

ANEXO I. BENCHMARKING DE LOS COSTES PARA EL CONSUMIDOR INDUSTRIAL DE GAS EN EUROPA

ANEXO I. BENCHMARKING DE LOS COSTES PARA EL CONSUMIDOR INDUSTRIAL DE GAS EN EUROPA

La necesidad de reducir la falta de competitividad de la industria española

El sector industrial es la base del sistema gasista español. En 2019 supuso el 54% del consumo total nacional de gas con una factura de más de 4.700 millones de euros al año y es determinante en los costes de las industrias de muchos sectores de actividad que ven condicionada su competitividad por esta variable.

En España, según los datos de la DG Energy de la Comisión Europea, los industriales pagan por los peajes un 45% más que la media europea, lo que lastra su competitividad frente a sus homólogos europeos en los mercados globales y en el mercado interior. La industria española paga en peajes el doble que los franceses, el triple que los británicos y hasta seis veces lo que los alemanes, **desventaja que supone un freno a la actividad económica del país en cuanto a generación de riqueza y empleo.**

Durante años, los consumidores industriales de gas han pagado más, dado que se han sobre-retribuido los servicios relacionados con las actividades reguladas en el Sector Gasista.

La rentabilidad de las compañías propietarias de estos activos es claramente superior a la de otras actividades reguladas comparables, tal y como expusimos con gran detalle en las alegaciones a la Circular para establecer la metodología de retribución de las actividades de transporte, regasificación y distribución, llegando hasta el 11% para la actividad de transporte, y, muchísimo mayor que la de las compañías industriales, que son el verdadero motor del tejido de generación de empleo y riqueza en España.

Actualmente, en España existen las siguientes compañías transportistas:

- Grupo Gas Natural
- Grupo Enagás
- Grupo Redexis Gas
- Gas Extremadura
- Saggas
- Reganosa

Y las siguientes propietarias de activos de regasificación:

- Grupo Enagas
- BBG
- Saggas
- Reganosa

En cambio, en diciembre de 2019 existían **más de 4.000 consumidores industriales** conectados a las redes de transporte y distribución cuyo consumo asciende a más de 214 TWh/año (54% del total del consumo nacional).

En consecuencia, **no se va a producir una pérdida de empleo por adecuar a los valores correctos la retribución** que reciben unos pocos grupos de empresas propietarias de diferentes activos del Sistema, **sino que**, en caso de que el ajuste propuesto en las retribuciones conlleve una bajada en los peajes, **se potenciará la competitividad de la industria española ante la europea, generando riqueza y, sobre todo, empleo de calidad.**

La competitividad del gas español ha empeorado progresivamente para los consumidores industriales con precios entre un 20 y un 25% más altos que los de sus competidores europeos.

Para las industrias, el gas es estratégico y llega a suponer el 60% de su coste energético de producción, determinando su competitividad, más al tratarse de sectores fundamentalmente exportadores. Los peajes del gas condicionan su coste final y, siendo un coste estratégico, suponen realmente un freno al desarrollo industrial del país. Esta **desventaja competitiva** para cientos de industriales españoles es un quebranto real y un **freno para la actividad económica** del país en su conjunto.

Una de las **causas del grave diferencial** de costes del gas para la industria reside en **los peajes por el uso de las infraestructuras gasistas y es consecuencia directa del modelo** -vigente en España desde 2001- que define la retribución de las compañías que realizan las actividades reguladas y los ingresos que provienen de los consumidores, muy lejos de los modelos de otros países de la UE en estructura y en precio.

La revisión de la metodología de peajes planteada por la CNMC es necesaria ya que el modelo actual perjudica gravemente al sector industrial español con unos peajes elevados e injustos, donde se paga un coste muy elevado para el uso que se hace de las deferentes infraestructuras del Sistema.

La necesidad de actuar ahora

Tras la publicación de las Circulares, se ha trasladado el mensaje de que es prematuro hacer ahora estas revisiones y debe esperar. Que dicha publicación corresponde a un hecho precipitado y ha supuesto una sorpresa.

Esta afirmación es inexacta. El periodo regulatorio comienza en 2021 e informes previos de la CNMC confirman desde el año 2014 la sobre-retribución existente, así como los errores de cálculo. No hay, por tanto, premura alguna, sino que se están cumpliendo los plazos previstos de acuerdo con la legislación vigente.

El periodo regulatorio actual comenzó el 4 de julio de 2014, en base a lo que se dictó en el **Real Decreto Ley 8/2014 de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia**. En el artículo 65 de dicho RDL se definen los periodos regulatorios de seis años, incluida la fecha de final del periodo actualmente vigente.

Artículo 65. Primer periodo regulatorio

“1. Para las actividades de transporte, regasificación, almacenamiento básico y distribución el primer periodo regulatorio se iniciará en la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto-ley y finalizará el 31 de diciembre de 2020. A partir del 1 de enero de 2021 se sucederán los siguientes periodos regulatorios de forma consecutiva y cada uno de ellos tendrá una duración de seis años.”

Tal y como se indica en el RDL 8/2014, los periodos regulatorios para las actividades reguladas del sector gasista son de 6 años, estando vigente el actual hasta el 31 de diciembre de 2020.

Asimismo, de acuerdo con el **RDL 1/2019 de 11 de enero, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural**, en su Disposición Final Tercera, se determina que la fecha de **adopción de las Circulares propuestas debe ser anterior al 1 de enero de 2020**.

Disposición final tercera. Aprobación de las metodologías de peajes y cargos

“1. **Antes del 1 de enero de 2020** el Gobierno, a propuesta del titular del Ministerio para la Transición Ecológica, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, **aprobará mediante real decreto las metodologías de cálculo de los cargos que cubrirán los costes del sistema eléctrico y del sistema gasista.**

Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia aprobará antes del 1 de enero de 2020, previa adopción, en su caso, de las correspondientes orientaciones de política energética, las circulares normativas con las metodologías para el cálculo de los cánones y peajes de acceso a las redes, así como las retribuciones afectas a las actividades reguladas de los sectores de electricidad y de gas.”

Este Real Decreto Ley ha venido motivado por la publicación del PNIEC, que considera el momento actual como un punto de inflexión en la transición ecológica y la descarbonización. El futuro de la energía en España pasa por una fuerte potencia instalada de energías renovables y un back-up formado por ciclos combinados y cogeneraciones alimentados por gas natural, eliminando cualquier otro combustible fósil.

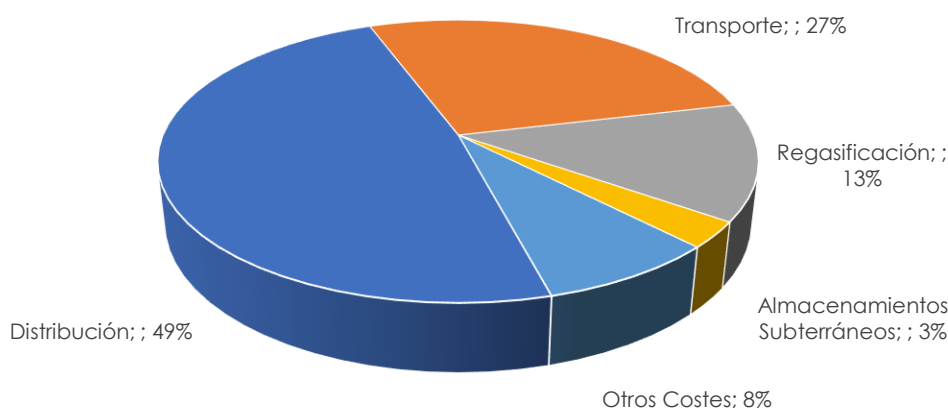
Lo mencionado en los Reales Decretos Ley dejan a la vista de forma clara que cuando se afirma que la CNMC está publicando las Circulares sin cumplir con los plazos legales establecidos es inexacto, ya que existe una base legal establecida en diferentes RDL en los años 2014 y 2019.

