

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES DE ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U., A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE LA DGPEM DE RETRIBUCIÓN DEFINITIVA DE NUEVAS ESTACIONES DE REGULACIÓN Y MEDIDA Y DE NUEVAS POSICIONES, PUESTAS EN SERVICIO EN 2012

Expediente INF/DE/070/18

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D. Benigno Valdés Díaz

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo.

En Madrid, a 10 de enero de 2019

De acuerdo con la función establecida en el artículo 7.35 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, y con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 2 del Real Decreto 326/2008, de 29 de febrero, la Sala de la Supervisión Regulatoria, emite el siguiente informe:

1. Antecedentes

Mediante escrito de 30 de enero de 2017, tuvieron entrada en esta Comisión sendos oficios de la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEM), de fechas 24 y 26 de enero de 2017, solicitando informe de nuevas instalaciones de ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U. (en adelante ENAGAS TRANSPORTE), puestas en marcha en los años 2012 y 2011, respectivamente.

Con fecha 1 de febrero de 2018, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC emite el Acuerdo¹ mediante el que informa a la DGPEM sobre la Propuesta de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida (ERMs) y de nuevas posiciones, puestas en servicio en 2012, todas ellas propiedad de ENAGAS TRANSPORTE.

Con fecha 20 de marzo de 2018, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC

¹ Acuerdo por el que se emite informe sobre la Propuesta de la DGPEM de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida y de nuevas posiciones, puestas en servicio en 2012, propiedad de ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U. (Expediente INF/DE/018/17).

emite el Acuerdo² por el que se emite informe sobre la Propuesta de la DGPEM de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida (ERMs) y de modificaciones de posiciones, puestas en servicio en 2011, todas ellas propiedad de ENAGAS TRANSPORTE.

Con fecha 19 de marzo de 2018, ENAGAS TRANSPORTE, en respuesta al trámite de audiencia de la DGPEM, efectuado con fecha 5 de marzo de 2018, remite a la Subdirección General de Hidrocarburos (SGH) las alegaciones sobre la Propuesta de Resolución de la DGPEM de reconocimiento de la retribución definitiva de posiciones y ERMs del año 2012.

Con fecha 10 de abril de 2018, la SGH solicita a esta Comisión informe relativo a los argumentos contenidos en las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE. Adjunto a su escrito, la SGH remite copia de la solicitud de ENAGAS TRANSPORTE, de fecha 19 de marzo de 2018, así como de las referidas alegaciones, recogidas en el documento titulado Anexo I.

Adicionalmente, adjuntos al escrito de alegaciones, ENAGAS TRANSPORTE incluye los siguientes anexos:

- Anexo II – Precedentes de modificaciones de posiciones análogas, ya reconocidas de forma definitiva.
- Anexo III – Extracto del informe de la CNE y de la información remitida para el cálculo de los unitarios vigentes de las modificaciones de posiciones.
- Anexo IV – Simulación en *winflow* de la ampliación de capacidad resultante al modificar una posición para conectar una nueva ERM.

Analizada la documentación remitida por parte de la SGH, esta Comisión ha realizado el presente informe, que tiene por objeto valorar las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE a la Propuesta de Resolución de la DGPEM de reconocimiento de la retribución definitiva de posiciones y ERMs del año 2012, tomando en consideración la información aportada por la sociedad.

Por su parte, esta Comisión entiende que las conclusiones alcanzadas en este informe pueden hacerse extensivas a las objeciones que ENAGAS TRANSPORTE pueda hacer sobre algunas de las instalaciones incluidas en la Propuesta de la DGPEM de reconocimiento de la retribución definitiva de posiciones y ERMs del año 2011, sobre el que esta Comisión también informó con fecha 20 de marzo de 2018, en los términos solicitados por la SGH.

2. Habilitación competencial

Corresponde a esta Comisión informar sobre la solicitud de informe de la SGH,

² Acuerdo por el que se emite informe sobre la Propuesta de la DGPEM de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida y de modificaciones de posiciones, puestas en servicio en 2011, propiedad de ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U. (Expediente INF/DE/017/17).

relativo a las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE, en relación a las referidas Propuestas de Resolución de la DGPEM, en virtud de la función establecida en el artículo 7.35 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, Ley 3/2013), y conforme con lo dispuesto en el artículo 2.4 del Real Decreto 326/2008, de 29 de febrero.

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la Ley 3/2013, así como el artículo 14.1.b) de su Estatuto Orgánico.

3. Normativa aplicable

Dado que esta Comisión ha informado (INF-DE-018-17) sobre la Propuesta de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida (ERMs) y de nuevas posiciones, puestas en servicio en 2012 y para no reiterar la normativa aplicable, nos remitimos a lo ya indicado en dicho informe.

