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del mismo (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] durante el periodo de análisis considerado). Casi todas las empresas transportistas de gas tienen una proporción muy elevada del activo no corriente sobre el activo total, como se corresponde con la estructura típica de las empresas que mantienen grandes inmovilizados de infraestructuras en su balance.

Por empresas, ENG-TDN y RED-I superan el 90% del peso relativo del activo no corriente sobre el activo total en 2016. Por el contrario, únicamente GN-T tiene un peso relativo del mismo que no supera el 45%.

GN-T superaba el 91% del peso relativo del activo no corriente sobre el activo total en 2013, con una fuerte disminución hasta el 38,7% en 2014 debido principalmente a la partida “Inmovilizado material”, que pasa desde los 125,4 M€ hasta los 49,7 M€ en 2014 en favor de la partida “Activos no corrientes mantenidos para la venta”, que pasa desde los 0 M€ hasta los 79,5 M€. Esta partida se corresponde con la reclasificación del inmovilizado material en base al acuerdo de compraventa de fecha 24 de noviembre de 2014 y materializado con fecha 1 de enero de 2016, suscrito por la compañía, como vendedora, y Gas Natural Distribución SDG, S.A., Gas Natural Madrid SDG, S.A. y Gas Navarra, S.A., como compradoras, de determinados activos correspondientes a las redes de transporte secundario ubicados en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Baleares, Madrid y Navarra.

Cuadro 2. Activo no corriente (ANC) y Activo corriente (AC) (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del activo total %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

4.1.1 Inmovilizado material

El Inmovilizado material está compuesto por los siguientes elementos:

- (i) Terrenos y construcciones.
- (ii) Instalaciones técnicas de gas natural, las cuales incluyen a su vez³¹:
 - a. Red de transporte por gaseoductos;
 - b. Estaciones de compresión;
 - c. Estaciones de regulación y medida;
 - d. Otras instalaciones técnicas;
 - e. Maquinaria y utillaje;
 - f. Otros elementos.
- (iii) Inmovilizado material en curso y anticipos, que se corresponden con las instalaciones técnicas en fase de desarrollo y construcción.

El inmovilizado material se considera como la partida más importante del activo no corriente, así como del activo total, en las empresas analizadas, excepto para RED-I con un 46% del mismo sobre el activo no corriente en 2016.

Por consiguiente, RED-I no presenta una estructura de balance típica de una empresa transportista de gas natural, teniendo en cuenta el reducido importe que representa el inmovilizado material sobre su activo no corriente, así como en su activo total. La razón es la siguiente: el activo no corriente incluye como la partida más significativa el “Inmovilizado intangible”, que pasa de los 236,5 M€ en 2015 hasta los 224,5 M€ en 2016. Dentro de dicha partida destacan los epígrafes de “Licencias”, que pasa de los 138,7 M€ hasta los 136,4 M€ y, en menor medida, de “Fondo de comercio”, que pasa de los 97,4 M€ hasta los 87,6 M€.

Cuadro 3. Participación del Inmovilizado material en el Activo no corriente (ANC) (%)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

En 2013, el valor neto contable³² del inmovilizado material para el conjunto de empresas fue de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], disminuyendo hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014 (-2,0%), hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 (-6,7%) y hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (-3,4%).

³¹ Desglose relacionado en la información contable de la Circular 5/2009, y que se corresponde con carácter general con la tipología de instalaciones técnicas que forman parte del inmovilizado material de las empresas transportistas de gas natural.

³² El valor neto contable se ha obtenido como la diferencia entre el inmovilizado material bruto y la amortización acumulada.

En el caso de las empresas que mantienen constante su inmovilizado material neto, quiere decir que las inversiones o las altas nuevas de inmovilizado han sido equivalentes a la amortización del inmovilizado en explotación. Las empresas que incrementan su inmovilizado material neto, han incorporado un volumen de inversiones superior al amortizado. Y las empresas cuyo inmovilizado material neto decrece, han incorporado un menor volumen de inversiones que el que han amortizado. En el caso de las 5 empresas transportistas de gas natural analizadas, el inmovilizado material neto decrece a lo largo del periodo analizado.

Cuadro 4. Valor neto del Inmovilizado material (millones € y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Finalmente se ha incluido un Apartado sobre la actualización de balances, en el que se indica qué empresas se han acogido a la Ley 16/2012 y cómo ha afectado al inmovilizado material y a los fondos propios.

4.1.1.1 Evolución de los componentes del inmovilizado material

En 2016, analizando cada uno de los componentes del inmovilizado material del conjunto de empresas, el componente de mayor importancia corresponde a las Instalaciones técnicas de gas natural que representan el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del total, seguido por el Inmovilizado material en curso y anticipos que representan un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] y, por último, los Terrenos y construcciones que representan el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Este patrón se corresponde con la estructura típica del inmovilizado material de una empresa transportista de gas natural, y es seguido por todas las sociedades.

Cuadro 5. Componentes del Inmovilizado material (millones €, tasa de variación %, peso relativo respecto del inmovilizado material %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

4.1.1.2 Método de amortización y años de vida útil del inmovilizado material

En este apartado se analiza el método de amortización contable del inmovilizado material, así como los años de vida útil de los activos que componen el mismo. Cabe destacar, no obstante, que la amortización contable no es equivalente a la amortización económica o recuperación del valor de las inversiones.

Cuadro 6. Años estimados de vida útil del inmovilizado material por empresa

	Vida útil del inmovilizado material (nº de años) a 31/12/2016							Método de amortización
	Construcciones	Instalaciones técnicas de gas natural		Útiles y herramientas	Mobiliario y enseres	Equipos informáticos	Elementos de transporte	
		Instalaciones técnicas (red de transporte)	Otras instalaciones técnicas y maquinaria					
ENG-T	33,33-50	40	8,33-20	3,33	10	4	6,25	Lineal
ENG-TDN	16,67	40	18	3,33	10	n.d.	n.d.	Lineal
GEX-T	n.d.	30	30	10	n.d.	10	n.d.	Lineal
GN-T	n.d.	40	30	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Lineal
RED-I	n.d.	40	30	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Lineal

n.d.: No disponible en las cuentas anuales.

Fuente: Cuentas anuales auditadas y SICSE.

Los activos del inmovilizado material se reconocen inicialmente por su precio de adquisición o por su coste de producción, y se van minorado por amortizaciones acumuladas y por correcciones valorativas por deterioro acumuladas que, en su caso, hayan experimentado. La amortización de los elementos del inmovilizado material para todas las empresas se calcula siguiendo el método lineal en función de la vida útil estimada de cada componente, es decir, la amortización se calcula dividiendo el valor del elemento entre los años de vida útil del mismo.

Las empresas no asignan el mismo y un único valor de vida útil para el mismo elemento del inmovilizado material. En algunos casos las empresas expresan un rango de horquilla de años de vida útil estimada sustancialmente amplio para un mismo componente y, en otros casos, no desagregan la vida útil por los distintos elementos que componen el inmovilizado. En general, la vida útil estimada de las instalaciones técnicas para las empresas analizadas es de 40 años, excepto para GEX-T que es de 30 años; de otras instalaciones técnicas y maquinaria es de 30 años para GEX-T, GN-T y RED-I, mientras que para ENG-T oscila entre una horquilla de 8,33-20 años y para ENG-TDN es de 18 años.

4.1.1.3 Inversiones en inmovilizado material

Las inversiones en el inmovilizado material se corresponden con las entradas o adiciones en instalaciones técnicas y en inmovilizado en curso y anticipos, que para el conjunto de empresas analizadas se refieren esencialmente a todas las instalaciones de redes de transporte de gas natural, excepto para ENG-T que se

corresponde en su mayoría con terrenos y construcciones, instalaciones técnicas y maquinaria e inmovilizado en curso y anticipos de otras actividades.