En resumen, **la actualización de las metodologías que se está planteando para 2021, fecha prevista para el nuevo periodo regulatorio, no se está realizando con ningún tipo de precipitación, siendo un proceso transparente, participativo, con garantías y para el cumplimiento de la normativa de la UE.**

Retribución y peajes

Los peajes, se establecen anualmente mediante Orden Ministerial, y tienen por objeto cubrir los gastos del Sistema Gasista. Para el año 2020, y sin contar las correcciones provenientes de años anteriores, se han previsto unos costes de más de 3.000 millones de euros, que incluyen una retribución total de 2.793 millones de euros para los operadores que realizan las actividades reguladas.

Costes del Sistema Gasista presupuestados para el año 2020



Gráfica 1: Reparto de la retribución de activos del Sistema Gasista previstos para 2020. 3.000 millones de € en total (%)

La retribución percibida por los operadores que realizan las actividades de distribución, transporte, regasificación y almacenamiento subterráneo se abonan, por una parte, en base a la inversión que se realizó en su día y se encuentre en periodo de amortización, Capex; y por otra, en función de la disponibilidad de las infraestructuras y el mantenimiento asociado, Opex, contando con un ingreso adicional como variable calculada en función del grado de utilización y la garantía de suministro.

Una adecuación a la realidad, basada en la demanda actual del mercado y el crecimiento, considerando una optimización de la metodología que determina la retribución de las actividades reguladas traería consigo un notable descenso en los costes del Sistema, permitiendo de esta manera una importante reducción en el coste de los peajes, aproximándose a los valores existentes los principales países europeos, que fomentaría un mayor uso de las infraestructuras, para las que se parte de una situación de sobrecapacidad que pone en riesgo económico al Sistema Gasista.

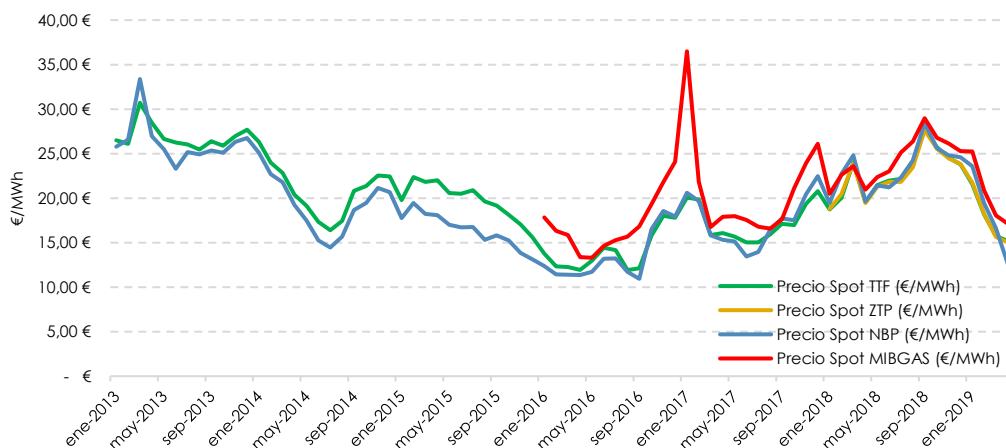
El coste del gas para el sector industrial en España

El coste de adquisición de gas natural en España es uno de los más caros de Europa debido a dos razones:

- 1) El precio del gas natural como producto, que resulta menos competitivo que el existente en países de la Unión Europea, como Holanda, Bélgica, Reino Unido o Alemania.

En lo que respecta al elevado precio del gas natural en España, es consecuencia, entre otras razones, de los contratos a largo plazo firmados con Argelia para el suministro de gas natural a través de gasoducto, referenciados a Brent, y al todavía escaso desarrollo del hub ibérico del Mercado Organizado de Gas (MIBGAS). Es cierto que MIBGAS viene comportándose de manera positiva durante los últimos meses, si bien falta tiempo hasta que se alinee con otros hub gasistas europeos como TTF en los Países Bajos, NBP en el Reino Unido o ZTP en Bélgica. Para ello será necesario impulsar medidas que promuevan la oferta y demanda en el hub ibérico.

A lo largo de 2019, el diferencial de los costes entre el TTF neerlandés, el ZTP belga o el NBP británico se ha ubicado entre 1 €/MWh y 3 €/MWh por debajo del MIBGAS durante la práctica totalidad del año.

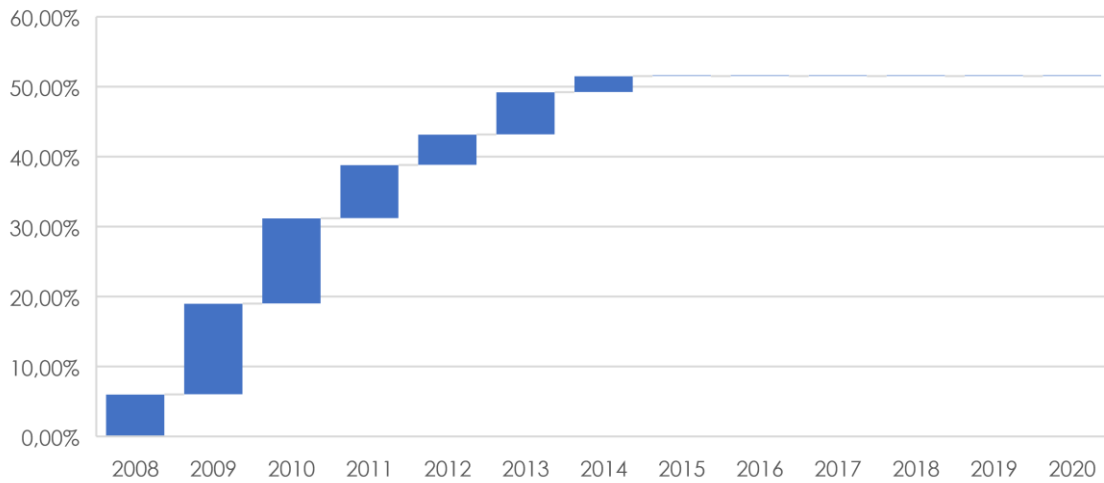


Gráfica 2: Precio spot de los principales hub europeos de gas (€/MWh)

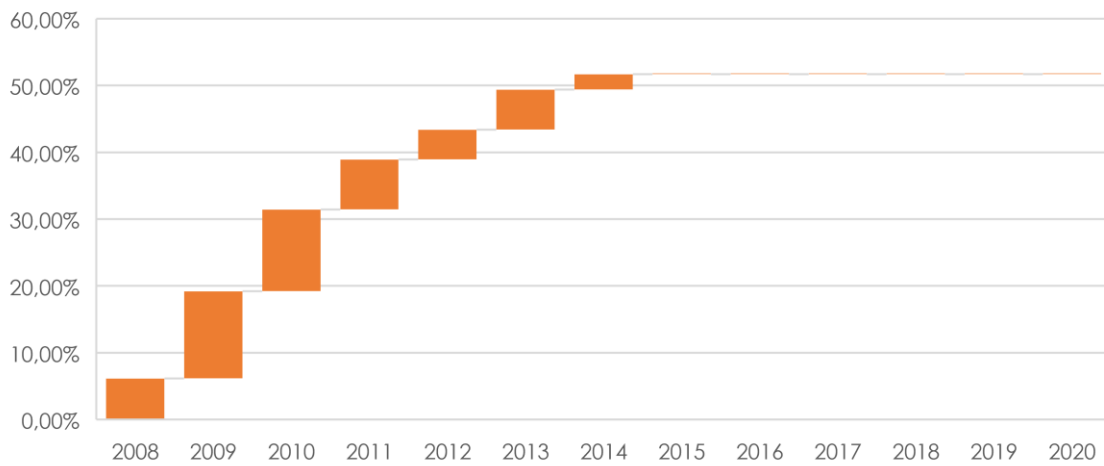
- 2) El coste que suponen para el consumidor los peajes por el uso de las infraestructuras gasistas, consecuencia directa del modelo actualmente vigente en España, que data del año 2001. Este modelo define tanto la retribución de las compañías que realizan las actividades reguladas como

los ingresos que provienen de los consumidores, distando mucho de los modelos existentes en otros países de la Unión Europea, tanto en estructura como en precio.

