



**Alegaciones formuladas por GASNAM ante la CNMC en el  
trámite de audiencia de la Propuesta de Circular de Peajes  
EXPEDIENTE: CIR/DE/003/19**

**30 de septiembre de 2019**



Gasnam es una asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad, tanto terrestre como marítima, en la península Ibérica.

Actualmente cuenta con 130 socios de múltiples sectores: energía, automoción, ingeniería, transporte de mercancías y viajeros, puertos, navieras, astilleros, universidades y administraciones.

GASNAM agradece la oportunidad de hacer llegar nuestros comentarios al proceso de consulta pública abierto por la Comisión Nacional de Mercados y Competencia a la circular por la que se establece la **metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural**.

El uso de Gas Natural en aplicaciones de movilidad (GN Comprimido y GN Licuado) ya es una realidad, se trata del combustible alternativo de mayor potencial no sólo de futuro si no de presente. Mezclado con gas renovable (biometano o hidrógeno) lo hace sea una energía la transición para una economía baja en carbono, con muy bajas emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> y PM, entre otras ventajas nos encontramos ante:

- Una tecnología completamente madura.
- Aporta una importante mejora medioambiental.
- Generara ahorros económicos relevantes.
- Además de su alta disponibilidad, flexibilidad y escalabilidad.

La versatilidad de Gas Natural le confiere un rol principal en el futuro el desarrollo de energías renovables como Biometano e Hidrógeno:

- Es perfectamente intercambiable con biometano.
- Combinable con el H<sub>2</sub>.
- Permitirá aprovechar las infraestructuras actuales de Gas Natural para el desarrollo gases renovables sin necesidad de inversiones adicionales.

Adicionalmente se precisa de la necesidad de creación de un Plan nacional de desarrollo de gas renovable (análogo a los principales EE.MM. de la UE):

- Mecanismos de apoyo al desarrollo de esta tecnología.
- Marco regulatorio estable que permita e incentive la promoción de gas renovable.
- La creación de un mercado de Certificados de origen gas renovable.

El gas renovable es el mayor contribuidor energético a la Economía Circular:

- Mediante la Valorización de recursos: energía renovable + bioproductos
- La optimización de gestión de residuos orgánicos y su transformación en energía.



La Directiva 2014/94/UE del 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos considera el gas natural uno de los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo.

La Directiva establece un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura de combustibles alternativos en la Unión a fin de minimizar la dependencia del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte. Se establece requisitos mínimos para la creación de una infraestructura.

### **1. SOBRE EL PROCESO DE TRAMITACIÓN:**

Gasnam echa en falta que hubiera existido un periodo de consultas y de trabajo coordinado entre la CNMC y los agentes afectados por esta nueva metodología previo a la publicación de la propuesta de Circular.

El calado de los cambios propuestos hubiese necesitado un periodo mucho más amplio de tiempo de colaboración entre la Comisión y los agentes, con el fin de que la primera propuesta hubiese contado con las aportaciones de estos agentes, lo cual habría enriquecido el resultado final. En cambio, nos hemos encontrado con una propuesta en la que no ha existido un periodo previo de consultas, y con un plazo de sólo dos meses para presentar alegaciones. Periodo a todas luces insuficiente, al observar tanto las variaciones de impactos que se producen entre los distintos segmentos de clientes, como el volumen y complejidad de información aportado por la CNMC (89 páginas de la propuesta de Circular, y 256 de la Memoria que la acompaña)

### **2. SOBRE LA VALORACIÓN DE IMPACTOS EN LOS CONSUMIDORES:**

A pesar de los significativos impactos que se observan como resultado de la aplicación de la propuesta de peajes sobre la los distintos segmentos de clientes, como detallaremos en el punto 4 de estas alegaciones, la Memoria de la Circular se limita a hacer una comparación de impacto entre las distintas agregaciones de clientes por nivel de consumo. Esta comparación se revela demasiado simplista al analizar los impactos reales sobre consumidores concretos, como es el caso de las gasineras conectadas a la red de distribución de gas.