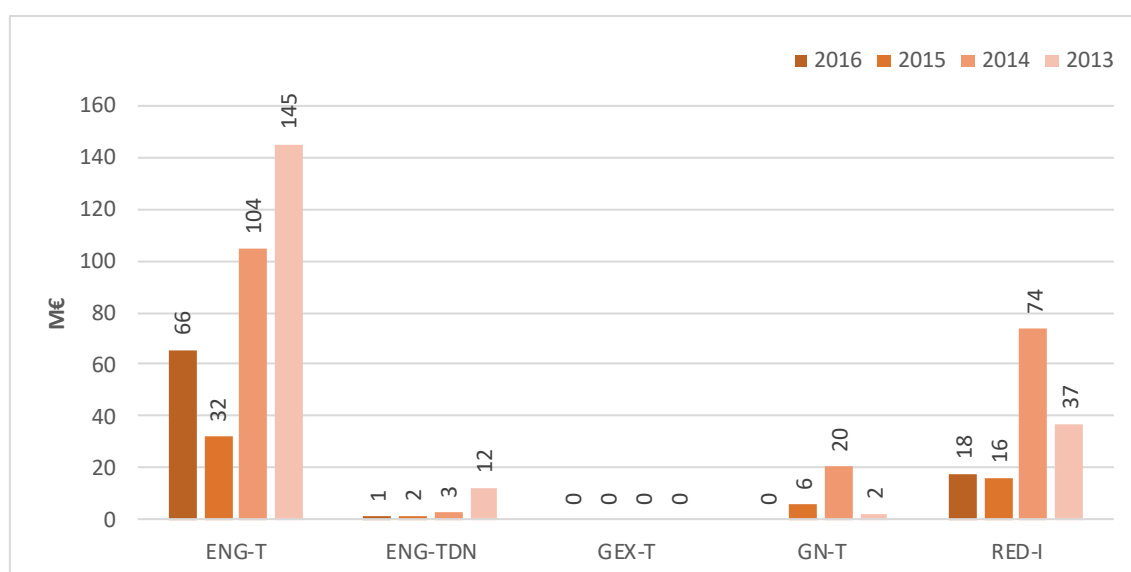
Según el estado de flujos de efectivo, las inversiones en inmovilizado material para el conjunto de empresas fueron de 196 M€ en 2013, aumentando hasta los 201 M€ en 2014 (+2,5%), y disminuyendo después hasta situarse en 84 M€ en 2016.

A nivel empresa, ENG-T muestra una evolución decreciente en su inversión desde los 145 M€ en 2013 hasta los 66 M€ en 2016. Cabe indicar que este dato se presenta agregado para el total de la sociedad, dado que no se dispone del estado de flujos de efectivo separado para la actividad de transporte.

Cuadro 7. Inversiones en Inmovilizado material (millones € y tasa de variación %)

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I	Total Empresas
2016	66	1	0	0	18	84
2015	32	2	0	6	16	55
2014	104	3	0	20	74	201
2013	145	12	0	2	37	196

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I	Total Empresas
2016	105,1%	-32,1%	-	-100,0%	9,3%	52,1%
2015	-69,4%	-38,1%	-	-72,0%	-78,1%	-72,4%
2014	-27,9%	-78,2%	-	791,8%	100,2%	2,5%



Fuente: Cuentas anuales auditadas y SICSE. Estado de flujo de efectivo, "Pago por inversiones. Inmovilizado material".

4.2 Estructura del patrimonio neto y pasivo total

El balance conjunto de las empresas analizadas presentó en 2013 un patrimonio neto de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014, [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 y [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016, lo que implica un aumento anual promedio del 24,5% y un crecimiento global del 79,2%. Este incremento del patrimonio neto del conjunto de empresas se debe principalmente al aumento del mismo de ENG-T ([INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]).

El balance conjunto de las empresas analizadas presentó en 2013 un pasivo total de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014, [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 y [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016, lo que implica una disminución anual promedio del 6,7% y un decrecimiento global del 21,2%. Esta reducción del pasivo total del conjunto de empresas responde principalmente a la reducción del mismo de ENG-T ([INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] de 2013 a 2016).

En el presente apartado se analiza cómo financian su activo total las empresas transportistas de gas natural, en lo relativo a la estructura entre el patrimonio neto (PN) y el pasivo total (PT). El patrimonio neto representa el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del activo total en 2016 (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] durante el periodo considerado) y el pasivo total representa el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del mismo (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] durante el periodo considerado).

No obstante, existen diferencias entre empresas: GN-T y RED-I tienen un peso relativo del patrimonio neto sobre el activo total superior al 93% y 87%, respectivamente en 2013. Por el contrario, para el resto de las empresas el peso del patrimonio neto es menor: ENG-T con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]; GEX-T con un 44%; y ENG-TDN con un 52%.

Cuadro 8. Patrimonio neto (PN) y Pasivo Total (PT) (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del activo total %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

4.2.1 Estructura del Patrimonio neto

El patrimonio neto está compuesto por los siguientes elementos:

- (i) Fondos propios, que a su vez incluyen:
 - a. Capital social;
 - b. Prima de emisión;
 - c. Reservas (Reserva legal y Otras reservas);
 - d. Resultados del ejercicio y Resultado de ejercicios anteriores;
 - e. Dividendos a cuenta.
- (ii) Subvenciones, donaciones y legados recibidos, que a su vez incluyen:
 - a. Subvenciones oficiales de capital: son aquellas concedidas por las distintas Comunidades Autónomas por las ejecuciones de obras de inversión, construcción o extensión de infraestructuras gasistas;
 - b. Donaciones y legados recibidos: incluyen las instalaciones cedidas por terceros y cualquier otra subvención percibida por los mismos destinadas a la financiación de bienes de activo no corriente;
 - c. Derechos de acometida y extensión: es aquella contraprestación económica recibida por la realización del conjunto de instalaciones necesarias para atender los nuevos puntos de suministro de gas o para la ampliación de la capacidad de uno ya existente, regulados por el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre³³.

Los fondos propios aumentaron un 76,1% en 2014, un 6,4% en 2015 y un 3,2% en 2016, pasando de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Todas las empresas analizadas han incrementado sus fondos propios a lo largo del periodo analizado. Dicho incremento se debe, en parte, a los resultados positivos obtenidos en estos ejercicios, los cuales se han destinado parcialmente a reservas.

Por el contrario, las subvenciones, donaciones y legados recibidos disminuyeron un -7,1% en 2014, un -6,4% en 2015 y un -4,5% en 2016, pasando de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

³³ Se imputan al resultado en proporción a la amortización o a la depreciación experimentada por todos los activos financiados durante el ejercicio, contabilizándose en el epígrafe “Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras”.

Cuadro 9. Componentes del Patrimonio neto (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del patrimonio neto %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Para el conjunto de las empresas, los fondos propios suponen el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del patrimonio neto en 2016, mientras que las subvenciones, donaciones y legados recibidos suponen el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del mismo. Esta estructura se ha mantenido constante en los tres últimos años del período analizado.

No obstante, existen diferencias entre empresas: ENG-T tiene un peso relativo de los fondos propios sobre el patrimonio neto inferior al promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] (se sitúa en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]), mientras que tiene un peso relativo de las subvenciones, donaciones y legados recibidos del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] (superior al promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]). Por el contrario, el resto de las empresas tienen un peso relativo de los fondos propios del 100%.

El cuadro siguiente muestra los distintos componentes de los fondos propios para cada una de las empresas consideradas durante el periodo objeto de análisis.

Cuadro 10. Componentes de los Fondos propios (millones €, tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Entre el conjunto de las empresas analizadas, ENG-T es la compañía de mayor capital social a 31 de diciembre de 2016 con 532,1 M€, seguida muy de lejos por ENG-TDN con 38,5 M€ del mismo.

Cuadro 11. Capital social por empresa a 31 de diciembre de 2016 (€)

EMPRESA	Nº de acciones	Valor nominal (€/acción)	Capital social (€) a 31/12/2016
ENG-T	266.044.560	2	532.089.120
ENG-TDN	38.501.000	1	38.501.000
GEX-T	50.000	100	5.000.000
GN-T	1.500.000	10	15.000.000
RED-I	10.000	1	10.000

4.2.2 Estructura del Pasivo total

Para el conjunto de las empresas, el pasivo no corriente o de largo plazo (PNC) supone el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del pasivo total en 2016 (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] para el conjunto del periodo), mientras que el pasivo corriente o de corto plazo (PC) supone el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del mismo (un promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] para el conjunto del periodo). Casi todas las empresas transportistas de gas tienen una proporción muy elevada del pasivo no corriente sobre el activo total, como se corresponde con la estructura típica de las empresas que necesitan financiar instalaciones a largo plazo.