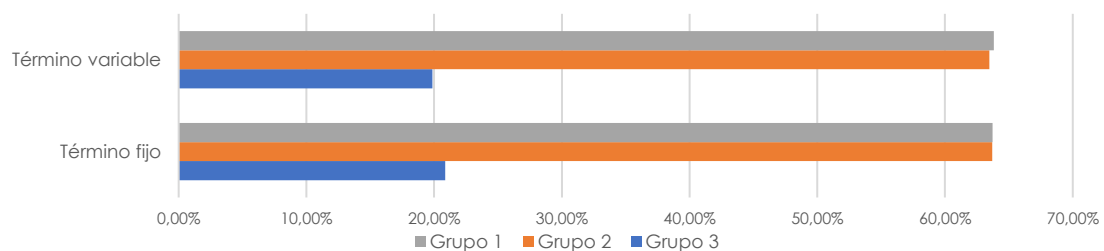
El aumento de los peajes entre los años 2008 y 2014 se aplicó a todo tipo de consumidor. Sin embargo, los consumidores industriales fueron los más afectados con subidas del más de un 50%, mientras que los consumidores domésticos sufrían unos incrementos en los peajes del entorno del 17%. Las subidas que se aplicaron en los peajes de los grupos 2 y 3 entre los años 2008 y 2014 para hacer frente a las elevadas retribuciones del sistema hicieron que el coste creciera más todavía:



Gráfica 3: Incremento interanual del término fijo del peaje de transporte y distribución para los grupos 1 y 2 (Fuente: BOE)



Gráfica 4: Incremento interanual del término variable del peaje de transporte y distribución para los grupos 1 y 2 (Fuente: BOE)



Gráfica 5: Incremento del peaje de transporte y distribución entre 2007 y 2020 en % (Fuente: BOE)

Así, y a pesar de tener un peso tan elevado respecto al consumo total, la competitividad de la industria española se ha visto mermada respecto a la de los principales países europeos, como consecuencia de los elevados costes que le supone el suministro de gas natural.

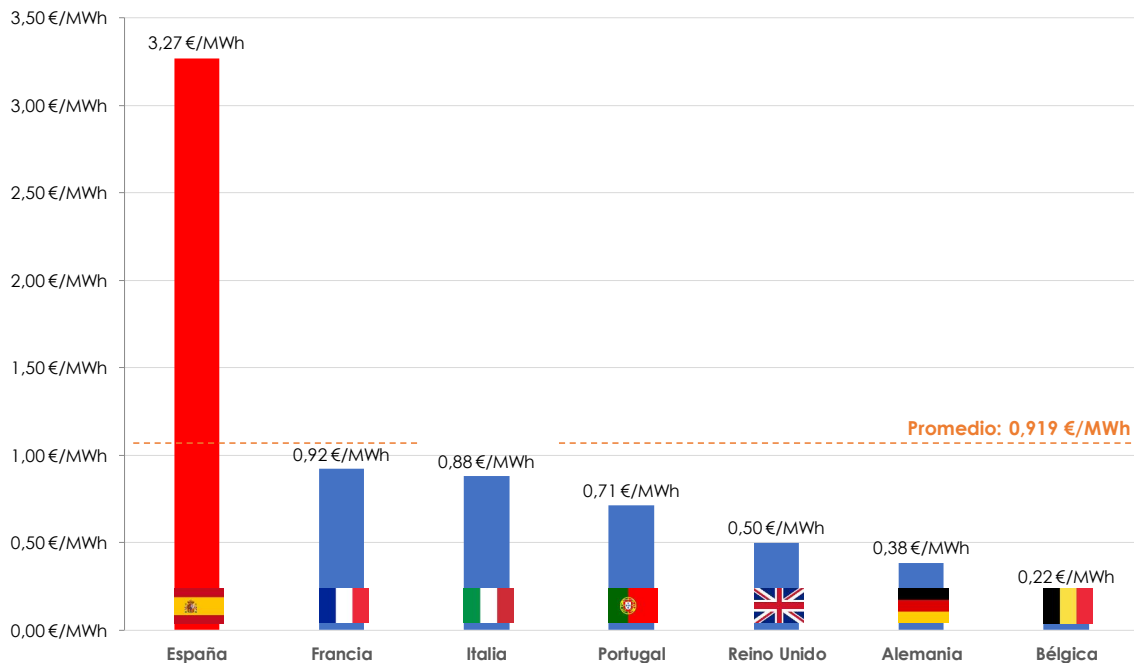
Los peajes españoles vs los peajes europeos

El coste de los peajes en España, tal y como se ha indicado, es muy superior al vigente en los otros países europeos de nuestro entorno, con los que la industria española compite.

La industria española paga en peajes el doble que los franceses, el triple que los británicos y hasta seis veces lo que los alemanes, **desventaja que supone un freno a la actividad económica del país en cuanto a generación de riqueza y empleo.**

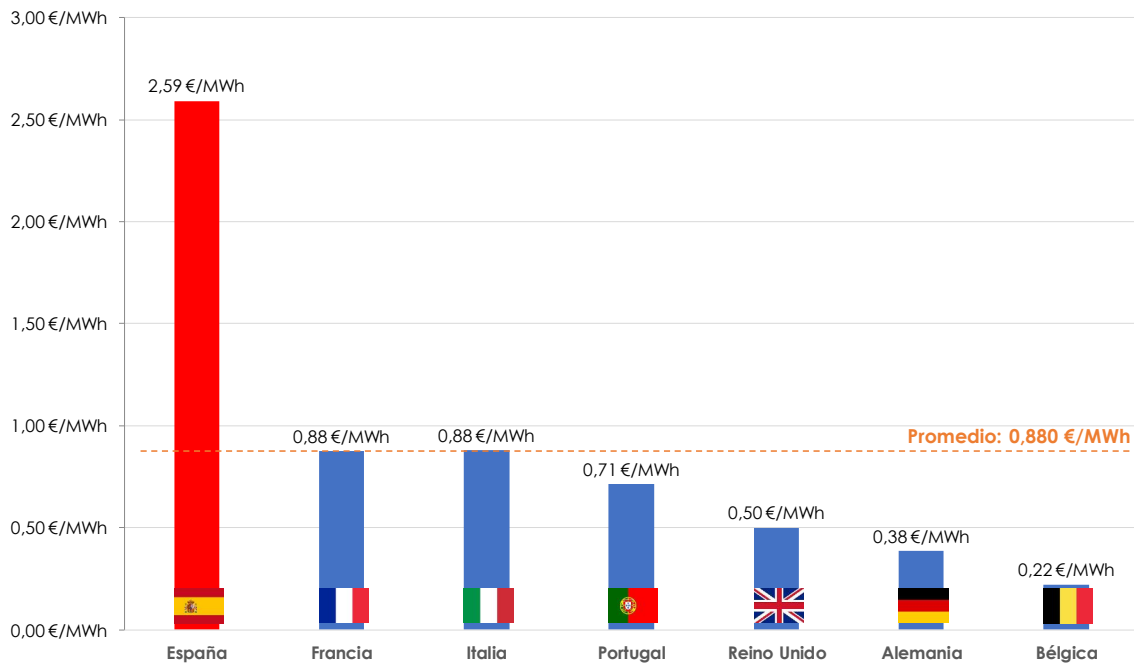
A continuación, se muestran los resultados de un análisis de detalle en el que se han simulado varios escenarios tipo para consumidores, en base a su demanda anual (100, 200, 500 y 1000 GWh), detallando, en cada caso, el resultado del importe a abonar anualmente, dentro de su factura de suministro, en concepto de peajes, para cada uno de los países más relevantes de Europa Occidental: Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Portugal y el Reino Unido.