Así, mientras que en la comparativa agregada que se muestra en la página 138 de la Memoria, figura como máximo impacto un incremento del 22,9%, la realidad es que hay muchos consumidores que actualmente están conectados a redes de presión entre 4 y 60 bar (lo cual abarca la práctica totalidad de las gasineras), que sufren incrementos mucho mayores, llegando a suponer en muchos caso incrementos cercanos al 100% según los cálculos realizados por esta Asociación.

### **3. SOBRE LA ELIMINACIÓN DE LOS NIVELES DE PRESIÓN EN LA METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LOS PEAJES DE ACCESO LOCAL**

El modelo elegido por la Comisión induce que los peajes de acceso a redes locales sean iguales dentro de un mismo rango de consumo, de modo que los clientes conectados a presiones superiores pagarán el conjunto de infraestructuras utilizadas por los clientes de ese grupo tarifario, aunque no sean usuarios de las mismas.

La Memoria justifica que una estructura de peajes diferenciados por nivel de presión, como la vigente en la actualidad, incentiva a los clientes a conectarse a niveles de presión superiores con el fin de disminuir sus peajes.

Al margen de si esta decisión resuelve el citado problema, la aplicación de esta metodología sin diferenciación de peajes por rango de presión, se traduce en que se producen subvenciones cruzadas entre los distintos clientes, pagando en algunos casos por el uso de redes que no utilizan, como por ejemplo las gasineras del actual grupo 2, las cuales han de abonar costes de peajes de clientes conectados en grupo 3. Esto supone además el no cumplimiento del principio de causalidad que esgrime la propia Comisión como uno de los tenidos en cuenta a la hora de definir los nuevos peajes

Consideramos que es preciso, por tanto, analizar de nuevo la propuesta de modo que se evalúe la conveniencia de volver al actual esquema de peajes por presión.

### **4. SOBRE LOS DESPROPORCIONADOS Y DISCRIMINATORIOS EFECTOS QUE LA PROPUESTA DE CIRCULAR PRODUCE ENTRE LOS DISTINTOS CLIENTES**

Como se puede comprobar en los cálculos que figuran a continuación, la propuesta, de aplicarse como está definida, supondrá incrementos de costes en la

componente de peajes regulados para algunos clientes cercanos al 300%, o reducciones de más del 50% en otros, algo insólito en cualquier sector, y sin ninguna medida de progresividad que ayudase a la adaptación de los clientes afectados.

Para tener una adecuada visión general del impacto sobre los clientes, hemos realizado una comparativa por peaje actual, tomando las cifras de número de clientes y capacidad por nivel de presión del cuadro I.16, en la página 170 de la Memoria. Los resultados se muestran a continuación:

Impacto clientes ≤ 4 bar								
Peaje actual	Peaje Circular	MWh/año Sistema	Número de clientes	Consumo medio del grupo (MWh/año)	Coste peaje actual (€/MWh)	Coste peaje Circular (€/MWh)	Impacto en €/MWh	Impacto %
3.1	D.1	4.834.594	3.374.217	1,4	52,0	24,4	-27,6	-53%
3.2	D.2	27.775.202	4.050.250	6,9	34,1	26,3	-7,7	-23%
3.2	D.3	6.637.926	308.590	21,5	27,2	27,0	-0,2	-1%
3.3 y 3.4	D.4	6.118.873	51.820	118,1	22,8	23,3	0,6	3%
3.4	D.5	12.071.091	20.502	588,8	16,2	23,4	7,2	45%
3.4	D.6	5.442.499	2.383	2.283,9	14,9	18,7	3,7	25%
3.5	D.7	3.328.091	412	8.077,9	7,6	10,7	3,1	41%
3.5	D.8	2.552.977	101	25.277,0	6,8	6,3	-0,5	-7%
3.5	D.9	552.221	8	69.027,6	6,0	4,2	-1,8	-30%

Fuente: cálculos propios

Como se puede observar, en los tramos de menor consumo, que se corresponden con los grupos tarifarios D.1, D.2, D.3, D.8 y D.9, se producen disminuciones muy relevantes del coste de los peajes. Sin embargo, en el D.5 y el D.8 hay un incremento sustancial.

