

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE APRUEBAN ADAPTACIONES DE CARÁCTER TÉCNICO DEL DOCUMENTO “PLANIFICACIÓN ENERGÉTICA. PLAN DE DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA 2015-2020”, APROBADO POR ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS DE 16 DE OCTUBRE DE 2015.

Expediente núm.: IPN/CNMC/028/20

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D^a. Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 19 de noviembre de 2020

Vista la solicitud de informe formulada por la Dirección General de Política Energética y Minas sobre la “*Propuesta de Adaptaciones de carácter técnico del documento Planificación energética. Plan de desarrollo de la Red de transporte de energía eléctrica 2015-2020, formulada por el Operador del Sistema*”, la Sala de Supervisión Regulatoria, en el ejercicio de la función consultiva en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, en aplicación de los artículos 5.2 a), 5.3 y 7, y de la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, acuerda emitir el siguiente informe:

1. ANTECEDENTES

El artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece que excepcionalmente, por Acuerdo de Consejo de Ministros, previo trámite de audiencia, informes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de las Comunidades autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla afectadas y oído el Operador del Sistema, se podrá proceder a las modificaciones de aspectos puntuales de los planes de desarrollo cuando se produjera algunas de las siguientes situaciones:

- a) De acuerdo a los criterios de planificación establecidos, se haya presentado un hecho imprevisto que pudiera afectar de manera significativa a la garantía y seguridad de suministro.
- b) Surjan nuevos suministros cuya alimentación por motivos técnicos únicamente pueda realizarse desde la red de transporte y ésta no pudiera realizarse bajo planificación de la red de transporte vigente.
- c) Concurran razones de eficiencia económica del sistema.
- d) La construcción de determinadas instalaciones en la red de transporte resulte crítica para la transición energética y la electrificación de la economía y estas no estuvieran contempladas en el instrumento de planificación vigente.

Estas actuaciones podrán ser propuestas por el operador del sistema y gestor de la red de transporte motivando su carácter excepcional.

Así mismo, el artículo 4.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece que la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a propuesta del operador del sistema y previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, podrá aprobar las adaptaciones de carácter técnico necesarias para la realización de los planes de desarrollo incluidos en la planificación eléctrica.

Con fecha 15 de marzo de 2018, la Sala de Supervisión Regulatoria emitió el informe sobre “Acuerdo de Consejo de Ministros para la Modificación de aspectos puntuales de la Planificación energética. Plan de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica 2015-2020.” Dicho informe suponía la actualización de la planificación vigente en lo que se refiere a las instalaciones contempladas, viéndose estas actualizadas, reemplazadas o sustituidas. Dicha modificación fue aprobada y publicada en el BOE con fecha 3 de agosto de 2018.

En octubre de 2018 la Sala de Supervisión regulatoria acordó emitir el informe relativo a la “Propuesta de Orden por la que se aprueban adaptaciones de carácter técnico del documento Planificación energética. Plan de desarrollo de la Red de transporte de energía eléctrica 2015-2020”. Dicha modificación fue aprobada y publicada en el BOE con fecha 6 de julio de 2019.

El 10 de agosto de 2020 se recibió en la CNMC el oficio de la Secretaría de Estado de Energía (SEE) por el que se remite una Propuesta de adaptaciones de carácter técnico, elaborada por el Operador del Sistema, para que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 5.2 a), 5.3 y 7 y en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, se emita informe preceptivo sobre la misma. Dichos documentos fueron remitidos para alegaciones a los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad el día 12 de agosto de 2020, con un plazo de remisión de observaciones de 20 días hábiles.

2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA DE ADAPTACIONES

La propuesta de julio 2020 del Operador del Sistema, remitida para informe, recoge un conjunto de 27 propuestas de adaptaciones de carácter técnico del Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020 que, en palabras del Operador del Sistema, permite llevar a cabo la correcta ejecución de las actuaciones recogidas en dicha planificación vigente.