Los datos que se muestran proceden de los resultados obtenidos desde los simuladores de coste de peajes y datos facilitados por los Organismos Reguladores y Operadores de los Sistemas Gasistas de cada uno de los 7 países mencionados.



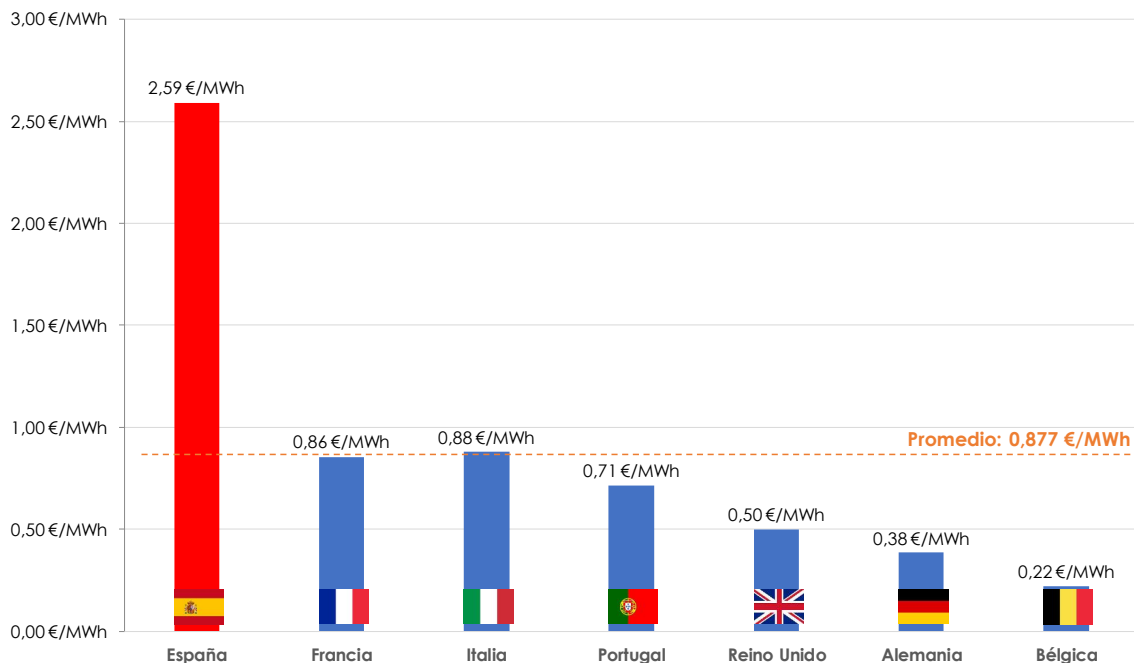
Gráfica 6: Coste de peajes para consumidor industrial tipo de 100 GWh/año

Para el primer caso, se refleja el coste del peaje de transporte y distribución (que incluye el uso de las infraestructuras de transporte y distribución para el acceso al PVB – Punto Virtual de Balance – y la salida desde el PVB hacia la instalación de consumo) para un consumidor industrial de tamaño medio-bajo, con un consumo de 100 GWh/año. Como se refleja en la Gráfica 24, el coste del peaje se triplica respecto a países como Francia e Italia, se cuadruplica en comparación con Portugal y llega a sextuplicarse si se mide con Alemania o Bélgica.



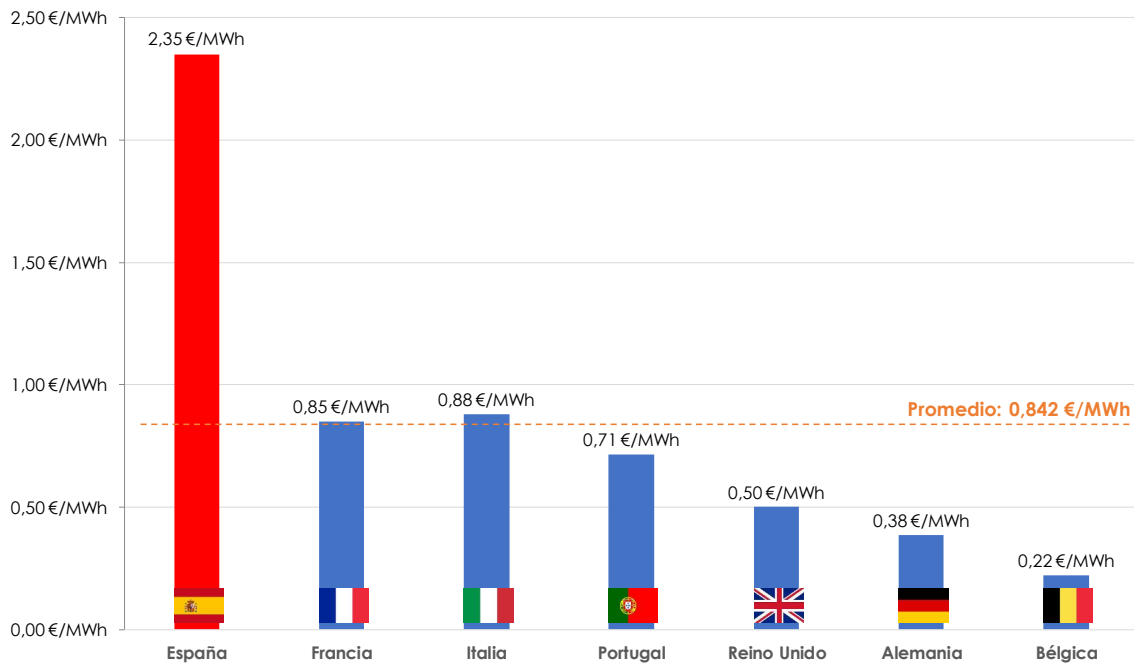
Gráfica 7: Coste de peajes para consumidor industrial tipo de 200 GWh/año.

El segundo caso de análisis corresponde a un consumidor industrial medio, con un consumo de 200 GWh/año. El coste del peaje de transporte y distribución en España se reduce ligeramente, en torno a un 20%, debido al cambio de tarifa como consecuencia del incremento en el consumo anual y una mejora en el factor de carga. A pesar de dicha rebaja, las diferencias respecto a los peajes de aplicación en los demás países analizados se mantienen en valores similares al primer caso.



Gráfica 8: Coste de peajes para consumidor industrial tipo de 500 GWh/año

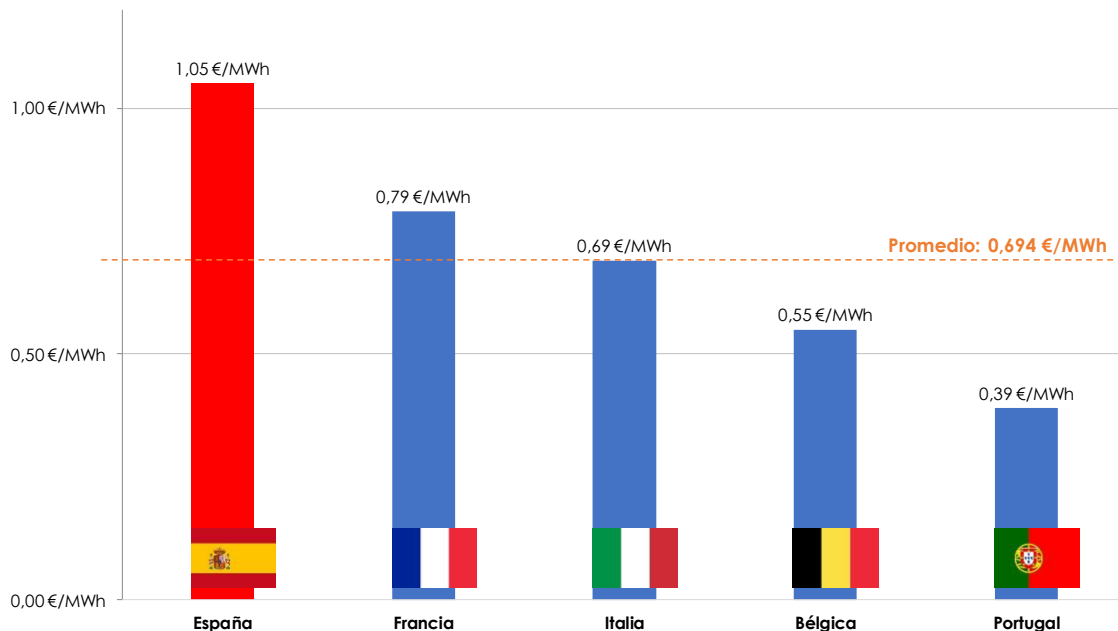
En el siguiente caso se considera un consumidor tipo con un consumo medio-alto, de 500 GWh/año. En esta ocasión el valor del peaje a aplicar en España no se reduce y tal y como ocurre en el caso anterior, sigue existiendo un gran diferencial entre el caso español y el resto.