Impacto clientes entre 4 y 16 bar								
Peaje actual	Peaje Circular	MWh/año Sistema	Número de clientes	Consumo medio del grupo (MWh/año)	Coste peaje actual (€/MWh)	Coste peaje Circular (€/MWh)	Impacto en €/MWh	Impacto %
2.1	D.1	6	54	0,1	27.898,71	87,24	27.811,47	-100%
2.1	D.2	311	24	13,0	141,71	23,60	-118,11	-83%
2.1	D.3	2.714	58	46,8	84,30	22,18	-62,12	-74%
2.1	D.4	61.272	298	205,6	24,91	20,96	-3,95	-16%
2.2	D.5	642.530	752	854,4	6,79	21,67	14,88	219%
2.2	D.6	2.531.223	745	3.397,6	6,54	16,45	9,90	151%
2.3	D.7	6.278.189	698	8.994,5	5,70	10,36	4,66	82%
2.3	D.8	15.447.273	573	26.958,6	5,24	6,29	1,06	20%



2.4	D.9	24.884.816	298	83.506,1	4,60	4,40	-0,19	-4%
2.5	D.10	36.570.578	122	299.758,8	4,08	3,96	-0,12	-3%
2.6	D.11	12.827.213	14	916.229,5	3,72	3,42	-0,30	-8%

Fuente: cálculos propios

Los clientes conectados a redes de presiones de diseño entre 4 y 16 bar experimentan incrementos muy relevantes en sus peajes, a excepción de los actuales 2.1, que son poco representativos, y los de más alto nivel de consumo (D.9, D.10 y D.11).

Pues bien, es precisamente en este rango de consumo, entre los peajes D.5 y D.8, en el que se sitúan la mayor cantidad de gasineras conectadas a redes de distribución.

Parece poco razonable la aplicación de estos nuevos peajes que suponen efectos tan discriminatorios y desproporcionados, cuya aplicación supone además el incumplimiento de una de las orientaciones de política energética aprobados por el Ministerio en la Orden TEC/406/2019:

*“El diseño de los peajes y cánones debería tener en consideración la competitividad del sector industrial, respetando en todo caso las directrices comunitarias en materia de ayudas de estado.”*

La aplicación de la Circular con su actual redactado se traduciría directamente en un incremento sustancial de costes para esos consumos, poniendo en riesgo la competitividad de la pequeña y mediana industria española, y frenando el desarrollo y asentamiento de gasineras, lo que iría en contra del desarrollo de una movilidad sostenible, incluida en el Plan Nacional de Calidad del Aire. La Directiva 2014/94 traspuesta en el RD 639/2016 sobre combustibles alternativos así como el Marco de Acción Nacional que la despliega y que será actualizado antes de finalizar este año 2019, según lo establecido.

Sería deseable disponer en la Memoria de la Circular de un anexo de impacto real según ubicación de las gasineras pendientes de ejecución para hacer cumplir el MAN.

Por lo tanto, en el caso de las gasineras, estos peajes frenan un vector de desarrollo del gas natural que resulta fundamental para una transición ecológica, y que vería como únicamente aquellas gasineras de muy alto consumo (D8 y superiores) serían sostenibles.



Es por ello que se recomienda realizar algún ajuste en la metodología aplicada en los peajes de acceso a las redes locales para modificar la asignación de costes, que mejore los peajes resultantes para los niveles D4-D7, y homogenice el impacto de la Circular en todos los niveles de consumo.

La propuesta de peajes pone en riesgo la viabilidad y el desarrollo de 121 gasineras proyectadas actualmente, con una inversión que supera los 65 millones de euros.

Además, supondría tanto la pérdida de competitividad y el riesgo de viabilidad de las 160 gasineras en funcionamiento en la actualidad, debido al encarecimiento del combustible y pérdida de competitividad que supondría esta medida, para una flota real de usuarios que supera los 20.000 vehículos actuales de gas natural (incluyendo turismos, furgonetas autobuses y camiones).