4. Consideraciones sobre las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE

4.1 Cuestión previa

ENAGAS TRANSPORTE alude al informe de la CNMC, de fecha 1 de febrero de 2018, para concluir que la Propuesta de Resolución de la DGPEM se basa en los criterios establecidos en el mismo, limitándose la Propuesta a *exponer las posiciones y ERMs reconocidas, sin justificar en ningún momento por qué se aleja de lo establecido en las actas de puesta en marcha y de los criterios seguidos hasta la fecha para instalaciones análogas.*

ENAGAS TRANSPORTE considera que es el informe de la CNMC el que motiva y detalla las razones por las que algunas instalaciones incluidas en la Propuesta de resolución de la DGPEM, no se propone retribuir en los términos solicitados por ENAGAS TRANSPORTE. En concreto, ENAGAS TRANSPORTE alude a que *es necesario acudir al informe de la CNMC, para ver cuáles han sido los motivos esgrimidos para dejar de retribuir algunas de las instalaciones.*

De lo dicho, ENAGAS TRANSPORTE realiza sus alegaciones teniendo en consideración el informe de esta Comisión, cuyos criterios considera han sido validados por la DGPEM en su Propuesta final, toda vez que *la Propuesta no justifica los motivos en los que se basa para no reconocer algunas de estas instalaciones, pudiéndose incluso pensar que se ha tratado de una omisión involuntaria.*

Frente a estas afirmaciones, ha de indicarse que los argumentos esgrimidos por esta Comisión en su informe de 1 de febrero de 2018 van precedidos de un análisis detallado de la regulación aplicable y de las instalaciones objeto de retribución, y que las conclusiones alcanzadas se fundamentan en dichos análisis.

A continuación, se exponen y analizan los aspectos fundamentales de las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE.

4.2 Alegaciones de ENAGÁS TRANSPORTE

A continuación, se recogen las alegaciones resumidas de ENAGAS TRANSPORTE:

1. Se reconozcan las modificaciones de posición (instalaciones 1, 4, 5, 6 y 7) en base a la regulación vigente y la información contenida en el acta de puesta en marcha. Esto implica reconocer su valor unitario (por diferencia entre el valor final e inicial) y la inversión informada en la auditoría.
2. Se reconozca el coeficiente de posterioridad de las ERMs, en base a lo establecido en la regulación, al haberse en todos los casos construido después del gasoducto y añadirse una derivación.
3. Se reconozcan los trabajos para el inmovilizado realizados con posterioridad la puesta en servicio en el valor de inversión.
4. De manera subsidiaria al punto anterior se descuenta únicamente los márgenes empresariales aplicados a las instalaciones puestas en marcha tras la segregación (instalaciones 6, 7 y 8), según propone la CNMC.

Dicho esto, cabe señalar que ENAGAS TRANSPORTE estructura sus alegaciones en dos apartados diferenciados.

El primero de ellos cuestiona la falta de retribución de las posiciones informadas, así como las razones en las que se fundamentan las conclusiones expuestas por la DGPEM en su Propuesta de Resolución. En concreto, ENAGAS TRANSPORTE considera que el no reconocimiento retributivo de las posiciones, objeto del informe, es injustificado, tanto desde un punto de vista regulatorio, como desde un punto de vista técnico.

En el segundo de los apartados, ENAGAS TRANSPORTE manifiesta su disconformidad en relación al criterio adoptado por la DGPEM, en lo relativo a no considerar como costes justificados algunos importes imputados como costes internos activados, detrayéndolos de los costes de inversión auditados de las instalaciones objeto de retribución.

A este respecto, ENAGAS TRANSPORTE establece en su planteamiento una diferenciación entre los costes internos activados detrídos porque la puesta en servicio de la instalación es anterior a la segregación de su matriz ENAGAS, S.A., de aquellos costes internos activados reconocidos, pero detrídos del coste de la inversión, porque estaba pendiente de informar el margen empresarial aplicado cuando se elaboró el informe.

4.3 Consideraciones sobre las alegaciones

4.3.1 Sobre las posiciones incluidas en las instalaciones 1, 5, 6 y 7

Como cuestión básica y previa a considerar sobre las alegaciones presentadas por ENAGAS TRANSPORTE sobre la retribución de la modificación de las posiciones, y para tener en cuenta por la DGPEM en la inclusión, o no, en el sistema retributivo de una modificación y/o ampliación de una instalación de transporte, es lo establecido en el artículo 17.3 del Real Decreto 949/2001, que indica:

3. El Ministerio de Economía fijará una valoración específica para aquellas instalaciones autorizadas de forma directa que posean características técnicas singulares. Idéntica consideración tendrán aquellas inversiones que impliquen modificaciones de instalaciones existentes siempre que ello suponga un aumento de la capacidad de esa instalación.

De igual forma, el artículo 5 del Real Decreto 326/2008 establece que:

Artículo 5. Inclusión de nuevas instalaciones de transporte en el régimen retributivo.