En este sentido expone el Operador del Sistema que aprobada la planificación y las modificaciones posteriores de 2018 y 2019, han surgido una serie de dificultades que impiden la ejecución de los planes de desarrollo, tal y como se encuentra especificados en la misma.

A este respecto aclara que conforme se avanza en la definición de detalle e incluso en la implantación de las diferentes actuaciones, se hace necesario redefinir determinadas características técnicas de las mismas, con objeto de solventar inviabilidades físicas en la construcción (falta de espacio en subestaciones existentes, imposibilidad de encontrar pasillos eléctricos que permitan la construcción de las nuevas líneas, imposibilidad de aprovechar trazas de líneas existentes de tensiones inferiores, etc.).

De igual forma señala que, en otras ocasiones, el avance de los estudios permite identificar soluciones de menor coste de inversión para el Sistema, por lo que es necesaria su modificación en la planificación, de forma que se adapte al principio de “mínimo coste para el conjunto del Sistema” tal y como establece la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector Eléctrico. Este es el caso, por ejemplo, de subestaciones definidas inicialmente como blindadas y que finalmente pueden ejecutarse con tecnología convencional.

En el proceso de definición y construcción de las actuaciones recogidas en la planificación vigente, el Transportista ha identificado y puesto en conocimiento del Operador del Sistema varios casos de inviabilidades técnicas o soluciones de menor coste. Tras el análisis de éstos, el Operador del Sistema ha elaborado la presente propuesta que incluye, exclusivamente, las adaptaciones de carácter técnico que considera deben aprobarse a corto plazo por los siguientes motivos:

- Permiten la ejecución y puesta en servicio de *actuaciones críticas* para el sistema cuya puesta en servicio conlleva una mejora sustancial en la seguridad del suministro a corto plazo.
- Permiten la ejecución y puesta en servicio de aquellas actuaciones de la planificación vigente que están, asimismo, *incluidas en la red de partida de la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte en el horizonte 2026*. La aprobación de las adaptaciones de carácter técnico relativas a estas actuaciones antes de la propia planificación 2021-2026 resulta necesaria para avanzar en sus proyectos y tramitación con el fin de hacer posible su puesta en servicio en los primeros años del horizonte (2021-2023) y asegurar su contribución al sistema eléctrico en el horizonte previsto.
- Permiten *subsanan erratas* incluidas en la planificación vigente.

Con todo, el Operador del Sistema propone un conjunto de adaptaciones, que se incluye en la tabla adjunta y detalla en los apartados siguientes, que supone una reducción del coste de inversión asociado a la planificación vigente de **5,6 millones de euros**.