La propuesta supone adicionalmente los siguientes efectos:

- Perjuicio para la calidad del aire en las ciudades, ya que se limita el potencial del gas natural de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> y partículas.
- Importante pérdida de competitividad para el sector industrial de fabricación e I+D de automóviles / camiones y vehículos de tecnología GNC / GNL en España (Seat, Iveco,.....).

## **5. SOBRE EL NO INCENTIVO AL BIOMETANO**

Para el desarrollo del Biometano en España (y posteriormente de Hidrógeno) se debe mantener la bonificación actual de peajes con respecto a la inyección de biometano en las infraestructuras de Gas Natural, de otro modo se imposibilitará el desarrollo de una tecnología que no ha llegado a nacer.

Una de las orientaciones de política energética dictadas por el Gobierno dice:

*“Mediante el diseño de los correspondientes peajes, la metodología de cálculo de los peajes y cánones debería incentivar la inyección de biometano y otros gases de origen renovable contribuyendo así a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y a la lucha contra el cambio climático.”*

Pues bien, la metodología propuesta contempla para la inyección en la red de distribución de gases no convencionales un descuento del 50% en la facturación por capacidad contratada. Al respecto conviene hacer las siguientes observaciones:

1. Un descuento del 50%, cuando este tipo de proyectos de inversión no conlleva necesariamente costes para el sistema y en la actualidad el valor del peaje de inyección es nulo, resulta inadecuado para el cumplimiento de la orientación del Gobierno.
2. El hecho de que la regulación europea pueda no permitir la reducción del término fijo de inyección en un 100%, aplica solo sobre los peajes de transporte, pero las redes locales no están sometidas al Código de Tarifas de Red. Por tanto, y a efectos de posibilitar un incentivo a los gases renovables y cumplir con la orientación de política energética, considerando por otra parte que la conexión de este tipo de proyectos no implica costes para el sistema, lo lógico sería que se mantenga el actual descuento del 100% sobre los peajes de acceso a redes locales, así como un porcentaje de descuento que cumpliendo con el Código de Tarifas de Red incentivase igualmente la inyección en redes de transporte.
3. A modo de ejemplo, y en términos comparativos, según la Memoria que acompaña a la Circular, la inyección de biometano en la única planta existente hoy en España (Valdemingómez) y que inyecta en red de transporte, soportará 0,52 €/MWh como coste de entrada a la red de transporte. En el caso de las futuras instalaciones que se pudiesen conectar a la red de distribución, la mayoría de ellas, con la propuesta de asignación de peajes basado en un descuento del 50% del término fijo del peaje de redes locales, el coste de inyección que habrán de soportar estos proyectos se situará entre los 7 €/MWh para plantas en peaje D.6 (inferiores a 5GWh), y 2,5 €/MWh en el caso de conexiones de entre 5 y 15 GWh/año, peaje D.7.



## 6. SOBRE LA PROGRESIVIDAD EN LA APLICACIÓN DE LA CIRCULAR

Como se ha demostrado ampliamente a lo largo de todo el presente documento, la aplicación de esta Circular tendrá importantísimos impactos sobre los clientes. En este sentido, la memoria que acompaña a la Circular, en sus páginas 130 y 131 cita:

*“La metodología establecida en la Circular realiza una asignación de la retribución diferente a la implícita en los peajes vigentes, es por tanto necesario, conforme a la disposición final tercera del Real Decreto-ley 1/2019, definir un periodo transitorio de forma que las variaciones del conjunto de peajes y cargos resultantes de las correspondientes metodologías sean absorbidas de forma gradual durante un periodo de cuatro años.”*

Ni en la Memoria ni en la propia Circular queda claramente definido cómo se realizaría esta convergencia entre los peajes existentes y los propuestos. Sería necesaria una mayor aclaración por parte de la CNMC sobre este particular.

Por último, desde Gasnam solicitamos que, los peajes que finalmente sean publicados, tengan en cuenta la necesaria mejora de la situación actual de los costes de las gasineras que permita mejorar la calidad del aire en las ciudades siguiendo las directivas de política energética del MITECO, y posibilite el cumplimiento de La Directiva 2014/94/UE.