1. El titular de una instalación de transporte deberá solicitar, a la Dirección General de Política Energética y Minas, la inclusión definitiva en el régimen retributivo de una nueva instalación o la modificación de la retribución de una instalación existente, cuya capacidad hubiera sido ampliada para lo que se requerirá

Asimismo, en el artículo 3.1, de la Orden ITC/3128/2011, se determina que:

1. Las modificaciones y/o ampliaciones de instalaciones de transporte existentes sólo serán incluidas en el régimen retributivo cuando supongan un aumento de capacidad y estén afectadas a la propia actividad. Desde el punto de vista del sistema retributivo, se considerará que las ampliaciones de instalaciones de transporte son independientes de la instalación original incluyéndose en él de manera individualizada.

Por tanto, es de relevancia determinar si las inversiones realizadas en las posiciones de derivación, identificadas en el informe de la CNMC (INF-DE-018-17) como 1³, 5⁴, 6⁵ y 7⁶, suponen, o no, un aumento en la capacidad de derivación de las citadas posiciones, puesto que en el caso de que se concluya que no hay aumento de capacidad de derivación, indudablemente conllevará la no inclusión en el sistema retributivo de las mencionadas inversiones, y ello, con independencia de lo recogido en las actas de puesta en marcha o cualquier otra consideración indicada por ENAGAS TRANSPORTE, puesto que no se puede ignorar, con carácter previo, lo dispuesto en el artículo 17.3, del Real Decreto 949/2001, ni el artículo 5 del Real Decreto 326/2008, ni en el artículo 3.1, de la Orden ITC/3128/2011.

A continuación, y por lo ajustado al caso de lo que se indica, se recoge lo que fue argumentado por esta Comisión en su informe (INF-DE-018-17), de 1 de febrero de 2018:

³ Modificación de la posición de derivación 15.24, del Gasoducto Valencia-Alicante

⁴ Modificación de la posición de derivación I-001 del Gasoducto Llanera-Villalba

⁵ Ampliación de la posición de derivación O-24, del gasoducto Almendralejo-Salamanca

⁶ Ampliación de la posición de derivación B-02, del Gasoducto Haro-Burgos

Por su parte, el apartado 1 del artículo 2, de la Orden ITC/3128/2011, define lo que es una posición⁷ de un gasoducto, así como determina que la misma puede ser construida de forma simultánea o posterior a las instalaciones que conectan, estableciendo que una posición se realiza con simultaneidad cuando se incluye en el proyecto inicial o cuando se solicite su inclusión por parte del distribuidor o transportista al menos un año antes de la fecha de puesta en servicio de la línea.

Adicionalmente, el apartado 2 establece que las posiciones de derivación incluyen un elemento de seccionamiento y las posiciones de trampa de rascadores una derivación y un seccionamiento, por lo que, a la hora de valorarlas, se aplicará el coeficiente correspondiente. En el caso de las posiciones complejas, considerando como tales las que incluyen dos o más derivaciones o trampas de rascadores, se tratarán a efectos de cálculo de la retribución como ampliación de posición.

Por otro lado, el apartado 1 del artículo 3 de la Orden ITC/3128/2011 establece que las modificaciones y/o ampliaciones de instalaciones de transporte existentes sólo serán incluidas en el régimen retributivo cuando supongan un aumento de capacidad y estén afectadas a la propia actividad. Desde el punto de vista del sistema retributivo, se considerará que las modificaciones y/o ampliaciones de instalaciones de transporte son independientes de la instalación original, incluyéndose en él de manera individualizada.

Finalmente, al objeto de clarificar cuando, en concreto, hablamos de una ampliación de una instalación y cuando de una modificación de instalación, podemos concluir que se produce la ampliación de una instalación existente si las actuaciones llevadas a cabo sobre la misma hacen posible que una instalación aumente su capacidad por la incorporación de nuevos equipos o modificación de alguno de sus equipos en servicio; por su parte, podemos concluir que se produce la modificación de una instalación existente si las actuaciones que, una vez autorizadas administrativamente, se llevan a cabo, hacen posible que un tipo de

⁷ Artículo 2. Posiciones de un gasoducto.

1. Se define como posición de un gasoducto de transporte al conjunto de elementos que permiten el seccionamiento y/o derivación del gas circulante por el mismo, y se considera compuesta por el terreno necesario, incluido el que pueda corresponder a las estaciones de regulación y medida (ERMs), junto con sus accesos, válvulas (de línea y de conexiones), tuberías, by-passes, venteos, en su caso trampas de rascadores, y aquellos elementos y sistemas, pasivos y/o activos, de protección, seguridad, comunicación, control, alimentación eléctrica, odorización, determinación de calidad del gas, así como cualquier otro equipamiento necesario para el correcto funcionamiento de la instalación y de conexión con instalaciones propias o de terceros durante toda la vida útil retributiva del activo.

Se diferencian, por su funcionalidad y grado de equipamiento, tres tipos de posiciones: seccionamiento (posiciones Tipo S), derivación (posiciones Tipo D) y trampa de rascadores (posiciones Tipo T).

Cuando una posición tenga trampas de lanzamiento y recepción de rascadores se considerarán dos posiciones de trampa de rascadores.

instalación (por ejem. una posición tipo S) se convierta en otro tipo de instalación (por ejem. en una posición tipo D).