Por empresas, ENG-TDN y RED-I con un 95% y un 84% respectivamente, son las empresas con un mayor peso relativo del pasivo no corriente sobre el pasivo total en 2016. Por el contrario, únicamente GN-T tiene un peso relativo del mismo que no supera el 15% en 2016.

Destacar que GN-T superaba el 98% del peso relativo del pasivo no corriente sobre el pasivo total en 2015, con una fuerte disminución hasta el 14,3% en 2016 debido principalmente a la partida “Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo”, que pasó desde los 33,4 M€ hasta los 0,8 M€ en 2016. Esta partida se correspondía con los intereses devengados pendientes de pago y a la línea de crédito concedida por Gas Natural SDG, S.A. en el ejercicio 2015.

Cuadro 12. Pasivo no corriente (PNC) y Pasivo corriente (PC) (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto de pasivo total %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

Pasivo no corriente

En el pasivo no corriente o de largo plazo, la principal partida es deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas, que representa el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del total en 2016.

Por empresa, la partida más importante para ENG-T y ENG-TDN es deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas, con un peso relativo sobre el pasivo no corriente del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], respectivamente; para GEX-T es deudas a largo plazo con un peso relativo del mismo del 100%; y para RED-I y GN-T es el resto del pasivo no corriente con un peso relativo del mismo del 72% y del 100%, respectivamente.

Pasivo corriente

En el pasivo corriente o de corto plazo, la principal partida corresponde a deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas, que representa el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] del total en 2016.

Por empresa, la partida más importante para ENG-T corresponde a las deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas con un peso relativo sobre el pasivo corriente del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]; para GEX-T y RED-I es deudas a corto plazo con un peso relativo del mismo del 67% y del 75%, respectivamente; y para ENG-TDN y GN-T es todo el resto del pasivo corriente con un peso relativo del mismo del 69% y del 100%, respectivamente.

Cuadro 13. Componentes del Pasivo no corriente (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del pasivo no corriente %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

Cuadro 14. Componentes del Pasivo corriente (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del pasivo corriente %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

Deuda neta

A 31 de diciembre de 2013, la deuda neta para el conjunto de todas las empresas analizadas fue de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], disminuyendo hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014 (-14%), hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 (-20%) y hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (-4%)³⁴.

Cuadro 15. Deuda neta (millones € y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

³⁴ La deuda neta incluye: Deudas no corrientes o de largo plazo + Deudas con empresas del grupo o asociadas a largo plazo + Deudas corrientes o de corto plazo + Deudas con empresas del grupo o asociadas a corto plazo - Efectivo y otros activos líquidos equivalentes.

5 Información de la cuenta de pérdidas y ganancias de las empresas

A continuación, se analizan los datos de las empresas de la cuenta de pérdidas y ganancias durante el período analizado.

En primer lugar, se describen los ingresos de explotación que incluyen el importe neto de la cifra de negocios, los trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos de explotación.

5.1 Importe neto de la cifra de negocios

El importe neto de la cifra de negocios está compuesto por:

- (i) Ingresos regulados de transporte: es aquella retribución reconocida a la actividad de transporte³⁵.
- (ii) Ingresos por prestaciones de servicios.
- (iii) Otras ventas o ingresos.

El importe neto de la cifra de negocios para las empresas analizadas disminuyó un 1,1% en 2014, un 9,2% en 2015 y un 6,1% en 2016, pasando de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, lo que implica una disminución anual promedio del **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** y un decrecimiento global del **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**. Esta reducción del importe neto de la cifra de negocios del conjunto de empresas se debe a la disminución del importe neto de la cifra de negocios de GN-T (-80,4%) debido, en parte a la trasmisión de activos de transporte secundario, ENG-T **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** y GEX-T (-10,3%).

Para el caso de GN-T, la reducción del 73,3% del importe neto de la cifra de negocios en 2015 se debe a la disminución en la retribución contabilizada por la Sociedad durante el ejercicio 2015 con respecto al importe de 2014, así como con respecto a la cifra de retribución inicialmente reconocida en la orden IET/2445/2014 para el ejercicio 2015, consecuencia de la operación de compraventa que se materializó con fecha 1 de enero de 2015, en base al contrato suscrito el 24 de noviembre de 2014, por la que determinados activos de transporte secundario en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Baleares, Madrid y Navarra cambiaron su titularidad.

La reducción del 19,2% del importe neto de la cifra de negocios en 2016 se debe a la disminución de la partida “Retribución de transporte”, que pasa de los 6.685 miles de € en 2015 a los 5.499 miles de € en 2016 como consecuencia de la operación de compraventa, que se materializó con fecha 1 de enero de 2016, en base al contrato suscrito el 29 de julio de 2015, y posterior adenda modificativa de 1 de diciembre de 2015, por la que determinados activos de transporte

³⁵ Dentro del procedimiento regulado de liquidación para la redistribución entre las empresas de la facturación obtenida por los peajes, cánones y tarifas netas de cuotas de destinos específicos, cada empresa percibe los ingresos que le han sido reconocidos por sus actividades reguladas.

secundario situados en las Comunidades Autónomas de Galicia, Aragón y La Rioja cambiaron su titularidad, y de la venta de determinados activos de transporte secundario situados en la Comunidad Autónoma de Valencia.

En el caso de RED-I, la evolución del importe neto de la cifra de negocios refleja las distintas operaciones societarias que tuvieron lugar en 2015 (segregación de la unidad económica de los activos vinculados al transporte primario de gas natural desde REDEXIS GAS, S.A. a favor de REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U.) y 2014 (fusión por absorción de sociedades íntegramente participadas por Redexis Gas, S.A.) que se han descrito en la sección 2.5.

Cuadro 16. Importe neto de la cifra de negocios (millones € y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Los componentes del importe neto de la cifra de negocios de todas las empresas analizadas se han mantenido a lo largo del periodo analizado, representando los ingresos regulados el 100% del total.

La reducción en los ingresos regulados del transporte de gas a partir de 2014 es consistente con la revisión del marco retributivo del transporte de gas recogida en el Real Decreto-ley 8/2014 y posteriormente en la Ley 18/2014, y que se materializó en la Orden IET/2355/2014. En el caso de GN-T y RED-I, los resultados muestran las operaciones societarias y de compraventa de activos descritas.

Cuadro 17. Componentes del Importe neto de la cifra de negocios (Millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto del importe neto de la cifra de negocios %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

5.2 Trabajos realizados por la empresa para su activo

Los gastos de personal relacionados, tanto directa como indirectamente, con el inmovilizado material en curso se incluyen como mayor coste de los activos del mismo y son contabilizados en el epígrafe “*Trabajos realizados por la empresa para su activo*”.

La activación de los gastos por este concepto para el conjunto de las empresas analizadas ascendió a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Sólo ENG-T y RED-I han activado gastos de personal a lo largo del periodo.

Cuadro 18. Trabajos realizados por la empresa para su activo (millones € y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

5.3 Otros ingresos de explotación

Por lo que se refiere a “otros ingresos de explotación”³⁶, esta partida toma un valor para el conjunto de las empresas de transporte de gas de entre 1 y 2 millones de euros para el periodo 2013-2016

Como se observa en los cuadros y gráficos de este apartado, del total de ingresos de explotación, el importe neto de la cifra de negocios representa casi el 100% de los mismos, mientras que los trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos de explotación no llegan al 1%.

³⁶ En este concepto se incluyen las “Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio”, “Ingresos accesorios” e “Ingresos por servicios diversos”.

Cuadro 19. Componentes de los Ingresos de explotación (millones €, tasa de variación % y peso relativo respecto de los ingresos de explotación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

5.4 Gastos de explotación

Los gastos de explotación están compuestos por los siguientes elementos:

- (i) Aprovisionamientos.
- (ii) Gastos de personal.
- (iii) Otros gastos de explotación, que incluyen los gastos en reparaciones y conservación de instalaciones técnicas de gas natural, otros servicios exteriores, tributos, pérdidas por deterioro y variación provisiones por operaciones y otros gastos de gestión corriente.
- (iv) Amortización del inmovilizado (de instalaciones técnicas de gas y otras).
- (v) Imputación de subvenciones³⁷ de inmovilizado no financiero y otras.
- (vi) Excesos de provisiones.
- (vii) Deterioro y resultado por enajenaciones³⁸ del inmovilizado, el cual puede tener un saldo negativo (mayor gasto) o positivo (menor gasto), ya que ambos conceptos aglutinan varias cuentas de gasto del grupo 6 y, a su vez, las mismas cuentas de ingreso del grupo 7.

i) Aprovisionamientos³⁹

A nivel agregado, los aprovisionamientos registran un valor de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. La variación global de los mismos para el período ha sido del -86,5%.