Gráfica 9: Coste de peajes para consumidor industrial tipo de 1.000 GWh/año

El último caso de análisis que se presenta es el de un consumidor industrial con un nivel alto de consumo anual, estimado en 1.000 GWh. En este escenario, el coste de los peajes por la conducción del gas en España vuelve a reducirse ligeramente, ya que para dicha demanda anual le corresponde la tarifa más económica. A pesar de esto, la diferencia con respecto al resto de países analizados se mantiene en niveles muy elevados.

Para completar el análisis de los peajes a aplicar para el aprovisionamiento de gas se ha analizado el coste de descarga, almacenamiento y regasificación de un buque metanero de tamaño tipo 140.000 m³ de GNL. Se ha establecido un periodo de regasificación total de 10 días, a razón de 14.000 m³ de GNL diarios.

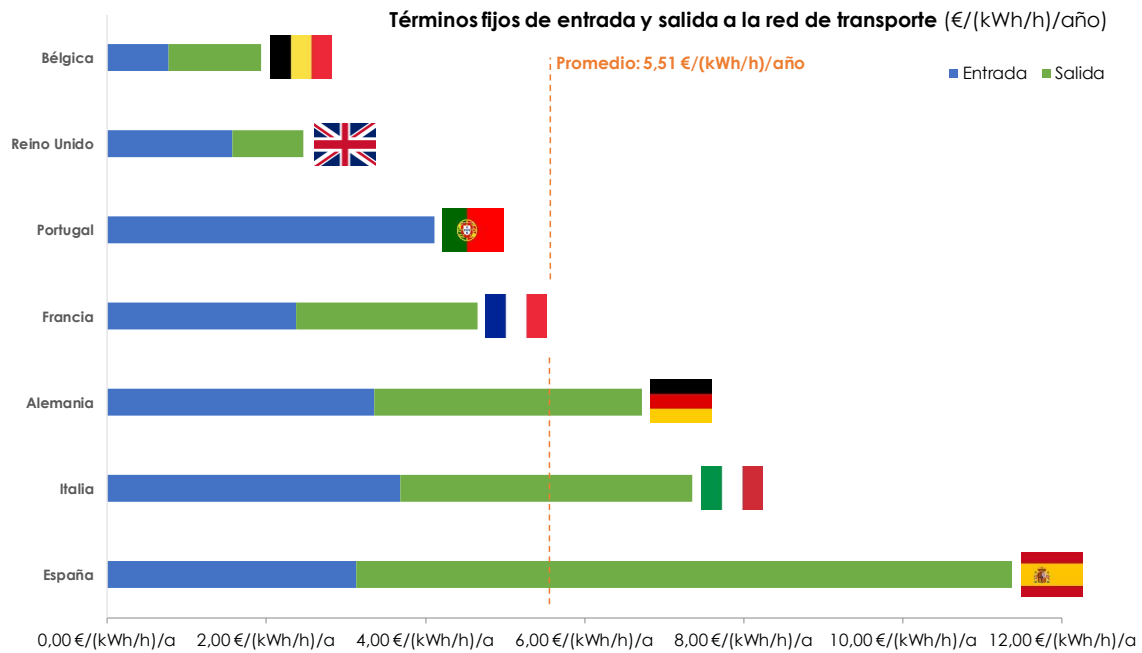


Gráfica 10: Coste total de descarga de un buque de 140.000 m³ de GNL, almacenamiento en planta y regasificación uniforme durante 10 días

Los datos que refleja el análisis en este caso establecen que, para el caso que se ha analizado, el coste de peaje más elevado es una vez más el español. Destaca que los peajes que se aplican en Portugal, con

quien España comparte Mercado Organizado de Gas (MIBGAS), son tres veces más pequeños. El caso de Bélgica es digno de mención ya que en 2019 aprobó una reducción en sus tarifas de descarga, almacenamiento y regasificación de más de un 60%. Por otro lado se encuentran Italia y Francia que, a pesar de no contar con un alto aprovisionamiento mediante buques, tienen unos costes de peaje asociados a la descarga, el almacenamiento y la regasificación inferiores a los analizados en España. Estos resultados hacen que el coste total del gas mediante GNL, que presenta precios más competitivos, para el consumidor industrial resulta menos atractivo en España que en el resto de los países de su entorno.

Este exceso en los peajes no se reduce únicamente a un término concreto, sino que es generalizado. Por ejemplo, el coste que deben asumir los consumidores españoles para acceder a la red de transporte es muy superior al de los principales países europeos.

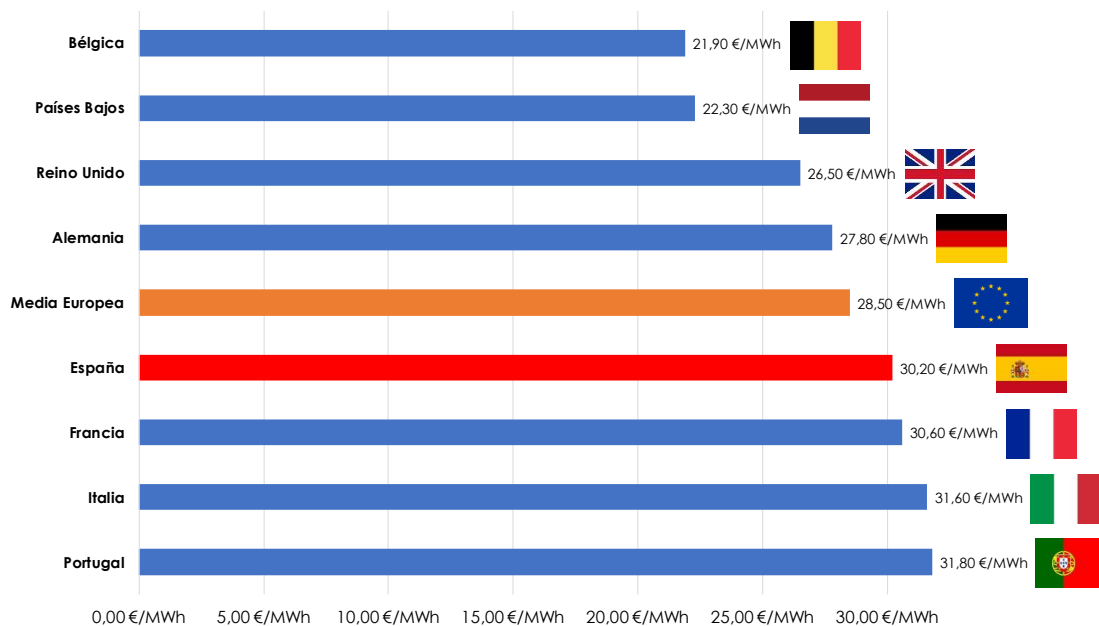


Gráfica 11: Términos fijos de entrada y salida del peaje de acceso a la red de transporte de varios países europeos (Fuente: ARERA, ERSE, CREG, National Grid, CRE, BNETZA, CNMC)

La carestía de los peajes españoles lleva muchos años encima de la mesa de la CNMC debido a la insistencia de los grandes consumidores de gas del país. Sin embargo, desde el extranjero diversas entidades se hacen eco de dicha diferencia.