A la vista de la normativa que le es de aplicación, una vez analizados los planos “as built” facilitados por ENAGAS mediante correos electrónicos (véase Anexo I), esta Sala pone de manifiesto que:

- 1) Las soluciones constructivas relativas a los proyectos 1, 5, 6 y 7 no se corresponden con lo considerado en la Propuesta, ni con lo solicitado por parte de ENAGAS, al quedar constatado que, para cada uno de los proyectos referenciados, no se trata de modificaciones/ampliaciones de las posiciones existentes, por tratarse de actuaciones constructivas que permiten la conexión de nuevas instalaciones, en este caso las ERM/EM asociadas a las mismas, pero que no implican un aumento de la capacidad de derivación, ni un cambio del tipo de posición, p.e.: de posición de seccionamiento a posición de derivación.*

A efectos retributivos, para el conjunto de estas instalaciones, esta Sala considera que, al tratarse de trabajos llevados a cabo para permitir la conexión de las ERM/EM, debe reconocerse el coste de su construcción, imputándose el mismo a la nueva ERM/EM.

Es evidente que la capacidad de derivar gas en una posición de derivación se corresponde con el caudal máximo de gas que se puede derivar de un gasoducto.

Este caudal máximo viene determinado, entre otros parámetros, por el diámetro de las inserciones (picajes) del by-pass sobre la obra lineal del gasoducto, por la velocidad máxima admisible del gas vehiculado, por la presión máxima autorizada del gasoducto, y por la presión de salida de la derivación.

Por lo que, para un gasoducto determinado y en una posición de derivación concreta, no es posible aumentar dicha capacidad de derivar gas, salvo que se construya un nuevo by-pass sobre la obra lineal, o se amplíe el diámetro de las inserciones (picajes) del by-pass sobre la obra lineal del gasoducto los orificios de salida.

Para determinar las velocidades máximas del gas natural en las instalaciones nos remitimos al Procedimiento de Detalle-10 (PD-10)⁸ *del Cálculo de la Capacidad de las Instalaciones*, en donde se indica la velocidad máxima del gas en distintas instalaciones (líneas de gas en regasificación, en gasoductos

⁸Aprobado por Resolución de la DGPEM de 20 de abril de 2007, Modificado por la Resolución de 30 de abril de 2012, de la DGPEM, por la que se publica el protocolo de detalle PD-14 «Criterios de definición del grado de saturación de las Estaciones de Regulación y Medida y Estaciones de Medida y Procedimiento de realización de propuestas de actuación» y se modifica el protocolo de detalle PD-10 «Cálculo de la capacidad de las instalaciones» (modificación del apartado 6.3.4). Publicada en B.O.E el 28 de mayo de 2012

primarios y secundarios en EM de ultrasonidos), y en las que recurrentemente se indica que dicha velocidad máxima del gas es 20 metros/segundo (ver las referencias que se recogen en el anexo I).

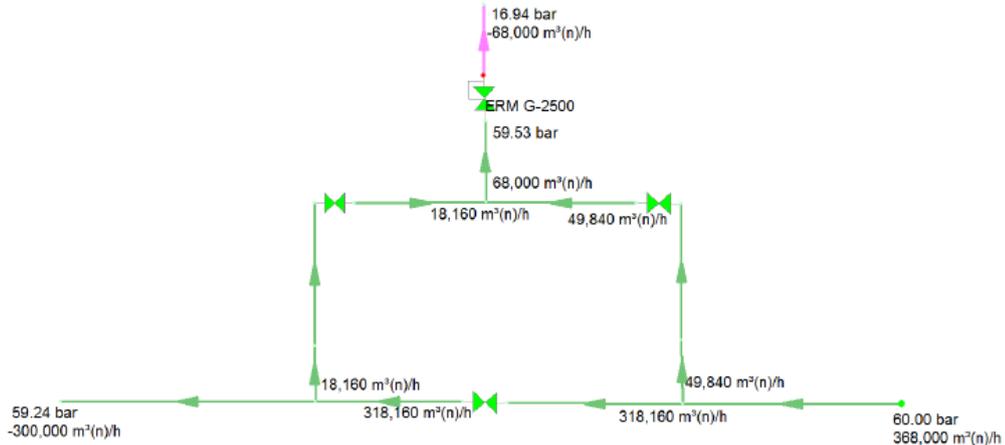
Por tanto, se puede indicar lo inexacto y sesgado de la valoración emitida por ENAGAS TRANSPORTE, en la página 8 del anexo de sus alegaciones, en relación con la velocidad máxima del gas, haciendo referencias a las velocidades que se alcanzan en los reguladores o que son referencias a normas internacionales e indicando que *“en cualquier caso, la capacidad de una derivación no está limitada por las velocidades que se alcanzan en las conexiones”*, al ser todo ello contrario a lo establecido en el PD-10.