El peso relativo de los aprovisionamientos del conjunto de empresas analizadas respecto al importe neto de la cifra de negocios se situó en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

ii) Gastos de personal

A nivel agregado, los gastos de personal alcanzan un valor de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] de 2013 a 2015, situándose en [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. La tasa de variación global de los mismos para el período ha sido del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

En el apartado 7.4 del presente informe se analiza el ratio de gasto de personal por empleado para identificar que empresas son más productivas en relación a las magnitudes de gasto de personal y número de empleados.

³⁷ Se refieren a las subvenciones, donaciones y legados de capital vinculadas al inmovilizado. El importe de la subvención se va dando de baja en el patrimonio neto, contabilizándolo como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias, con la misma periodificación que la amortización del inmovilizado a la que está afecta la subvención.

³⁸ Las enajenaciones o venta de inmovilizado generan un beneficio o plusvalía que con el PGC de 2007 se integra dentro del resultado de explotación.

³⁹ Los aprovisionamientos incluyen compras de gas natural, consumos de materias primas y otras materias consumibles y trabajos realizados por otras empresas.

El peso relativo de los gastos de personal del conjunto de empresas analizadas respecto al importe de la cifra de negocios se situó en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] de 2013 a 2015 y en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016.

Cuadro 20. Gastos de personal (millones €)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Durante el período objeto de estudio, ENG-T ha incrementado su personal de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], lo que implica un aumento anual promedio del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] y un crecimiento global del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

Cuadro 21. Personal (nº de empleados al final del ejercicio y tasa de variación%)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

iii) Otros gastos de explotación

A nivel agregado, la partida de otros gastos de explotación registra un importe de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. La tasa de variación global del mismo para el período ha sido del -16,1%.

El peso relativo de otros gastos de explotación para el conjunto de empresas analizadas respecto al importe neto de la cifra de negocios se situó en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

Cuadro 22. Otros gastos de explotación (millones €)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

iv) Gastos por amortización del inmovilizado

A nivel agregado, los gastos por amortización del inmovilizado son de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. La tasa de variación global de los mismos para el período ha sido del -16,9%. En lo que se refiere a los datos por empresa, destaca ENG-T cuyos gastos por amortización del inmovilizado pasan de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

El peso relativo de los gastos por amortización del inmovilizado del conjunto de empresas respecto al importe neto de la cifra de negocios se situó en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

v) Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros

A nivel agregado, la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros registraron [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. La tasa de variación global de los mismos para el período ha sido del -34%. En lo que se refiere a los datos por empresa, ENG-T pasa de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

El peso relativo de la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros del conjunto de empresas respecto al importe neto de la cifra de negocios se situó en un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

El peso relativo de los cinco elementos anteriores de los gastos de explotación para el conjunto de empresas respecto al importe de la cifra de negocios supone el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

5.5 Resultado de explotación y Resultado financiero

El resultado o beneficio de explotación se obtiene de descontar a los ingresos de explotación los epígrafes Aprovisionamientos, Gastos de personal, Otros gastos de explotación y la Amortización del inmovilizado, teniendo en cuenta, además, el saldo de otros epígrafes como son los de Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado, de Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y de Exceso de provisiones.

El Resultado de explotación (RE) para el conjunto de empresas aumentó en un 1,7% en 2014 pasando de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Por su parte, en 2015 decreció un -1,9% hasta [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Finalmente, en 2016 vuelve a decrecer un -10,4% situándose en [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Por lo que se refiere a los datos por empresa, destaca el RE de ENG-T pasa de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

El descenso del RE de GN-T se explica por la venta de activos correspondientes a redes de transporte secundario localizadas en Galicia, Aragón y La Rioja materializado el 1 de enero de 2016 según el acuerdo de compraventa suscrito por esta Sociedad con Gas Natural Redes Distribución Gas SDG, S.A., Gas Natural Aragón SDG, S.A. y Gas Natural Rioja, S.A. de fecha 29 de julio de 2015 y posterior adenda modificativa de 1 de diciembre de 2015; y por la operación de compraventa que se materializó con fecha 1 de enero de 2015, en base al contrato suscrito el 24 de noviembre de 2014, por la que determinados activos de transporte secundario en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Baleares, Madrid y Navarra cambiaron su titularidad. El RE de RED-I también refleja las distintas operaciones societarias que han tenido lugar durante el periodo objeto de análisis (ver sección 2.5). En particular, el menor RE explotación de 2016 se debe al incremento de la amortización de inmovilizado (en particular del intangible), que pasa de 5,0 M€ en 2015 a 17,5 M€ en 2016.

El Resultado financiero (RFINAN) de todas las empresas analizadas es negativo a lo largo de todo el periodo analizado. El resultado financiero negativo resulta coherente con la posición habitual de una empresa transportista, en la que los gastos financieros para hacer frente al coste de la deuda para financiar las fuertes inversiones en inmovilizado que realiza, son superiores a los ingresos financieros que recibe, bien por dividendos de las participadas (si existen), o bien por rendimientos de sus excedentes de tesorería. Para el conjunto de empresas el RFINAN pasa de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (un descenso de casi el 40%). Para ENG-T pasa de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

Cuadro 23. Resultado de explotación y Resultado financiero (M€ y tasa de variación %)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

En 2016, los gastos financieros con empresas del grupo representaron el 100% del total para ENG-TDN y GN-T; para RED-I este porcentaje fue del 98% y para ENG-T de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Por el contrario, para GEX-T los gastos financieros con empresas del grupo supusieron el 0%.

Cuadro 24. Gastos financieros totales con empresas del grupo y con terceros (M€)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Tipo de interés

Por lo que respecta al tipo de interés medio de la deuda de las empresas durante el periodo analizado, en el siguiente cuadro se presenta la información disponible en las memorias de las cuentas anuales auditadas. Cabe indicar que, puesto que la mayor parte de la deuda que mantienen las empresas, es con sociedades de su mismo grupo y asociadas, los tipos de interés medios reflejados en el cuadro corresponden a los de la deuda intragrupo a largo plazo principalmente.

Cuadro 25. Tipo de interés promedio de la deuda (%)

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I
2016	1,7%-1,8%	2,80%	n.d.	n.d.	3,05%
2015	1,9%-2,3%	3,40%	1,18%	2,89%	3,05%
2014	2,4%-2,7%	3,45%	2,5%	3,32%	n.d.
2013	2,36% - 4,106%	3,50%	2,18%	2,58%	5,97%

Fuente: Cuentas anuales auditadas y elaboración propia

Como se observa en el cuadro anterior, el tipo de interés medio de la deuda del conjunto de las empresas analizadas ha disminuido⁴⁰. GEX-T y GN-T en 2016 y RED-I en 2014 no facilitan una información concreta en sus memorias sobre el tipo de interés, si bien presentan una información detallada sobre los préstamos que mantienen.

5.6 EBITDA y Resultado neto del ejercicio

El EBITDA⁴¹ de las empresas de transporte de gas natural aumentó de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014 (+0,7%), con una disminución hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]

⁴⁰ Para ENG-TDN, GN-T y RED-I, el tipo de interés medio de la deuda se refiere a deudas con empresas del grupo y asociadas. ENG-T ha reportado un coste de la deuda con empresas del grupo (valor de la izquierda en el rango) y con entidades de crédito (valor de la derecha en el rango).

⁴¹ El EBITDA incluye: Resultado neto de explotación + Amortización del inmovilizado +/- Deterioro y Resultado por enajenaciones de inmovilizado.

CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 (-7,0%) y una disminución hasta los [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (-4,9%).

Por su parte, el resultado neto del ejercicio (RN) aumentó de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2014 (+26,3%), con una disminución hasta [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015 (-15,3%) y hasta [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (-6,1%). Por empresas destaca el resultado de ENG-T que pasa de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016 (+3,7%).

Cuadro 26. EBITDA y Resultado neto del ejercicio (millones € y tasa de variación en %)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

6 Balance y operaciones con empresas del grupo y asociadas

En este apartado se analiza la información contenida en las cuentas anuales relativa a las cuentas del balance que mantienen las empresas transportistas con empresas del grupo y asociadas y se compara con los importes que mantienen con terceros.