Código propuesta	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste 2020 ME	Anexo	Informada previamente MTERD	Existe valoración CNMC
ACT-1	Andalucía	Línea Zumajo (Nuevo Parralejo)-Puerto Real 220 kV	Actuación crítica	-0,2	AI	SI	Pendiente
ACT-2	Andalucía	Línea DC Caparacena-Baza-La Ribina 400 kV	Actuación crítica (RfP) / Subsanación errata	0,0	AI	NO	NO
ACT-3	Andalucía	Línea DC Alcores-Santa Eivira 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	SI	SI
ACT-4	Andalucía	Binudo de Pinar del Rey 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,7	AI	SI	Pendiente
ACT-5	Andalucía	Línea Palos-Torrearenillas 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	NO	NO
ACT-6	Aragón	Línea DC Leones-Millanueva 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	Revisión	NO
ACT-7	Baleares	Subestación Mesquida 132 kV	Subsanación errata	0,0	AI	SI	Pendiente
ACT-9	C.Valenciana	Subestación Elda 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	SI	SI
ACT-10	C.Valenciana	Posición Morvedre en Sagunto 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	2,7	AI	NO	NO
ACT-12	Canarias	Línea DC Candelaria-Caletillas 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	SI	Pendiente
ACT-13	Canarias	Línea DC Arinaga-El Escobar 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	SI	Pendiente
ACT-14	Canarias	E/S Vallitos 66 kV en línea DC Ohayofa-Los Olivos 66 kV	Actuación crítica (RfP)	-2,7	AI	SI	Pendiente
ACT-15	Canarias	Línea El Tablero-Santa Águeda 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,6	AI	Revisión	NO
ACT-17	Canarias	Línea DC Geneto-El Rosario 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	NO	NO
ACT-18	Canarias	Línea DC Chio-Los Olivos 66 kV	Actuación crítica (RfP)	-0,8	AI	NO	NO
ACT-19	Canarias	Cable DC El Rosario-Guajara 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	NO	NO
ACT-20	Cantabria	Cable Astillero-Cacicedo 220 kV	Actuación crítica (RfP)	0,0	AI	NO	NO
ACT-21	Castilla La Mancha	Repotenciación Trillo-Omedilla 400 kV	Subsanación errata	2,9	AI	NO	NO
ACT-22	Castilla y León	Subestación Villamayor 220 kV (ampliación)	Subsanación errata	0,0	AI	SI	Pendiente
ACT-23	Cataluña	Subestación Gamanet A 220 kV (ampliación por traslado de Sta Olova 220 kV)	Viabilizar actuación planificada (RfP)	0,0	AI	SI	Pendiente
ACT-24	Cataluña	Subestación Cerdá 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	10	AI	NO	NO
ACT-25	Cataluña	Transbadalona 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	-3,5	AI	Revisión	NO
ACT-27	Cataluña	Cambio topológico Begues-Montblanc 220 kV	Actuación crítica (RfP)	0,0	AI	Revisión	NO
ACT-30	Madrid	Línea San Fernando-Puente de San Fernando 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	3,5	AI	NO	NO
ACT-31	Murcia	Subestación Campos y E/S en Palmar-Rocamora 400 kV	Viabilizar actuación planificada (RfP)	-9,9	AI	SI	Pendiente
ACT-32	País Vasco	E/S Ichaso 400 kV en línea Castejón-Muruarte 400 kV	Actuación crítica (RfP)	0,0	AI	NO	NO
ACT-33	País Vasco	Enlace Gática-Frontera	Definición de proyecto	0,0	AI	NO	NO
Sobrecoste Adaptaciones de carácter técnico				-5,6	ME		

3. RESUMEN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Se han recibido alegaciones por parte de un total de siete agentes, de los cuales sólo en cinco casos formulan observaciones. Entre los agentes que han respondido se encuentran tanto asociaciones de consumidores como administraciones autonómicas, así como transportistas y distribuidores de electricidad.

Entre las observaciones recibidas destaca la formulada por el Gobierno del Principado de Asturias, referente a la actuación TN-5 de la Planificación vigente, *Compactación de líneas de salida de Soto 400 y 220 kV*, no considerada en la propuesta remitida por el OS pero que, teniendo en cuenta el avance de los trabajos en la misma y que dicha infraestructura forma parte de

la Red de Partida ¹ que se remitió en la Propuesta Inicial de Planificación para el siguiente periodo, 2021-2026, en condiciones similares a las descritas en la observación del gobierno, se considera oportuno que dicha actuación se vea incorporada en la adaptación de características técnicas que definitivamente sea aprobada por Orden Ministerial.

Adicionalmente, el gobierno del Principado de Asturias expone que se considera totalmente necesario desvincular, y así se ha propuesto en el proceso inicial de elaboración de la nueva planificación energética, el desmantelamiento de la línea existente a 400 kV denominada Lada-Velilla, de la construcción de la línea a 400 kV denominada Sama-Velilla, incluida en la vigente planificación energética. Todo ello considerando que se trata de una línea que no va a entrar en servicio y que es necesario desmantelar, debido a la orografía compleja y a la meteorología adversa de la zona por la que discurre.