A estos efectos, ENAGAS TRANSPORTE en su anexo IV muestra dos simulaciones realizadas con el simulador Winflow⁹, donde se indica que *“la capacidad de derivación aumenta al introducir una nueva derivación y una nueva ERM, con la configuración habitual, es decir, conectando en el by-pass de una posición de seccionamiento y derivación existente. Se han utilizado los diámetros de tubería y tamaños de ERM correspondientes a la posición 15.24 (Alicante), incluida en el trámite de audiencia”*.

⁹ «WINFLOW es un software de simulación de transporte de fluidos en régimen estacionario, basada en fórmulas hidráulicas de pérdida de carga, mediante la cual Enagás reproduce la red española de transporte de gas natural. La herramienta reproduce las condiciones del fluido en el sistema teniendo en cuenta parámetros físicos característicos de los distintos elementos que condicionan su transporte tales como diámetro, longitud, rugosidad y eficiencia de todos los gasoductos, presiones, caudales y temperatura en la red de transporte, curvas de diseño de estaciones de compresión y características de cada una de las válvulas principales del sistema»

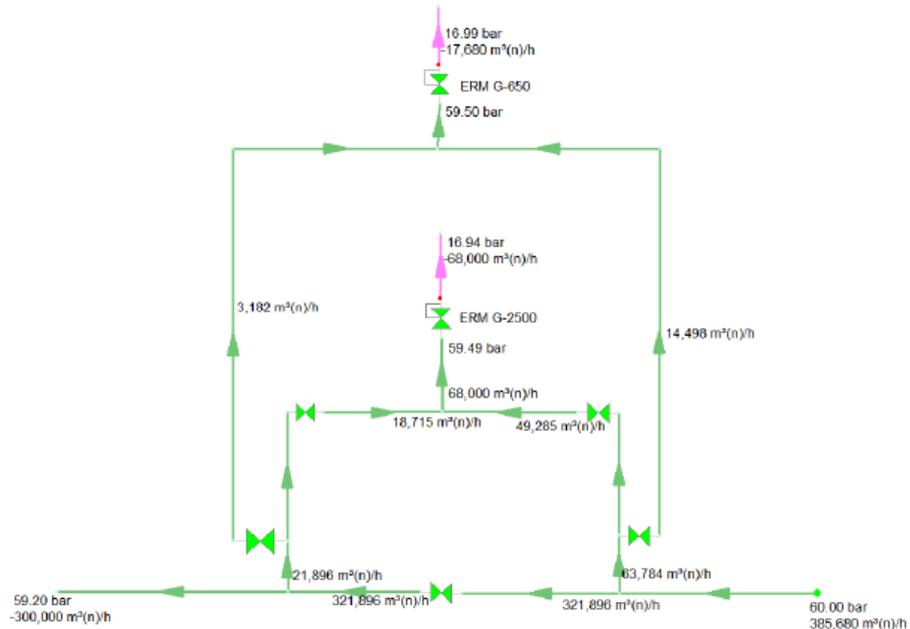
CASO 1

- Con posición sin ampliar y salida por ERM G-2500.



CASO 2

- Con posición ampliada con nueva salida por ERM G-650.



A este respecto, esta Comisión indica que no es cierta la afirmación de ENAGAS TRANSPORTE “la capacidad de derivación aumenta¹⁰ al introducir una nueva

¹⁰ Ver el anexo IV de las alegaciones de ENAGAS TRANSPORTE

derivación y una nueva ERM, con la configuración habitual”, siendo la tesis de esta Comisión que lo único que ocurre es que se hace un mayor uso de la capacidad de derivación disponible, sin que ello suponga aumento de la capacidad de derivación de la posición, por lo que las nuevas instalaciones de conexión de la posición con la nueva ERM no darían derecho a su retribución.

Siguiendo el razonamiento de ENAGAS TRANSPORTE, también se podría aumentar la capacidad de derivación de la posición (CASO 1) aumentando a 3 el número de líneas de la ERM G-2500, por lo que el caudal a derivar pasaría en la ERM G-2500 a 136.000 Nm³/h, caudal muy superior al caudal del CASO 2 de 85.680 Nm³/h, y todo ello sin tener que realizar actuación alguna sobre la posición de derivación. Por lo que se pone en evidencia lo incorrecto del argumento de ENAGAS TRANSPORTE

En relación con la información contenida en las actas de puesta en marcha de estas instalaciones indicar que, si bien su inclusión en dichas actas es condición necesaria para la inclusión de las instalaciones en el sistema de retribución, no es condición suficiente en tanto no se cumpla el principio de que la nueva instalación suponga un aumento de la capacidad, tal y como establece la regulación aplicable.

En relación con los precedentes indicados por ENAGAS TRANSPORTE en su anexo II, de modificaciones de posición análogas ya reconocidas y puestas en marcha en 2009, indicar que, en dicho expediente, de forma indebida, no fue considerado el requisito del aumento de capacidad, pero no cabe argüir dichos hechos como causa para obviar la aplicación lo dispuesto en el artículo 17.3, del Real Decreto 949/2001 y en el artículo 5 del Real Decreto 326/2008. Por otra parte, indicar que los dos reales decretos referidos, junto con el artículo 3.1, de la Orden ITC/3128/2011 que todavía no había sido publicado en la fecha de la puesta en marcha de dichas instalaciones de 2009, sí resultan de aplicación a las instalaciones objeto de este informe que se pusieron en marcha en 2012.