El objetivo de este análisis es identificar cuál es la relevancia de las operaciones intragrupo dentro del balance y la cuenta de resultados de las empresas analizadas, así como su naturaleza. Se trata de operaciones significativas puesto que podrían conllevar, por realizarse entre sociedades del mismo grupo, subvenciones cruzadas de la actividad regulada de transporte hacia otras actividades que realicen sociedades del mismo grupo.

6.1 Balance con empresas del grupo y asociadas

El activo no corriente y el activo corriente mantenido con las empresas del grupo y asociadas representa un porcentaje muy bajo del activo total para el agregado de empresas, no superior al 20% en ningún ejercicio, tratándose por lo tanto de un porcentaje poco relevante.

Por empresas, la misma conclusión se obtiene del análisis individual de cada una de las empresas analizadas a lo largo del periodo analizado. Únicamente GN-T se encuentra en la situación inversa debido al saldo deudor que la Sociedad mantiene en el Cash-Pooling con Gas Natural SDG, S.A.

Cuadro 27. ANC y AC con empresas del grupo y asociadas y terceros (millones €)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

El pasivo no corriente y el pasivo corriente mantenido con las empresas del grupo y asociadas, por el contrario, representa un porcentaje muy alto del pasivo total para el agregado de empresas, superior al 80% en los tres últimos ejercicios, tratándose por lo tanto de un porcentaje muy relevante.

Por empresas, la misma conclusión se obtiene del análisis individual de cada una de las empresas analizadas a lo largo del periodo analizado. GEX-T durante todo el periodo considerado y GN-T en 2016 se encuentran en la situación inversa.

Cuadro 28. PNC y PC con empresas del grupo y asociadas y terceros (millones €)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

A nivel agregado para las cinco empresas transportistas de gas natural, el pasivo con empresas del grupo se compone esencialmente de deudas a largo plazo con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], seguido por las deudas a corto plazo con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Los proveedores tienen un porcentaje ligeramente superior al [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

A nivel de cada empresa individual, las deudas a largo plazo representan el mayor porcentaje del pasivo que mantienen con otras empresas del grupo, salvo en el caso de GN-T en 2016, en el que son los proveedores (aunque con una magnitud muy pequeña), y en el caso de GEX-T que no tiene pasivos con empresas del grupo.

Cuadro 29. Componentes del PNC y PC con empresas del grupo y asociadas (millones €)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

7 Información de los ratios por empresa

El presente apartado analiza los distintos ratios que se pueden obtener a partir de los importes registrados para cada empresa en la información contable que han declarado a la CNMC a través de la Circular 5/2009 (formularios y cuentas anuales auditadas) en el período analizado.

7.1 Ratios de solvencia

El **ratio de apalancamiento** muestra la deuda neta en relación a los recursos propios de los accionistas, indicando la proporción de riesgo existente que están soportando y da una indicación de la posibilidad de contraer deuda adicional.

En general, se observa que todas las empresas muestran una disminución de su ratio de apalancamiento entre 2013 y 2016. El ratio de apalancamiento para el conjunto de empresas analizadas disminuye desde el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 hasta el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Por empresas, el ratio de apalancamiento de ENG-T disminuye desde el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 al [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016; ENG-TDN marca unos valores estables a lo largo del período analizado (entre el 43% y 48%), GEX-T se sitúa con un 49% en 2016; RED-I alcanza un 5% en 2016 y, por último, GN-T presenta el menor ratio de apalancamiento con un 0% en dicha año.

Si se excluye el epígrafe de Subvenciones, Donaciones y Legados recibidos del Patrimonio neto, por ser un componente ajeno a los recursos aportados por los accionistas, el ratio de apalancamiento aumenta ligeramente. En particular, el mayor ratio de apalancamiento en 2016 seguiría registrándolo ENG-T con un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] puntos porcentuales superior al del agregado de empresas [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

Como se ha expuesto anteriormente, una parte muy importante de la deuda de las empresas transportistas de gas natural está suscrita con empresas del grupo y asociadas. Si se excluyen los epígrafes de las deudas corrientes y no corrientes con empresas del grupo y asociadas para evaluar el efecto neto de las deudas con terceros, el ratio de apalancamiento disminuye significativamente y se sitúa incluso en valores negativos en 2016 para el conjunto de empresas analizadas. Este resultado se acentúa si además se excluyen las subvenciones, donaciones y legados recibidos del patrimonio neto.

Cuadro 30. Ratios de Apalancamiento (%)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

En los dos últimos cuadros, en los que se excluyen las deudas intragrupo de los ratios de apalancamiento, ENG-T (2016) y ENG-TDN (2013-2016) presentan cifras negativas. Esto se debe a que la deuda con terceros es muy poco

significativa, estando cubierta por la tesorería existente, y por tanto la deuda neta es negativa y también el ratio de apalancamiento.

El **ratio de solvencia financiera**, calculado como el patrimonio neto en relación al activo no corriente, muestra una evolución favorable para todas las empresas, pasando en su conjunto de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Por empresas, GN-T muestra el ratio de solvencia financiera más elevado con un 2,31 en 2015. Por su parte, ENG-T muestra un ratio de solvencia que pasa del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013, al [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016.

Cuadro 31. Ratio de Solvencia financiera (en tanto por uno)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

7.2 Ratios de rentabilidad

La **Rentabilidad Económica (“Return on Investment” - ROI)**, calculada como la razón entre el resultado neto de explotación y el activo total, representa la rentabilidad de los activos totales y es un indicador del rendimiento obtenido por dichos activos mediante la propia actividad intrínseca a los negocios.

Para el conjunto de empresas analizadas, la rentabilidad económica disminuye a lo largo del periodo analizado desde un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 hasta un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Por empresas, destaca ENG-T con valores superiores al [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en todos los años, alcanzando un máximo del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2015.

La **Rentabilidad Financiera (“Return on Equity” - ROE)**, se calcula dividiendo el resultado neto entre los fondos propios e indica la rentabilidad total obtenida respecto de los recursos aportados por los accionistas.

En promedio para el conjunto de empresas analizadas, la rentabilidad financiera disminuye a lo largo del periodo analizado pasando de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 hasta un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Por empresas, destaca ENG-T con un ROE que se sitúa en un rango entre el [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]. Cabe recordar, tal y como se ha señalado en apartados anteriores del informe, que los resultados para ENG-T se refieren a su actividad de transporte de gas. Los ratios de rentabilidad para el conjunto de la sociedad reflejarían los resultados obtenidos también en regasificación y almacenamiento que, como se recoge en la descripción del marco regulatorio, tienen, en general, una retribución financiera inferior a la del transporte.

Comparando los ratios ROI y ROE obtenidos por cada empresa se observa que la rentabilidad financiera o beneficio neto obtenido en relación a la inversión de los accionistas de la empresa es superior a la rentabilidad económica o beneficio generado por el activo. Este efecto es positivo para los accionistas, puesto que al no estar financiando la totalidad del activo con fondos propios, sino únicamente una parte, la rentabilidad que obtienen éstos a partir de los fondos aportados es superior a la rentabilidad de los activos. Sin embargo, para los casos de GN-T y de RED-I el cociente entre el ROE y el ROI es inferior a la unidad en 2015 y 2016, años en los que las cuentas anuales se han visto afectadas por las operaciones societarias descritas en las secciones 2.4 y 2.5 del informe.

Tanto el ROI como el ROE se obtienen sobre un valor de los activos y los fondos propios, respectivamente, actualizado en el caso de aquellas empresas que se han acogido a la actualización de balances (se explica en detalle en el Apartado 8).

En conclusión, los resultados obtenidos para los ratios de rentabilidad analizados, ROI y ROE, por las empresas transportistas durante el periodo analizado reflejan las características del marco retributivo que aplica a la actividad durante el periodo considerado. En particular, se observa que a pesar de la revisión a la baja de la retribución del transporte que tuvo lugar en 2014, los ratios para el conjunto de la actividad y en particular para ENG-T (que representa el 83% de la retribución de la actividad) son holgados para una actividad que, de acuerdo con el artículo 60.1 de la Ley 18/2014, está considerada como de bajo riesgo y, adicionalmente, son superiores a los de otras actividad reguladas comparables. Cabe recordar que el marco retributivo actual establece una retribución financiera sobre el valor neto de los activos de transporte por encima del 11% en 2018 (considerando conjuntamente la retribución financiera explícita y la implícita).⁴²

Por otro parte, se ha de tener en cuenta que para la actividad de transporte, junto con las actividades de regasificación, almacenamiento básico y distribución, de acuerdo con el artículo 65.1 de la Ley 8/2014, el primer periodo regulatorio se inicia en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio y finaliza el 31 de diciembre de 2020.