Asimismo, el Principado de Asturias también ha solicitado la incorporación a la planificación de nudo de 400 kV, de ubicación indeterminada, próximo a la costa, con la finalidad del aprovechamiento del recurso Offshore.

De igual manera, la Generalitat de Cataluña ha expuesto la necesidad de que la actuación propuesta: “ACT-25 Besós Nuevo-Transbadalona1, 220 kV”, se vea modificada, manteniendo la uniformidad de sección del cable, lo que implicaría una sustitución completa del conductor. Sin embargo, REE, en calidad de transportista, ha formulado una alegación a la misma actuación, por la que propone no incluirla en la Orden ministerial que pudiera ser aprobada ya que el proyecto de definición de dicha infraestructura se ha visto modificado de manera importante durante la tramitación y se hace preciso definir una nueva traza.

Finalmente, tanto la Comunidad de Madrid como I-DE Redes Eléctricas Inteligentes, S.A.U, han formulado la necesidad de incluir una nueva actuación en la Planificación, al amparo de lo establecido en el artículo 4.4. de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. Dicha actuación sería complementaria e imprescindible para atender el desarrollo y puesta en servicio de la Ampliación de la Subestación San Fernando, 220 kV, por lo que en dicha subestación se incluiría una posición 220 kV para conectar una transformación 220/132 kV de 225 MVA, necesaria y urgente para alimentar la demanda en el ámbito de San Fernando de Henares.

¹ *Propuesta inicial del Operador del Sistema y Gestor de la Red de Transporte para el desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026, Proyecto RDP12 con Puesta en Servicio prevista para 2022. Dentro del apartado de observaciones de dicha actuación se recogen la siguiente información: “En la línea de Soto de Ribera-Carrió 220 kV ejecución de la llegada a Soto de Ribera en cable (370m Cu 2.500 mm²).*

Por último, todas las alegaciones recibidas durante el proceso de consulta pública se incluyen en el Anexo 2.

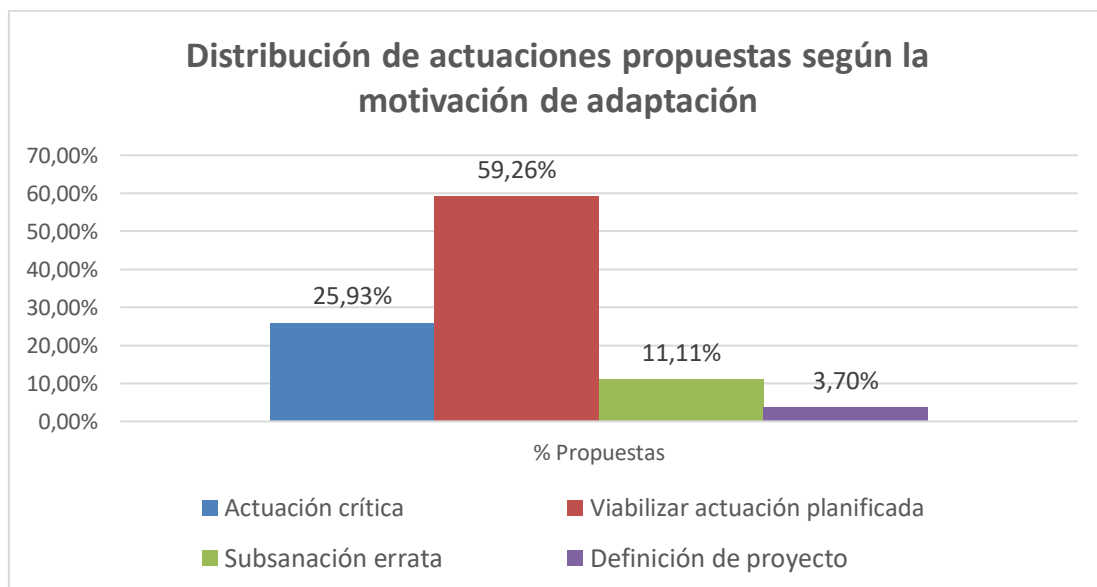
4. Análisis técnico de la Propuesta

En el Anexo 1 se ha procedido a recoger los informes técnicos remitidos por el Operador del sistema, informes que sustentan las solicitudes de adaptación de características técnicas de la propuesta analizada.