En conclusión, y por las razones expuestas relativas a no haber incremento en la capacidad de derivación, no cabe incluir en el sistema retributivo las modificaciones de las posiciones de derivación 15.24, del Gasoducto Valencia-Alicante, I-001 del Gasoducto Llanera-Villalba, O-24, del gasoducto Almendralejo-Salamanca y B-02, del Gasoducto Haro-Burgos,

4.3.2 Sobre la retribución de la posición incluida en la instalación 4

Sobre este caso ENAGAS TRANSPORTE indica que:

En la posición B.20-05 se hizo una modificación de la posición diferente a la habitual. Se conectó a la línea principal en lugar del by-pass del seccionamiento como en el resto de instalaciones. El motivo es sencillo de entender, ya que se trata de una posición final de gasoducto, por lo que, en este caso, las ventajas de conectar al by-pass no existen. Sin embargo, consideramos que, como venimos expresando, prácticamente no hay diferencia técnica o económica entre conectar en un punto u otro. Por eso solicitamos que sea reconocida como una modificación de posición.

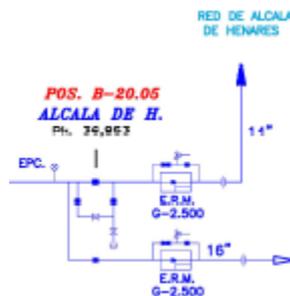
A este respecto la CNMC indica en su informe de 1 de febrero de 2018 que

Por su parte, para el proyecto de instalaciones 4, relativo a la Ampliación de la posición de derivación B-20.05, del Gasoducto Rivas-Loeches- Arganda-Alcalá de Henares, en el término municipal de Alcalá de Henares (Madrid), y la instalación de una ERM G-2500, en la Propuesta se ha considerado la posición B-20.05 como una ampliación a posición de derivación, en 12" y posterior a la construcción de la obra lineal.

Si analizamos detenidamente el plano facilitado a esta Comisión por parte de ENAGAS, en el mismo se pone de manifiesto que la posición B-20.05 es una nueva posición de seccionamiento, instalada sobre la antena que sale en picaje directo sobre el gasoducto principal, seccionándola, y cuyo diámetro es de 10", como puede comprobarse en el plano.

Según lo expuesto, esta Sala considera que la posición B-20.05 debe ser tratada como una posición nueva y simultánea, ya que no se ha insertado una derivación sobre la obra lineal del gasoducto, construyéndose una nueva posición de seccionamiento, necesaria para llevar a cabo la conexión y construcción de la nueva ERM G-2500.

Asimismo, la CNMC incluye el siguiente esquema, donde claramente se puede ver que la posición B-20-05 en sí misma no está afectada, y de ella no se hace nueva derivación, sino que se hace un picaje directo sobre la obra lineal del gasoducto Rivas-Loeches-Arganda-Alcala de Henares para dar suministro a la nueva ERM G-2500, por lo que se puede indicar que en este caso el acta de Puesta en Servicio es inexacta en la descripción de las instalaciones, en lo relativo a este punto:



En conclusión, se considera que se ha construido un picaje directo de 10" sobre el gasoducto Rivas-Loeches-Arganda-Alcala de Henares, en el que a su vez se ha construido una posición de seccionamiento de 10", con derecho a retribución, sin que ello suponga en sí mismo modificación de la posición B-20-05, si bien pudiera parecerlo por su proximidad geográfica.

Adicionalmente, indicar que la solución técnica dada por ENAGAS TRANSPORTE, para aumentar la capacidad de derivación del gasoducto mediante un picaje directo es una solución real, que aumenta la capacidad de derivación de forma efectiva, y no como arguye ENAGAS TRANSPORTE para las posiciones de las instalaciones denominadas 1, 5, 6 y 7, en las que no hay aumento de capacidad de derivación.

4.3.3 Sobre el coeficiente de posterioridad de las ERMs

Sobre este asunto ENAGAS TRANSPORTE indica que:

La retribución de las instalaciones se ha fijado siempre y hasta la fecha en base a lo establecido en la regulación vigente en el momento de la puesta en servicio y con las características técnicas contenidas en el acta de puesta en marcha, previa obtención de autorización administrativa del proyecto correspondiente, no en base a interpretaciones técnicas posteriores de la CNMC, y que contradicen lo que la propia CNMC ha establecido anteriormente (en este caso en el establecimiento de los costes unitarios de inversión vigentes), y que incluso pudieran poner en entredicho el acta emitida por el Delegado de Industria.