Por consiguiente, se considera necesario que de cara al siguiente periodo regulatorio, se revise el marco retributivo de la actividad de transporte de gas, y en particular la tasa de retribución financiera que aplica a esta actividad para adecuarla a los mencionados principios establecidos en la Ley 18/2014.

Dicha tasa de retribución financiera debería establecerse de acuerdo con una metodología basada en el coste de los recursos propios y ajenos de las empresas que desarrollan esta actividad, y debería en un futuro reemplazar a la

⁴² Adicionalmente la CNMC está analizando los valores unitarios de referencia de inversión y operación y mantenimiento para el transporte y regasificación. Una diferencia entre los valores regulatorios unitarios y los costes observados para estas actividades podría explicar en parte los ratios holgados observados.

actual retribución financiera que aplica a esta actividad compuesta por una tasa de retribución explícita (bono del Estado Español a 10 años más 50 puntos básicos) acompañada de una revisión de la Retribución por Continuidad de Suministro, en línea con lo ya señalado por esta Comisión⁴³

CONFIDENCIAL

⁴³ Informe sobre la propuesta de orden por la que se desarrolla el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, y se establece la retribución de las actividades reguladas del sector gasista desde su entrada en vigor hasta el 31 de diciembre de 2014. 9 de octubre de 2014. Página 35.

Cuadro 32. ROI y ROE (%) y cociente de los dos ratios (nº de veces)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL

El margen de explotación, que se obtiene a partir de la relación entre el resultado de explotación y los ingresos de explotación⁴⁴, se muestra constante durante el periodo considerado, pasando de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en promedio en 2013 a un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Por empresa, el margen de ENG-T pasa del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 al [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. La caída del margen de explotación de RED-I en 2016 se debe al incremento de la amortización del inmovilizado (en particular del intangible) que pasa de 5,0 M€ en 2015 a 17,5 M€ en 2016.

Cuadro 33. Margen de explotación (%)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Los dividendos que se pagan durante un ejercicio corresponden, por una parte, al dividendo a cuenta satisfecho con cargo a los resultados positivos de ese mismo ejercicio y, por otra parte, al dividendo que se distribuye con cargo a los resultados del ejercicio anterior, una vez que la Junta General de Accionistas aprueba las cuentas anuales y la distribución del resultado del ejercicio. Cabe destacar que los dividendos pagados son salidas efectivas de caja.

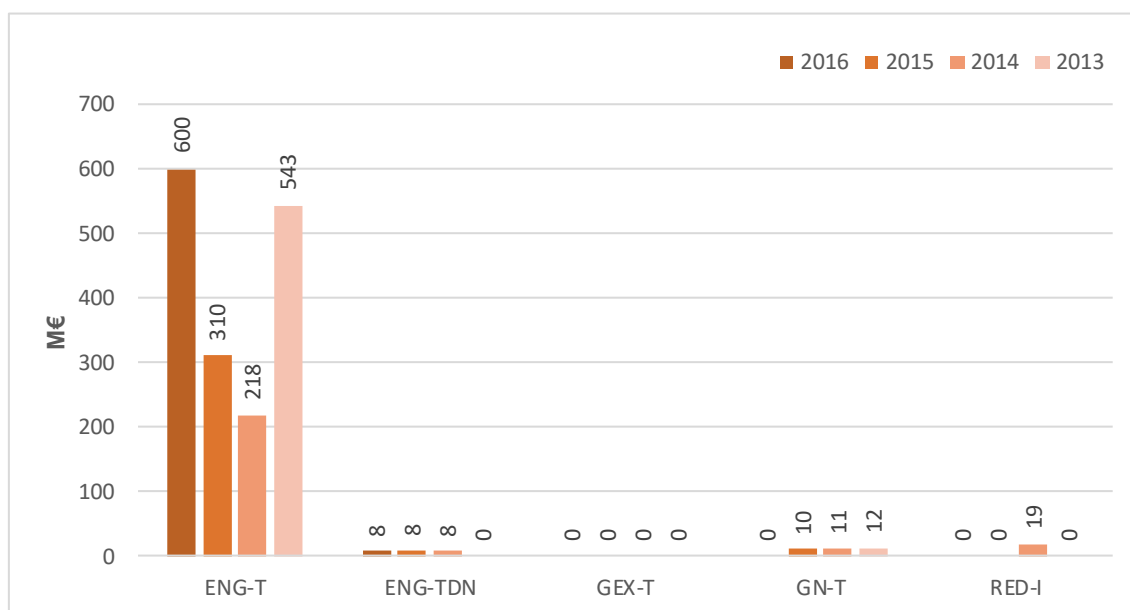
Atendiendo al estado de flujos de efectivo de las cuentas anuales auditadas, que refleja las entradas y salidas de caja, el conjunto de empresas analizadas ha pagado dividendos a sus accionistas, excepto GEX-T que no ha repartido ningún dividendo en todo el período analizado, por un importe total de 555 M€ en 2013, 255 M€ en 2014, 329 M€ en 2015 y 608 M€ en 2016. Por empresas, el 99% de los dividendos pagados en 2016 corresponden a ENG-T. Cabe destacar que este dato se corresponde con el total de la sociedad, ya que no se dispone del estado de flujos de efectivo separado para la actividad de transporte.

Cuadro 34. Dividendos pagados (millones €)

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I	Total Empresas
2016	600	8	0	0	0	608
2015	310	8	0	10	0	329
2014	218	8	0	11	19	255
2013	543	0	0	12	0	555

⁴⁴ Ingresos de explotación incluyen: Importe neto de la cifra de negocios, Trabajos realizados por la empresa para su activo y Otros ingresos de explotación.

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I	Total Empresas
2016	93%	-8%	-	-100%	-	85%
2015	42%	8%	-	-11%	-100%	29%
2014	-60%	-	-	-8%	-	-54%



Fuente: Cálculos CNMC a partir de los datos del Estado de flujos de efectivo.

ENG-T es de todas las empresas analizadas la única que ha pagado dividendos durante los cuatro años consecutivos.

Para complementar el anterior análisis, se muestra asimismo la relación entre los dividendos pagados y el resultado neto del ejercicio anterior. Para ENG-T se toma en consideración el resultado neto de toda la sociedad en su conjunto (incluyendo regasificación y almacenamiento), dado que los dividendos repartidos son los del total de la Sociedad.

Cuadro 35. Dividendos pagados / Resultado neto del ejercicio anterior (%)

	ENG-T	ENG-TDN	GEX-T	GN-T	RED-I	Total Empresas
2016	144%	75%	0%	0%	0%	136%
2015	72%	75%	0%	100%	0%	65%
2014	57%	72%	0%	100%	437%	62%

Fuente: Cálculos CNMC a partir de los datos del Estado de flujos de efectivo.

ENG-T registró el ratio más alto en la relación entre los dividendos pagados y el resultado neto del ejercicio anterior con un 144% en 2016. Hay que señalar que los dividendos pagados y el resultado neto del ejercicio anterior son los del total de la sociedad, dado que no se dispone de información del estado de flujos de efectivo separada por actividades. Así, para ENAGAS TRANSPORTE se

incluyen no únicamente los datos de la actividad de transporte, sino también de la actividad de regasificación y almacenamiento. En el caso de REDEXIS, los datos de 2014 incluyen el total de la sociedad REDEXIS GAS (y por lo tanto, los datos incluyen también la actividad de distribución), dado que no se dispone de información separada de la actividad de transporte.

En resumen, las empresas analizadas en su conjunto han satisfecho importantes dividendos a sus accionistas entre 2013 y 2016, y el porcentaje que representan dichos dividendos sobre el resultado del ejercicio anterior muestra cierta variabilidad.

7.3 Ratios sobre el servicio de la deuda

En cuanto a los ratios relacionados con el servicio a la deuda, se calcula por una parte la relación entre la deuda neta y el EBITDA y, por otra parte, el ratio de cobertura de la carga financiera.