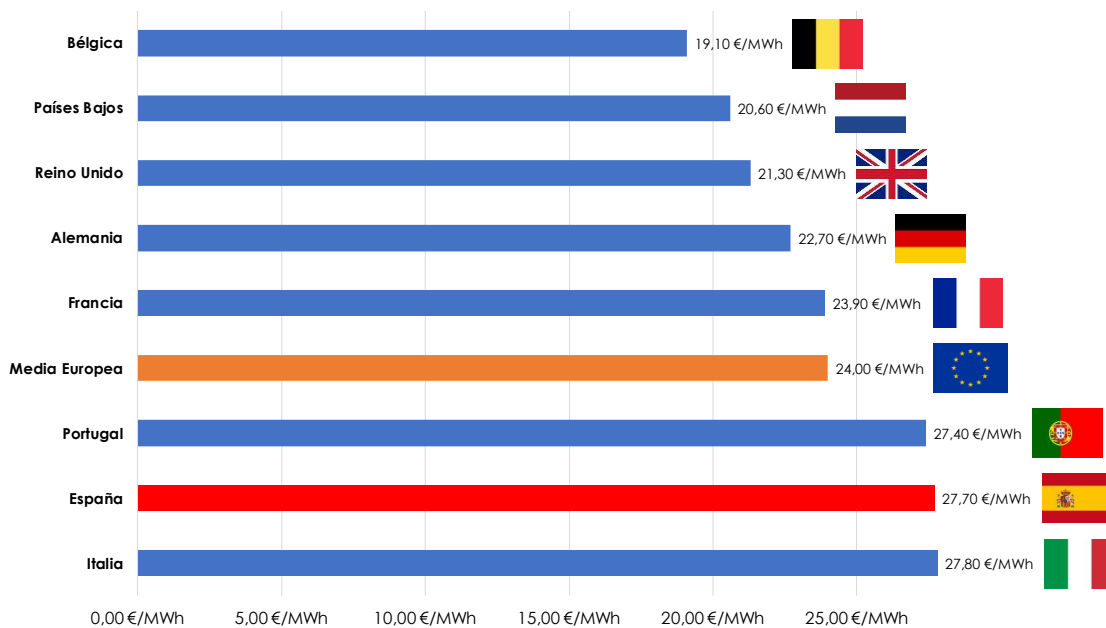
Este aumento en el coste de los peajes al sector industrial, acompañado de los elevados costes de aprovisionamiento de gas, han aupado a España a uno de los países con el precio de gas más caro de cuantos se encuentran en Europa.

A continuación se muestran los costes que Eurostat publica para el año 2019 en los que se incluyen únicamente el coste del gas y el de los peajes regulados. La lectura de los mismos se debe hacer considerando que el coste del gas en España respecto a países como Bélgica, Reino Unido, Alemania, Francia o Países Bajos es entre 1 €/MWh y 3 €/MWh superior, tal y como se ha mostrado previamente. Respecto a Italia, España ha mantenido un coste de materia prima ligeramente más favorable, en el entorno de 1 €/MWh más barato concretamente. El gas en Portugal tiene un valor similar al español.



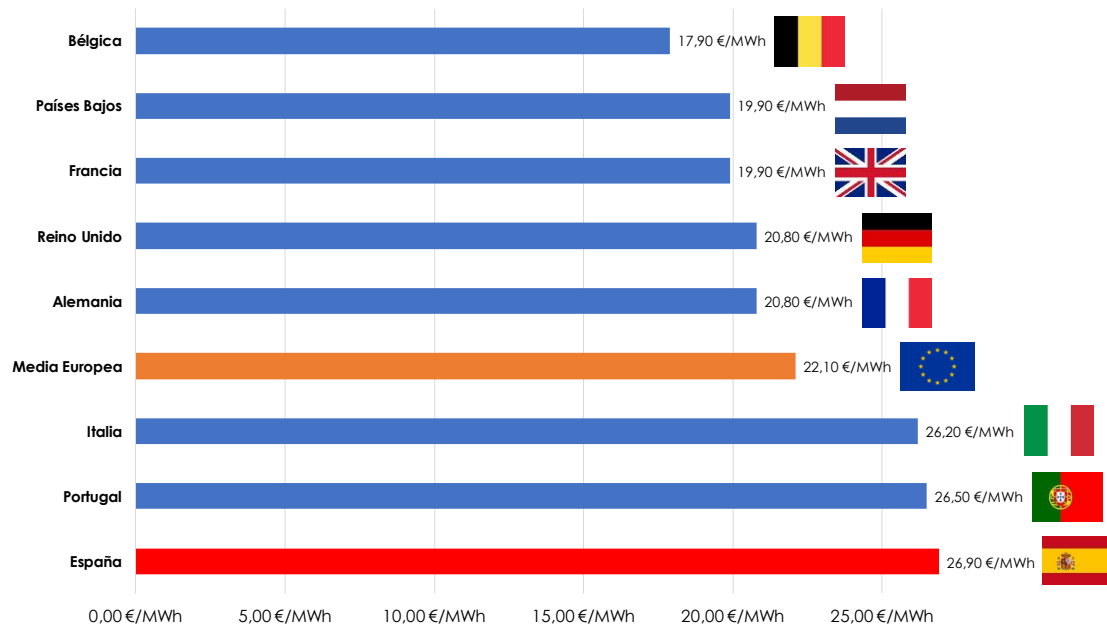
Gráfica 12: Precio del gas para consumidores industriales entre 2,77 y 27,7 GWh/año (Fuente: Eurostat)

En el caso de pequeñas y medianas industrias, el coste del gas en España es un 6% mayor que el promedio europeo, siendo similar al Francés, y muy por encima de países como Bélgica (8,30 €/MWh de diferencia), Países Bajos (7,90 €/MWh) o Reino Unido (3,70 €/MWh).



Gráfica 13: Precio del gas para consumidores industriales entre 27,7 y 277 GWh/año (Fuente: Eurostat)

Para el caso de un gran industrial (en el caso de España, el sector que mayor demanda de gas tiene anualmente), el coste del gas pasa a ser un 15,4% más caro que el promedio de países europeos, llegando a tener un coste un 45% superior al caso belga o un 34% al neerlandés.



Gráfica 14: Precio del gas para consumidores industriales entre 0,27 y 2,77 TWh/año (Fuente: Eurostat)

Por si fuera poco, ERSE (Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos), el regulador estatal portugués, en la memoria explicativa de las nuevas tarifas de aplicación para el año de gas 2019-2020, ha incluido varias gráficas comparativas de diferentes servicios en Portugal y España.

Por una parte realiza una comparativa entre el precio medio de las actividades de descarga de buque de GNL en planta, almacenamiento y regasificación en España y Portugal.