Por otro lado, el Anexo V de la Orden ITC/3520/2009 establece que “(2) Una ERM/EM es posterior cuando se inserte una nueva posición de derivación (tipo D), o se transforme una posición de seccionamiento (tipo S) existente en posición de derivación (tipo D)”

Esta Comisión entiende que la normativa ha de prevalecer sobre las interpretaciones que puedan recogerse en las actas de puesta en servicio, en consecuencia, no cabe atender la reclamación de ENAGAS TRANSPORTE sobre el coeficiente de posterioridad para las ERM ubicadas en las posiciones: 15.24 del gasoducto Valencia- Alicante, B 20.05 del gasoducto Rivas-Loeches-Arganda-Alcala de Henares, I-001 del gasoducto Llanera- Villalba, O.24 del gasoducto Almendralejo –Málaga y B-02 de del gasoducto Haro-Burgos.

4.3.4 Sobre los costes internos activados no reconocidos a instalaciones con puesta en marcha anterior al 1 de julio de 2012

ENAGAS TRANSPORTE solicita que, en el valor de inversión, se reconozcan los trabajos para el inmovilizado realizados con posterioridad a la puesta en servicio de la instalación a retribuir.

Analizando los valores de inversión auditados considerados en la Propuesta de la DGPEM, se observa que, para algunas de las instalaciones, ciertos importes incluidos en la partida denominada *Costes internos activados* no son tenidos en cuenta en el valor de inversión auditado, debido a que las instalaciones referidas se pusieron en servicio con anterioridad al 2 de julio de 2012, correspondientes a las instalaciones denominadas 2 y 3.

En concreto, la DGPEM no considera justificada la activación de dichos costes internos¹¹, dado que la filial ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U., comenzó a existir el 2 de julio de 2012, cuando las instalaciones fueron puestas en servicio en una fecha anterior.

Esta Comisión indica que, con carácter general, las instalaciones pasan de estar contabilizadas, en las cuentas del inmovilizado de activos en curso a las cuentas del inmovilizado de los activos en servicio, y ello, cuando se realiza la puesta en servicio de la instalación.

¹¹ El valor de dichos costes no justificados, para las instalaciones de la Propuesta, asciende a 67.239,05 euros.

En el caso de estas instalaciones coincide la puesta en servicio de las mismas con la segregación de la actividad de transporte de la empresa ENAGÁS, S.A., a ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U., en donde se traspasan los inmovilizados de una a otra empresa, es por ello que los activos ya puestos en marcha deberían incluir los costes a ellos asociados, sobre todo los que tengan fechas de devengo más antiguas, como pueden ser los costes internos activados relativos a la elaboración y desarrollo del proyecto, pero no aquellos costes internos activados de fecha de devengo posterior a la fecha de puesta en servicio.

En relación con este aspecto indicar que, los costes activados con fecha de devengo posterior a la fecha de puesta en servicio quedan recogidos e incluidos en los valores unitarios de operación y mantenimiento de las instalaciones de transporte¹², por lo que no cabe el doble pago de los mismos. En consecuencia, y dado que ya se pagan como costes de O&M, esta Comisión considera no han de pagarse doblemente como costes de inversión.

4.3.5 Sobre los costes internos activados no reconocidos por estar pendiente de informar el margen empresarial aplicado

ENAGAS TRANSPORTE informa en sus alegaciones del margen intragrupo por ella aplicado por valor de 22.646,48 €, por un total de facturas de 173.623,03 €, por lo que se debe proceder a dicho ajuste en las instalaciones denominadas 6, 7 y 8, reconociendo el valor de la diferencia entre ambas cifras como coste a retribuir.

5. Conclusiones

De acuerdo con los apartados precedentes esta Sala informa sobre las alegaciones de ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U., a la Propuesta de la DGPEM de retribución definitiva de nuevas estaciones de regulación y medida y de nuevas posiciones, puestas en servicio en 2012, confirmando lo indicado en anterior informe de esta Comisión, sobre este asunto, de fecha 1 de febrero de 2018.

Las modificaciones de las instalaciones de las posiciones de derivación, para tener derecho a retribución, tienen que conllevar el aumento de la capacidad de derivación de la posición, hecho que no resulta acreditado a la vista de la configuración de las nuevas instalaciones de conexión de las ERMs

Procede reconocer, sin embargo, los correspondientes costes internos activados referidos a las instalaciones 6, 7 y 8, una vez recibida la información necesaria relativa al margen intragrupo.