El **ratio Deuda Neta / EBITDA** representa el número de veces que la deuda neta es superior al EBITDA, y representa la capacidad de una empresa para generar recursos suficientes a través de la explotación de su negocio, para devolver la deuda. Como se observa en el siguiente cuadro, este ratio ha ido evolucionando a la baja durante el periodo considerado, pasando de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016.

Cuadro 36. Deuda neta / EBITDA (nº de veces)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Por otra parte, se analiza el **ratio de cobertura de la carga financiera**, calculado como la relación entre el EBITDA y los gastos financieros, que representa la capacidad de una empresa de atender el pago de los intereses de la deuda, con los recursos generados por su negocio.

Para el conjunto de las empresas se observan ratios holgados y crecientes en el tiempo, pasando de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2013 a un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] en 2016. Todas las empresas mantienen ratios holgados en 2016, correspondiendo el valor más bajo a GN-T con 6,31 veces, pero seguido por ENG-TDN con 6,81 veces. Por último, cabe indicar que una parte muy relevante de los gastos financieros están asociados con deudas contraídas con empresas del grupo.

Cuadro 37. Cobertura carga financiera

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

7.4 Ratios de eficacia y productividad en relación con el personal

El cuadro 47 muestra el gasto por empleado o salario promedio por empleado para cada una de las 5 transportistas de gas⁴⁵.

Para ENG-T el salario medio por empleado se ha incrementado ligeramente durante el periodo pasado de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] miles de euros en 2013 a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] miles de euros en 2016. Los datos obtenidos para el resto de transportistas no son representativos de la actividad en su conjunto, dado que a cierre de 2016 ENG-TDN dispone de una plantilla de 1 persona, GEX-T de 1 persona y RED-I de 6 personas. En este sentido, el promedio para el conjunto de empresas ponderado por la plantilla de cada una de ellas es prácticamente coincidente con el dato de ENG-T.

En todo caso se señala la diferencia del [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] entre el salario medio de RED-I y ENG-T en 2016 considerando la plantilla a cierre de ejercicio y de un [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] al considerar la media de la plantilla de inicio y final de ejercicio.

Cuadro 38. Salario medio por empleado (miles de euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

En el cuadro 39 se presenta el ratio de eficacia sobre los gastos de personal, medido como los gastos de personal sobre los ingresos. Y, por otra parte, el ratio de productividad sobre los empleados, medido como los ingresos entre la plantilla media de empleados. Siendo estas magnitudes, ratios que se utilizan habitualmente a la hora de estimar la eficacia y productividad de una empresa en comparación con otras del mismo sector.

Cuadro 39. Eficacia sobre los gastos de personal (%) y Productividad sobre los empleados (miles de €)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Con respecto al ratio de eficacia sobre los gastos de personal, cuanto más pequeño sea el porcentaje, la eficacia de la empresa será mayor. Así, se observa que el ratio promedio de las 5 transportistas analizadas se ha mantenido estable entre el 3% y el 4% en el periodo 2013-2016.

⁴⁵ El ratio de gasto por empleado se ha calculado considerando en el denominador, en el caso del primer cuadro, la plantilla a cierre de cada ejercicio, reportada por las empresas por la Circular 5/2009 y en el caso del segundo cuadro con la media de la plantilla al inicio y a cierre de cada ejercicio. Cabe indicar que este último dato es distinto del dato de plantilla media que consta en la memoria de las cuentas anuales auditadas.

Con respecto al ratio de productividad de los empleados, cuanto mayor sea el importe, se considera que mayor es la productividad del factor trabajo dentro de la empresa, o que más valor añade cada empleado como resultado de su trabajo. Se observa una senda decreciente en el periodo 2013-2016 para el promedio de las 5 transportistas analizadas.

8 Actualización de balances por empresa

Este apartado tiene por objeto analizar qué empresas de transporte de gas natural se han acogido a la actualización de balances.

Visión general

La actualización de balances⁴⁶ consiste en la posibilidad de incrementar el valor contable y fiscal de los activos de la empresa atendiendo a la revalorización nominal que se haya producido a consecuencia de la inflación, de manera que se aproximen los valores contables y reales de los elementos patrimoniales de la empresa, normalmente a cambio del pago de un gravamen sobre el aumento del valor patrimonial.

En España la actualización de balances sólo puede realizarse cuando una Ley expresamente así lo autorice, y la última actualización había tenido lugar en el año 1996.

La Ley 16/2012, de 27 de diciembre, introdujo la posibilidad de acogerse a una actualización voluntaria de balances a ciertos contribuyentes del Impuesto de Sociedades, Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas e Impuesto sobre la Renta de no Residentes.

Con fecha 31 de enero de 2013, el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) aclaraba mediante Resolución que la actualización de balances que pueden realizar las empresas que lo deseen voluntariamente surtirá efectos retroactivos, contables y fiscales, a partir del 1 de enero de 2013.

En la Resolución del ICAC consta que la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, condiciona la rectificación de los valores contables y con ella la realización del hecho imponible, a la aprobación por el órgano competente (la Junta General de Accionistas en el caso de las sociedades de capital) del balance actualizado. En consecuencia, en el supuesto de que una empresa opte por acogerse a la revisión de valores, sólo podrá hacerlo en tiempo y forma: en el mismo plazo conferido para aprobar las cuentas anuales del ejercicio 2012 y previa elaboración de un balance *ad hoc* de actualización. El ICAC concluye que los elementos patrimoniales cuyo valor se rectifica son los incluidos en el balance a 31 de diciembre de 2012, por lo que determina que el inicio de la actualización

⁴⁶ La actualización de balances se realiza de forma voluntaria a nivel individual, como sociedad, de tal manera que dentro del grupo empresarial pueden acogerse a esta actualización del inmovilizado la matriz y/o sus sociedades dependientes, todas ellas, ninguna o algunas de ellas.

se podrá hacer, únicamente, sobre los ejercicios iniciados a partir del 1 de enero de 2013.

Elementos susceptibles de actualización

En general, serán actualizables los elementos de inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias situados tanto en España como en el extranjero. Lo serán también los elementos del inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias adquiridas en régimen de arrendamiento, y los elementos patrimoniales correspondientes a acuerdos de concesión registrados como activo intangible por las empresas concesionarias.

Gravamen único

Los sujetos pasivos que se acojan a la actualización deberán satisfacer un gravamen único del 5% sobre el incremento neto del valor que resulte de la misma.

Coefficientes de actualización

En el cuadro 49 se presentan los coeficientes de actualización de balances que establece la Ley 16/2012, en el *artículo 9, punto 5*. Los coeficientes se aplicarán de la siguiente manera:

- a) Sobre el precio de adquisición o coste de producción, atendiendo al año de adquisición o producción del elemento patrimonial. El coeficiente aplicable a las mejoras será el correspondiente al año en que se hubiesen realizado.
- b) Sobre las amortizaciones contables correspondientes al precio de adquisición o coste de producción que fueron fiscalmente deducibles, atendiendo al año en que se realizaron.

Cuadro 40. Coeficientes de actualización de balances – Ley 16/2012 (Art. 9)

COEFICIENTES DE ACTUALIZACIÓN	
Con anterioridad a 1 de enero de 1984	2,2946
En el ejercicio 1984	2,0836
En el ejercicio 1985	1,9243
En el ejercicio 1986	1,8116
En el ejercicio 1987	1,7258
En el ejercicio 1988	1,6487
En el ejercicio 1989	1,5768
En el ejercicio 1990	1,5151
En el ejercicio 1991	1,4633
En el ejercicio 1992	1,4309
En el ejercicio 1993	1,4122
En el ejercicio 1994	1,3867
En el ejercicio 1995	1,3312
En el ejercicio 1996	1,2679
En el ejercicio 1997	1,2396
En el ejercicio 1998	1,2235
En el ejercicio 1999	1,2150
En el ejercicio 2000	1,2089
En el ejercicio 2001	1,1839
En el ejercicio 2002	1,1696
En el ejercicio 2003	1,1499
En el ejercicio 2004	1,1389
En el ejercicio 2005	1,1238
En el ejercicio 2006	1,1017
En el ejercicio 2007	1,0781
En el ejercicio 2008	1,0446
En el ejercicio 2009	1,0221
En el ejercicio 2010	1,0100
En el ejercicio 2011	1,0100
En el ejercicio 2012	1,0000

Fuente: Ley 16/2012. Capítulo III: Art. 9. Actualización de Balances

De las cinco empresas transportistas de gas natural analizadas, GN-T ha sido la única que se ha acogido a la actualización de balances establecida en la Ley 16/2012, de 27 de diciembre.

