

## Comentarios de Galp a la

### ***“Propuesta de Circular de la CNMC por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural”***

#### **1. General**

El grupo Galp está presente en el mercado de gas natural español a través de las empresas Galp Gas Natural (comercialización mayorista) y Galp Energia España (comercialización minorista). De este modo, agradecemos la consulta realizada por CNMC sobre la revisión del modelo tarifario, que anticipa el nuevo período regulatorio, aplicando los Reglamentos (CE) 715/2009 y 460/2017, a respecta de la aprobación de Tarifas de Transporte y sus metodologías de cálculo.

Estos reglamentos establecen como objetivo la armonización de las estructuras tarifarias, en particular las de países vecinos, de manera a incentivar el desarrollo del mercado único de gas. En particular, ha sido establecida la obligación de consulta mutua entre reguladores para garantizar que las tarifas aprobadas no sean limitativas de la competencia y/o transporte transfronterizo de gas.

La propuesta de CNMC concretiza en particular el marco tarifario de transporte, como previsto en los reglamentos, siendo relevante que el mercado en España es especialmente dependiente de las plantas de GNL. De este modo, el impacto tarifario no puede ser evaluado en toda su extensión, a raíz de la relevancia de las tarifas de regasificación en los costes de acceso. Esta circunstancia limitativa nos conduce a sugerir en primer lugar lo siguiente:

- la aprobación final de todo el marco tarifario de acceso (transporte, regasificación, conducción, etc.) sea realizada en un único momento, preferiblemente cuando todos los parámetros relevantes sean conocidos – notamos en particular la remuneración de las infraestructuras también en revisión que es decisiva para el cálculo tarifario;
- considerando que la aplicación de las tarifas de acceso propuestas para el período transitorio (enero a septiembre 2020) representarían de inmediato una variación tarifaria muy relevante, potencialmente disruptiva del mercado, sugerimos que solo a partir de octubre de 2020, con el inicio de la aplicación del código de redes de tarifas, se altere el modelo tarifario vigente, con mantenimiento hasta aquella fecha de los precios y tarifas en vigor.

## 2. Tarifas de Entrada

Sobre este punto específico de la propuesta, consideramos necesario un comentario más extenso, considerando en particular la dispersión cuantitativa observada para las tarifas aplicables a los diferentes puntos de la red y la evolución temporal propuesta.

### 2.1 Metodología de determinación de tarifas

La CNMC ha aplicado la metodología *Capacity Weighted Mechanism* (CWD), con un reparto de 50%/50% entre las Entradas y Salidas para recuperación de la retribución de la red de transporte, que es el escenario base del reglamento europeo. Sin embargo, la aplicación estricta de este modelo que parece haber sido la realizada por la CNMC, ha conducido a diferencias significativas entre las tarifas para diferentes puntos de entrada, que consideramos podría ser revaluada, considerando el potencial impacto negativo en el mercado, no solamente derivado de la discriminación creada entre comercializadores que utilicen puntos de entrada distintos, pero también en términos de creación de un área de mercado más alargada, considerando los desarrollos regulatorios recientes en los mercados vecinos de Francia y Portugal.

De hecho se verifica que la metodología aplicada no es una CWD "pura": (i) hay una tarifa única de entrada para todas las plantas de regasificación, lo que configura una tarifa postal" para estas infraestructuras, independiente de su ubicación y de la distancia al "centro de los consumos"; (ii) también las tarifas de salida han sido igualadas para todos los puntos de la red. Esto es, solamente se pondera la capacidad con la distancia – parámetros de base en la CWD – para las conexiones internacionales y para los VIPs Ibérico<sup>1</sup> y Pirineos.

El resultado práctico de esta opción metodológica ha sido una dispersión muy relevante de las tarifas de entradas por gasoducto (sean las conexiones o los VIPs), en particular para el VIP Ibérico que queda muy por encima de las otras. Aunque en menor grado, también las tarifas para las conexiones internacionales de Tarifa y Almería se comparan desfavorablemente con las de las plantas de GNL y del VIP Pirineos. Estos resultados perjudican tanto la competitividad de comercializadores que utilicen preferencialmente aquellas entradas (en las conexiones con contratos de medio-largo plazo), como la creación del MIBGAS (VIP Ibérico)<sup>2</sup>.

Sugerimos así un reapreciación de los resultados obtenidos por la aplicación directa del CWD, de manera a limitar las diferencias resultantes, y consecuentes impactos discriminatorios. Como sugerencia de trabajo, notamos la aplicación por ERSE de la "Modified CWD", también aceptada en el reglamento, que permite moderar ese tipo de diferencias, sin desvirtuar los principios de la metodología.

---

<sup>1</sup> La capacidad de salida en el VIP Ibérico parece claramente subestimada (menos que 9 GWh/día). De nuestra experiencia operacional, debería ser considerada una cifra en torno de 40-50 GWh/día.

<sup>2</sup> En particular, en el caso de Portugal, queda la duda si la aprobación de un nivel tarifario de entrada tan dispar de todos los otros, es compatible con el punto 9.2 del Reglamento 460/2017, en tanto que aumenta el aislamiento del país del mercado único europeo.

## 2.2 Reparto de encargos entre entradas y salidas de la red

Se verifica que el reparto entre entradas y salidas se aparta significativamente de las propuestas por el regulador francés y portugués: cerca de 1/3-2/3 y 40%/60%, respectivamente.

Consideramos que la deseada armonización regulatoria para el mercado sur de Europa recomendaría la adopción de repartos similares en los tres países, recomendando la posible consulta entre los reguladores, para minimizar las diferencias.

## 2.3 Perfil de evolución de las tarifas

Resulta como novedad en la práctica tarifaria de España, la marcada reducción temporal propuesta a lo largo del período regulatorio de 2020 a 2026, con disminución del nivel tarifario de las entradas y salidas de casi 50%. No estando previsto ningún aumento significativo de consumos que sostenga esta evolución, solamente la disminución de la remuneración de las infraestructuras, que condiciona sensiblemente este cálculo, parece justificarla, si bien no son todavía conocidos los detalles de la misma<sup>3</sup>.

El objetivo de suficiencia de ingresos para recuperar la remuneración de las infraestructuras nos parece correcto y deberá ser un objetivo de la regulación. Sin embargo, imponer en todos los años que esta condición se verifique, nos parece que conduce a una inestabilidad tarifaria innecesaria y que podría ser amortiguada, por ejemplo, a través de una nivelación tarifaria a lo largo del período regulatorio. Además, con esta nivelación, eventuales desvíos anuales de recuperación de la remuneración (por ejemplo en un año húmedo, con limitada utilización de los ciclos combinados) estos podrían también ser recuperados de una manera gradual, evitando discontinuidades tarifarias, que consideramos preferible.

La viabilidad de tal mecanismo se basa en la prevista estabilidad de la demanda y conocimiento de la evolución de la retribución, por lo cual resultaría improbable la creación de algún déficit tarifario. En contrapartida, para el mercado en general, y para los clientes finales en particular, se establecería un entorno tarifario estable y previsible que consideramos ventajoso. Recomendamos una revisión de la propuesta de acuerdo con estos principios.

---

<sup>3</sup> La Circular que establece la remuneración esta en discusión.