¹² En la partida de Costes de Operación y Mantenimiento Activados

ANEXO I:

**REFERENCIAS A LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL GAS EN EL PD-10 -
CÁLCULO DE LA CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES -**

ANEXO I: REFERENCIAS A LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL GAS EN EL PD-10 - CÁLCULO DE LA CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES

- **4. Cálculo de la capacidad de plantas de regasificación**

- 4.5 Capacidad de líneas de interconexión de líquido-gas

- La capacidad en líneas, volumen por unidad de tiempo a transportar, se calculará atendiendo a las siguientes velocidades máximas en cualquier punto de la línea:*

- Líneas de líquido: 8 m/sq*
 - Líneas de gas: 20 m/sq*

- **6.1 Cálculo de la capacidad de un gasoducto**

- 6.1.4 Otros factores que influyen en la capacidad de un gasoducto

- De acuerdo con las formulas expuestas, también influyen otros factores como las propiedades físicas del gas (densidad, coeficiente de compresibilidad, temperatura). Por ejemplo, es importante tener en cuenta la temperatura del gas para determinar con exactitud la capacidad de un gasoducto, sobre todo cuando se calcula la capacidad aguas abajo de una estación de compresión. Si bien, en la práctica se suele considerar la temperatura media del fluido a lo largo de la tubería.*

- Otro de los parámetros que limitan la capacidad es la velocidad máxima a considerar para el transporte y distribución, debido a que es necesario que el ruido y las vibraciones que se producen a lo largo de este se encuentren dentro de los límites máximos establecidos. A nivel internacional, se considera como velocidad máxima para el transporte y distribución por gasoducto 20 m/s.*

- **6.1.5 Parámetros y consideraciones para el cálculo de las capacidades de un gasoducto**

- En resumen, la capacidad de un gasoducto se calculará, utilizando simuladores y programas de cálculo de reconocido prestigio, teniendo en cuenta los siguientes parámetros y consideraciones:*

- El diámetro interior y la longitud del gasoducto*

- El factor de fricción del gasoducto*
 - La presión de entrada*
 - La presión mínima de garantía en los puntos de entrega del mismo*
 - Una velocidad máxima del gas de 20 m/s, independientemente de que las presiones resultantes sean superiores a los valores mínimo indicados*
 - La diferencia de altitud entre el origen y el final del tubo si es ésta significativa*
 - La temperatura del gas*
 - El coeficiente compresibilidad del gas*
 - La densidad del gas natural.*

- Si otro parámetro diferente a los mencionados fuese considerado en los cálculos, el operador lo tendrá que informar para que sea conocido por los usuarios del sistema.*

- **6.3.3 Medidores por ultrasónicos**

- En el caso de que la medida se realice con un medidor por ultrasonidos, su capacidad será la indicada por el fabricante, siendo la velocidad del gas el parámetro que limitará esta capacidad, esta velocidad no debe superar los 20 m/sq.*

- **8. Cálculo de la capacidad de redes de distribución y de redes de transporte secundario.**

- 8.1 Aspectos relevantes para el cálculo de la capacidad

- La capacidad de una red de distribución, o de transporte secundario, viene dada por la combinación del cálculo de la capacidad de los elementos que la constituyen, es decir, por el máximo caudal que puede vehicular a través de las redes y por el máximo caudal vehiculable a través de las estaciones de regulación y/o medida.*

A pesar de que no todos los operadores de las redes de distribución y de transporte secundario calculan de forma idéntica la capacidad de sus sistemas, sí coinciden en los conceptos generales a aplicar, siendo éstos los siguientes:

- a) Disponer de un modelo matemático que reproduzca el comportamiento aproximado de la red en la hora de máxima emisión, utilizando un simulador de redes de reconocido prestigio.
- b) El cálculo de la distribución de flujos y presiones en la red se realizará en estado estacionario, es decir las entradas del sistema son iguales a las salidas del mismo.
- c) Se considerarán los flujos de entrada y salida correspondientes a la hora de máxima emisión del sistema:

- Flujos de entrada: los aportes de las estaciones de regulación y/o medida de cabecera del sistema.
- Flujos de salida: los correspondientes a consumidores industriales y a puntos de entrega a redes y/o consumidores doméstico-comerciales.

En consumidores industriales se considerarán los datos disponibles de su consumo horario real, y en su defecto se determinará su consumo horario medio en función de su facturación y horas de utilización estimadas.

Los valores de los flujos de salida deberán ser los correspondientes a un escenario climatológico de máxima demanda (ola de frío), y contemplarán los factores de simultaneidad correspondientes.

Dichas previsiones se obtendrán de las aplicaciones de predicción de demanda consideradas en el protocolo de detalle correspondiente.

- d) Se considerará la reserva de capacidad correspondiente al crecimiento vegetativo doméstico-comercial, así como las puestas en servicio previstas en consumidores industriales.
- e) Presión máxima de cálculo en las entradas al sistema (PCTT/PCTD): Serán las establecidas en las Normas de Gestión Técnica del Sistema en su apartado 2.4.4., o en los acuerdos mutuos definidos entre Distribuidor y GTS/Transportista, siempre que no se supere la presión máxima de operación autorizada.
- f) Presiones mínimas de cálculo:
Presiones mínimas que son necesarias disponer en la entrada de los puntos de entrega, para garantizar como mínimo los valores de presión definidos en el apartado 2.5.2. de las Normas de Gestión Técnica del Sistema.
- g) Velocidad máxima del gas: 20 m/seg, independientemente de que las presiones resultantes sean superiores a los valores mínimos indicados.
- h) Caudal máximo suministrable desde las estaciones de regulación y/o medida situadas en cabecera del sistema, según los criterios indicados en el apartado 6.3.