El efecto de la actualización de balances en el ejercicio 2013, como primer año de aplicación, ha supuesto un incremento del inmovilizado material de 15,7 M€ en el activo del balance de GN-T (con una dotación para el ejercicio 2013 de 1,5 M€), cuya contrapartida contable es un incremento de la cuenta de *reserva de revalorización de la Ley 16/2012* de 14,9 M€ (partida incluida dentro de los fondos propios)⁴⁷ y un gravamen único, de acuerdo a la norma por la

⁴⁷ De acuerdo con la memoria de las cuentas anuales de GN-T 2013, el saldo de la reserva de revalorización Ley 16/2012 será indisponible hasta que sea comprobado y aceptado por la Administración tributaria. Dicha comprobación deberá realizarse dentro de los tres años siguientes a la fecha de la presentación de la declaración del gravamen único del 5% sobre el saldo acreedor de la cuenta Reserva de revalorización Ley 16/2012. Una vez efectuada la comprobación o transcurrido el plazo para la misma, el saldo de la cuenta podrá destinarse a la eliminación de resultados contables negativos, a la ampliación de capital social o transcurridos diez años contados a partir de la fecha de cierre del balance en el que se reflejaron las operaciones de actualización, a reservas de libre disposición. No obstante, el referido saldo sólo podrá ser objeto de distribución, directa o indirectamente, cuando los elementos patrimoniales

actualización, a favor de Hacienda Pública, cuantificado en un 5% sobre el valor del incremento de los elementos patrimoniales actualizados.

De lo anterior, se desprende que la revalorización de activos debe ser igual a su contrapartida contable, es decir, el incremento de la reserva de revalorización neta del efecto impositivo más el pago del gravamen único del 5%.

CONFIDENCIAL

actualizados estén totalmente amortizados, hayan sido transmitidos o dados de baja en el balance.

9 Conclusiones y recomendaciones

La Sala de Supervisión Regulatoria en el ejercicio de las funciones de supervisión y control de las actividades de transporte de energía eléctrica, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, concluye lo siguiente respecto a la posición económico-financiera y el rendimiento de las principales empresas de transporte del sector gasista, cuya retribución reconocida representa aproximadamente el 92% de la retribución de la actividad de transporte de gas, en el período 2013-2016, periodo de especial relevancia por los cambios introducidos en el marco de la retribución de la actividad por el Real Decreto-Ley 8/2014 y la Ley 18/2014:

Primera. – En lo que se refiere al activo cabe destacar lo siguiente:

- Durante el periodo objeto de análisis aumenta el activo total de estas empresas, con un aumento anual promedio del 2,0% y un crecimiento global del 4,3%. Este incremento se debe al incremento del activo corriente, mientras que el activo no corriente disminuye ligeramente.
- Dentro del activo no corriente, el inmovilizado material representa casi el 90% del total. Durante el periodo de análisis, el inmovilizado material se reduce.
- También se reducen durante el periodo considerado las inversiones en inmovilizado material Tanto para estas, como para el resto de variables consideradas, el peso de ENAGAS TRANSPORTE en los resultados obtenidos es muy significativo. A este respecto, cabe destacar que los datos de este informe se refieren a la actividad de transporte de ENAGAS TRANSPORTE, obtenida de la contabilidad separada para dicha actividad, que ha sido reportada a la CNMC en el ámbito de la Circular 5/2009.

Segunda. – Por lo que se refiere al patrimonio neto y el pasivo:

- El patrimonio neto del conjunto de empresas consideradas aumenta durante el periodo objeto de análisis. Destaca el incremento de los fondos propios durante el periodo considerado, mientras que la partida de subvenciones, donaciones y legados recibidos se reduce ligeramente en dicho periodo Por su parte, el pasivo total disminuye durante el periodo de análisis.
- Para el conjunto de empresas, dentro del pasivo no corriente la principal partida es deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas). De forma similar, la partida de deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas es la principal partida del pasivo corriente.

Tercera. – Durante el periodo considerado, los componentes de la cuenta de pérdidas y ganancias reflejan la siguiente evolución:

- El importe neto de la cifra de negocios se reduce durante el periodo considerado, representando los ingresos regulados el 100% del importe neto de la cifra de negocios.

- Se ha producido un descenso del 16,1% de los gastos de explotación durante el periodo 2013-2016. Este descenso se debe principalmente a la partida “Otros gastos de explotación” que se reduce casi un 16% de 2013 a 2016. Por otra parte, cabe destacar que durante el periodo objeto de análisis las empresas han aumentado su personal en un 3,3%,.
- El resultado de explotación se redujo durante el periodo de análisis para las empresas en su conjunto.
- El resultado financiero es negativo y disminuye durante el periodo considerado tanto por un descenso en el endeudamiento como por el descenso en el coste financiero de la deuda.
- El resultado neto del ejercicio se mantiene prácticamente constante para el conjunto de empresas. Para ENAGAS TRANSPORTE el resultado neto aumenta.

Cuarta. – Respecto a los principales ratios económico-financieros del periodo:

- En general, se observa que todas las empresas muestran una disminución de su ratio de apalancamiento entre 2013 y 2016..
- El ratio Deuda Neta / EBITDA ha ido evolucionando a la baja durante el periodo considerado.
- Por lo que respecta al ratio de cobertura de la carga financiera, calculado como la relación entre el EBITDA y los gastos financieros, para el conjunto de las empresas se observan ratios holgados y crecientes en el tiempo.
- Por lo que se refiere a la rentabilidad, en promedio para el conjunto de empresas analizadas, la rentabilidad económica (ROI) disminuye a lo largo del periodo analizado. Por empresas, destaca ENG-T.
- Por lo que se refiere al ROE, la rentabilidad financiera disminuye a lo largo del periodo analizado. Por empresas, destaca ENG-T.

Cabe señalar que los resultados obtenidos para los ratios de rentabilidad analizados, ROI y ROE, por las empresas transportistas durante el periodo considerado reflejan las características del marco retributivo que ha aplicado a la actividad durante dicho periodo. En particular, se observa que a pesar de la revisión a la baja de la retribución regulada del transporte que tuvo lugar en 2014, los ratios para el conjunto de la actividad y en particular para ENAGAS TRANSPORTE (que representa el 83% de la retribución de la actividad) son holgados para una actividad que, de acuerdo con el artículo 60.1 de la Ley 18/2014, está considerada como de bajo riesgo y, adicionalmente, son superiores a los de otras actividad reguladas comparables. Cabe recordar que el marco retributivo actual conlleva una retribución financiera sobre el valor neto de los activos de transporte superior al 11% (tomando en consideración conjuntamente la retribución financiera explícita y la retribución financiera implícita de la retribución por continuidad de suministro).

Considerando la evolución de los principales indicadores económico-financieros del período 2013-2016 para las principales empresas de transporte de gas, **la Sala de Supervisión Regulatoria recomienda:**

Primero.- Aun cuando el grado de apalancamiento que presentan las sociedades analizadas está dentro de los límites aceptables con carácter general, esta Sala, en coherencia con lo expresado en otros informes similares⁴⁸, considera que sería conveniente el establecimiento normativo de límites de apalancamiento adecuados para las actividades reguladas.

Segundo.- la Sala de Supervisión Regulatoria considera necesario que de cara al siguiente periodo regulatorio, se revise el marco retributivo de la actividad de transporte de gas, y en particular la tasa de retribución financiera que aplica a esta actividad para adecuarla a los mencionados principios establecidos en la Ley 18/2014, y todo ello, con el objeto de alcanzar el adecuado equilibrio económico-financiero del sistema gasista, y en beneficio de los consumidores.

Dicha tasa de retribución financiera debería establecerse de acuerdo con una metodología basada en el coste de los recursos propios y ajenos de las empresas que desarrollan esta actividad, y hará necesaria una revisión del esquema actual.

⁴⁸ Ver INF/DE/045/18 de 12 de abril de 2018 e INF/DE/074/18 de 28 de junio de 2018.