Figura 15-3 - Comparação do preço médio de acesso ao Terminal de Receção, Armazenamento e Regaseificação de GNL entre Portugal e Espanha (produto anual)

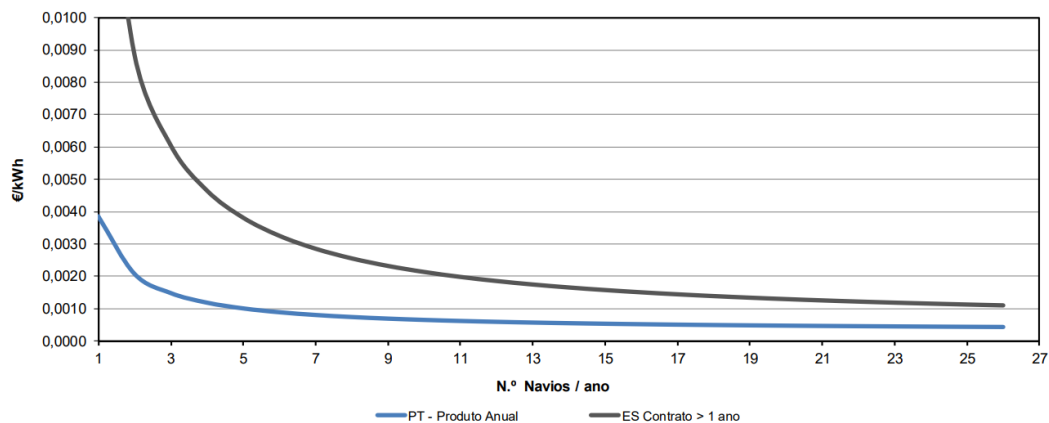


Figura 1: Comparativa entre el coste en peajes de las actividades de descarga de buque GNL, almacenamiento y regasificación en España y Portugal (Fuente: ERSE)

Por otra parte, también se incluye una gráfica comparativa del coste promedio del acceso a las redes de transporte en los dos países ibéricos. En este caso también, España cuenta con peajes notablemente más elevados que los del país vecino.

Figura 15-21 - Comparação das tarifas de acesso às redes para clientes ligados em AP, em Portugal e Espanha (contratos com duração superior a 1 ano)

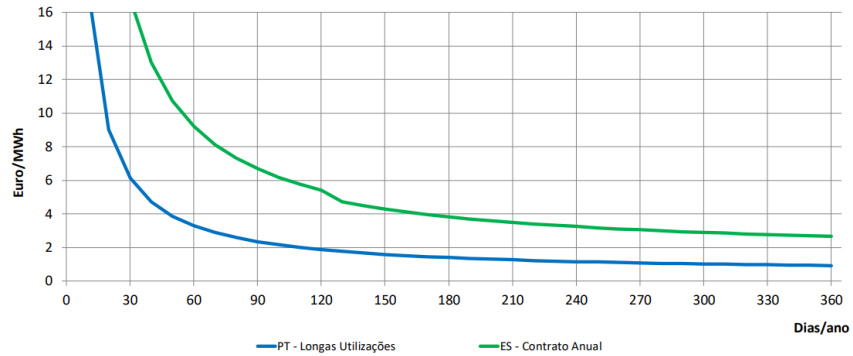
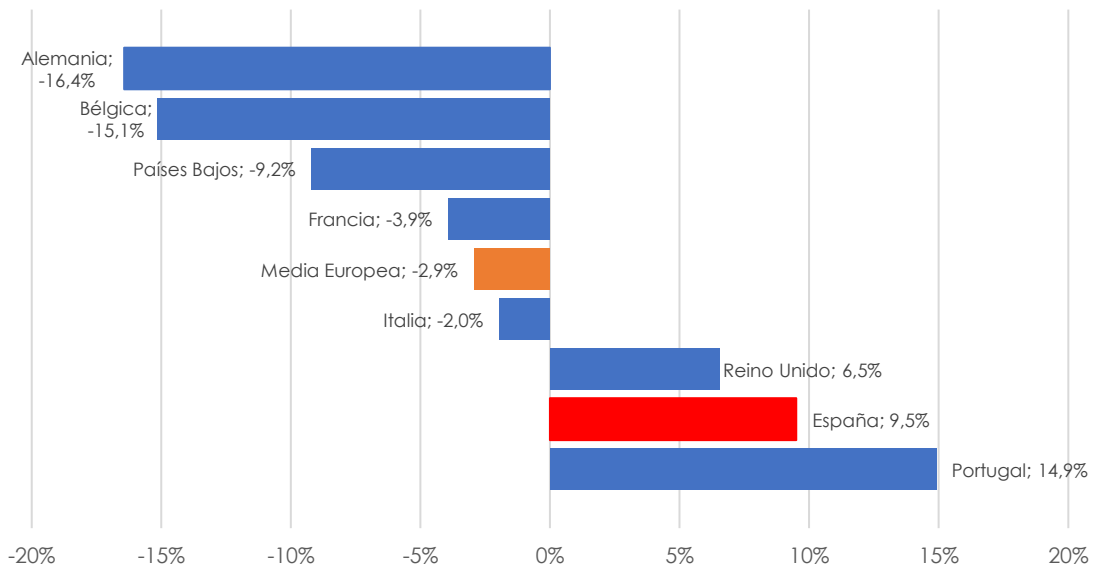


Figura 2: Comparativa entre el coste de los peajes de acceso a red de transporte en España y Portugal (Fuente: ERSE)

Las continuas subidas de los peajes al sector industrial, que recordemos es el principal consumidor de gas en España, durante la última década ha generado una pérdida de competitividad de forma alarmante respecto a las industrias de los principales países europeos.

Asimismo, mientras que en el periodo de 2012 a 2018 la mayoría de los países europeos recortaron los peajes a los grandes industriales respecto a los que se tenían anteriormente, en España se dio el efecto contrario, aumentándolos casi en un 10% entre los años 2012-2018 y 2007-2011.



Gráfica 15: Subida del coste del gas para grandes industriales entre los 2007-2011 y 2012-2018 (Fuente: Eurostat)

En resumen, **la industria**, como motor económico del país **no cuenta con un precio de gas competitivo** y está a la cola de Europa en cuanto al precio de los peajes, con valores muy por encima de la media. Esta situación genera una fuerte desventaja para la industria española, que ve como sus competidores europeos pueden competir de una forma mucho más eficaz.

Atendiendo a la Memoria explicativa de la Circular por la que se ha establecido la metodología del cálculo de la retribución de la actividad de distribución, se menciona lo siguiente en la página 60:

“La bajada de la retribución podrá suponer una bajada de peajes; sin embargo, debido al déficit acumulado puede no existir coincidencia temporal entre ambos decrementos.”

Esta afirmación no puede ser de aplicación por varias razones:

- a) La retribución de las actividades de transporte, regasificación y distribución se reduce
- b) En el año 2019 se ha obtenido un **superávit en el Sistema Gasista** que, a falta de la última liquidación, se sitúa en **más de 280 millones de euros**.
- c) En el año 2019 finalizó el pago por el cargo del Laudo de París

Es por ello, que en base a lo indicado se debe realizar una bajada en los peajes equivalente a la reducción de los costes del Sistema, en un ejercicio de búsqueda del equilibrio entre ingresos y costes.

Esta propuesta de reducción en los peajes debe ir dirigida al sector más afectado por las continuas subidas que se dieron a partir del año 2007, el industrial.

Del mismo modo, la Orden TEC/406/2019, de 5 de abril, por la que se establecen orientaciones de política energética a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia” establece en el apartado quinto lo siguiente:

“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.”

Evolución de los peajes

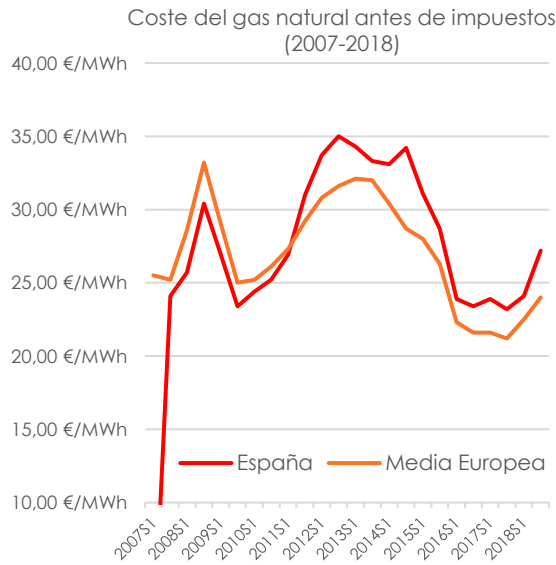
En la memoria explicativa de la Circular publicada se ha realizado un análisis comparativo de los precios del gas antes de impuestos para el consumidor doméstico y pequeño industrial. Los resultados que aportan son los siguientes:

- En el **periodo 2012-2018** el precio del gas para consumidores **domésticos** fue en España un **24,3% superior** al europeo
- En el **periodo 2012-2018** el precio del gas para consumidores **industriales** (de 3 GWh a 25 GWh) fue en España un **1,8% superior** al europeo

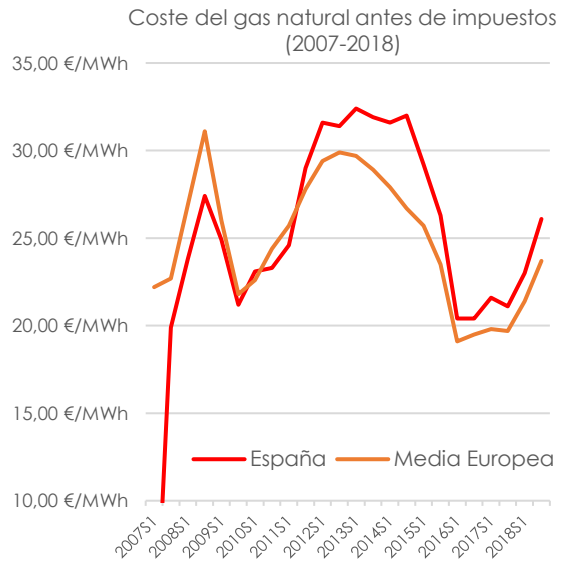
Sin embargo, el análisis de datos de consumidores industriales con mayores consumos y de mayor relevancia, muestra unos resultados muy diferentes:

- En el **periodo 2012-2018** el precio del gas para consumidores **industriales** (de 25 GWh a 250 GWh) fue en España un **9,6% superior** al europeo
- En el **periodo 2012-2018** el precio del gas para consumidores **industriales** (de 250 GWh a 2.500 GWh) fue en España un **9,9% superior** al europeo

Analizando la evolución de los precios para los consumidores industriales con consumos elevados, se comprueba como a partir de 2012, los precios en España son sensiblemente superiores a los europeos.



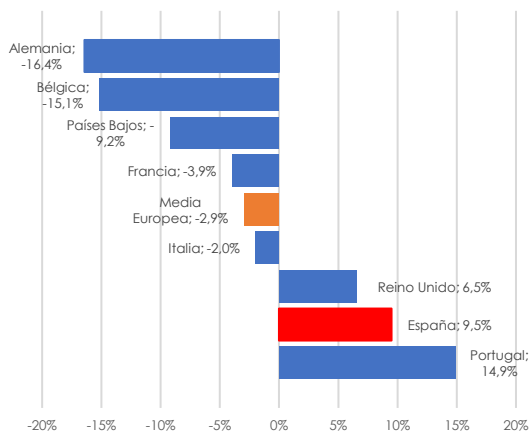
Gráfica 16: Coste del gas antes de impuestos para grandes consumidores industriales (25 GWh a 250 GWh)



Gráfica 17: Coste del gas antes de impuestos para muy grandes consumidores industriales (250 GWh a 2.500 GWh)

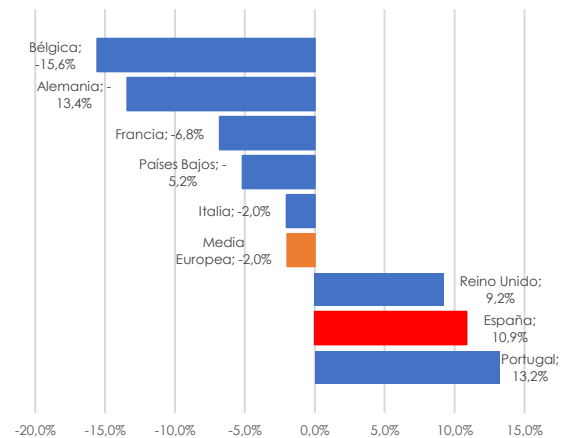
Asimismo, también se ha analizado la variación de los precios del gas entre los periodos 2007-2011 y 2012-2018 para grandes (25 a 250 GWh) y muy grandes (250 a 2.500 GWh) industrias, con unos resultados contundentes.

Subida del coste del gas para grandes industriales entre los periodos 2007-2011 y 2012-2018



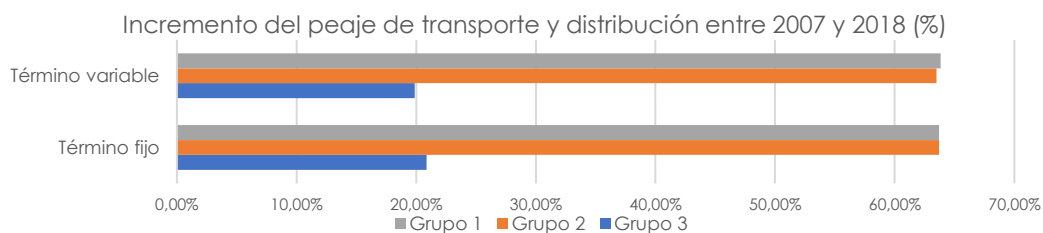
Gráfica 18: Subida del coste del gas para grandes industriales entre los periodos 2007-2011 y 2012-2018

Subida del coste del gas para muy grandes industriales entre los periodos 2007-2011 y 2012-2018



Gráfica 19: Subida del coste del gas para muy grandes industriales entre los periodos 2007-2011 y 2012-2018

Finalmente, en la memoria explicativa de la circular se hace una comparativa entre la subida de los peajes del grupo 1, 2 y 3 desde el año 2007 al año 2018, con el siguiente resultado:



Gráfica 20: Incremento del peaje de transporte y distribución entre 2007 y 2018

Conclusiones

Los modelos de peajes de descarga, almacenamiento, regasificación, acceso y salida de las redes de transporte muestran una gran heterogeneidad entre los modelos vigentes en los diferentes países analizados.

España es el país en el que estos costes asociados a los peajes son más altos, siendo, de media, un 80% superiores a los de Francia, un 120% más caros que los de Portugal y un 500% en el caso de Bélgica.

Este sobrecoste de los peajes se convierte en un factor claro de pérdida de competitividad para la industria española.

Para rebajar el coste de los peajes que se pagan por el uso de las infraestructuras de gas, deberá actualizarse la metodología por la que se reconocen los costes del Sistema Gasista, establecida desde el año 2001, para que la misma se adecúe a la realidad actual, permitiendo que los ingresos necesarios no lastren la competitividad del país.

La diferencia en el coste de aprovisionamiento del gas natural como producto, puede llegar a alcanzar, tomando como base MIBGAS, diferenciales de hasta 3 €/MWh con hub como el ZTP en Bélgica o el NBP en el Reino Unido. Este es otro factor que claramente perjudica la competitividad de la industria en España.

Para que el hub español pueda alinearse con los hub europeos, será imprescindible tomar medidas que permitan la apertura del mercado gasista español hacia el mercado global de la Unión Europea. Con ello se fomentaría un mayor uso de las infraestructuras existentes, con lo que los ingresos del Sistema Gasista estarían garantizados bajo un nuevo escenario en el que los costes unitarios de los peajes se redujesen, hasta equipararse con los valores existentes en Europa.

La pérdida de competitividad del mercado industrial español respecto al de los otros países europeos citados sólo puede salvarse gracias a la armonización a los niveles europeos mediante la combinación de un precio inferior del gas natural como producto, más la reducción del coste de los peajes a abonar por el uso de las infraestructuras. Y ambos factores convergerán sólo si se parte de una reducción de los costes de la retribución a los operadores del Sistema Gasista, que conduzca al fomento del uso de las infraestructuras, y a la aplicación de medidas que aseguren la apertura e integración del sector gasista en el mercado europeo. En el caso de que estas medidas no se lleven a cabo, la única alternativa pasará por la reducción de la sobrecapacidad existente en el Sistema Gasista español, hasta valores adecuados a la demanda de un mercado de gas que, desde 2008, ha tenido un crecimiento muy poco relevante.