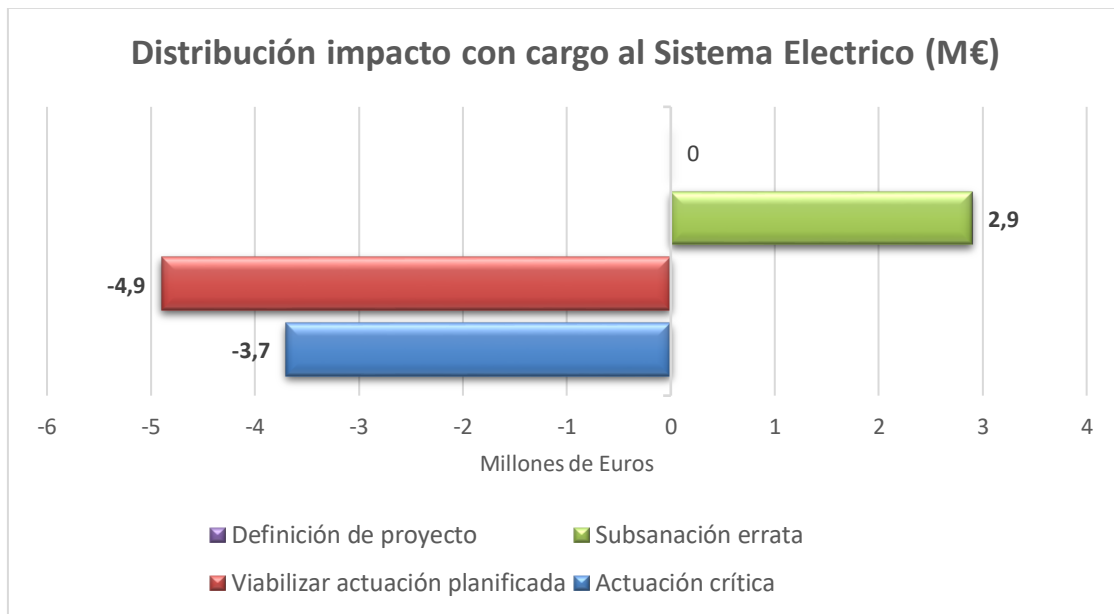
A continuación, se recogen las motivaciones y causas generales que se aprecian sobre las propuestas evaluadas. De igual forma, se recogen las adaptaciones de carácter técnico que se solicitan sobre otras infraestructuras no recogidas en la propuesta y que han sido solicitadas a través del proceso de audiencia pública realizado entre los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad.

4.1. Motivaciones y causas generales de las propuestas de modificación

En el proceso de definición y construcción de las actuaciones recogidas en la planificación vigente, el Transportista ha identificado y puesto en conocimiento del Operador del Sistema una serie de actuaciones que quedan distribuidas de la siguiente forma, según las motivaciones anteriormente expuestas:

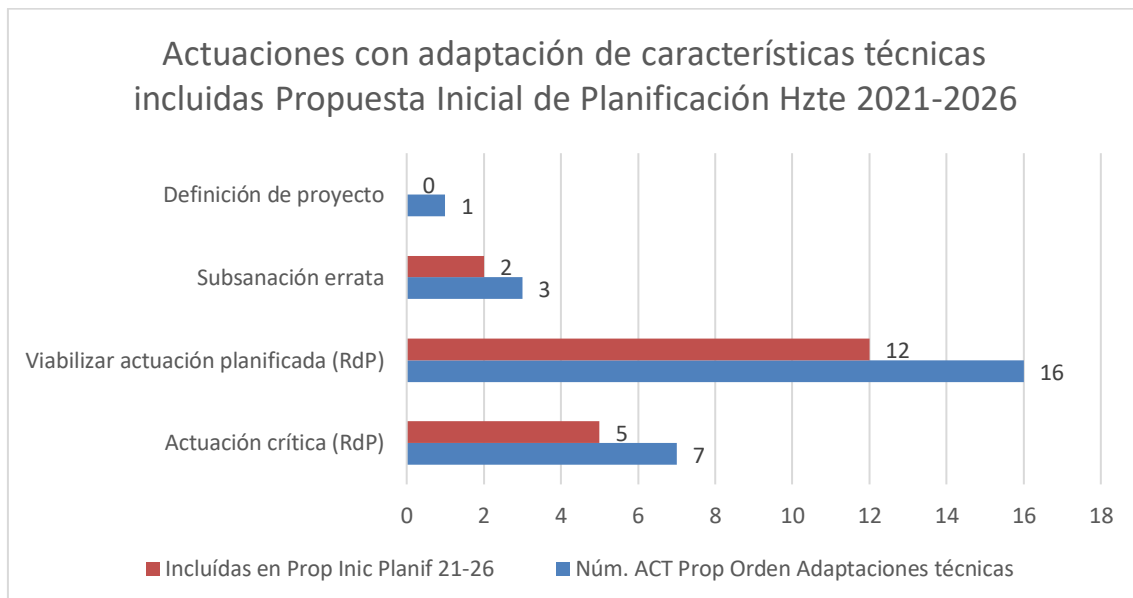


Asimismo, es preciso reflejar que adicionalmente a las motivaciones descritas por el Operador del Sistema, se recoge también la *definición del proyecto* para la actuación “ACT-33: *Enlace Gática-Frontera Francesa*”, siendo el impacto económico con cargo al Sistema eléctrico según la distribución de motivaciones el que se muestra a continuación:



Como se puede ver, la subsanción de erratas supone, según las valoraciones del Operador del Sistema, un sobrecoste al sistema de 2,9 millones de euros. El resto de las actuaciones, también conforme a las previsiones del operador del sistema, suponen en su conjunto, una reducción de costes de inversión.

Con todo, si se contrastan las adaptaciones propuestas y sus motivaciones con la Propuesta inicial de Planificación de la red de transporte para el horizonte 2021-2026 informado en abril de 2020 por la CNMC², se obtiene la información dispuesta a continuación:



² https://www.cnm.es/sites/default/files/3002633_9.pdf

Puede verse que existe cierta correspondencia entre las infraestructuras solicitadas (azul) y las incluidas dentro de la Propuesta inicial de Planificación informada en abril de 2020 por la CNMC (rojo).

En lo que se refiere a las actuaciones solicitadas con motivación *Viabilización de una actuación planificada* en el siguiente horizonte ó *Actuación crítica para el Sistema*, un total de 6 actuaciones de las evaluadas no habrían sido incluidas dentro de las infraestructuras previstas para la RdT en el próximo horizonte de planificación. Es posible que la diferencia temporal entre ambas informaciones, diciembre de 2019 y julio de 2020, motive ese desajuste o que, como se describe en los informes técnicos anexados a la propuesta que se informa, la evolución en la definición de los proyectos, con sucesivos ajustes y replanteamientos del proyecto original derivados de la tramitación, lleve a una alta variabilidad en la materialización de las infraestructuras.

Con todo, en los análisis que se describen a continuación, se identifican explicaciones adicionales a esta aparente descoordinación.

4.2. Trazabilidad de las actuaciones

En relación con la identificación de instalaciones de forma unívoca y la trazabilidad de la evolución de las previsiones del Operador del Sistema sobre la red planificada, resulta esencial que las solicitudes vengan acompañadas de documentación anexa que facilite la correspondencia con los identificativos de los actuaciones planificadas tanto de la Información regulatoria de costes³, como con los identificadores únicos de instalaciones y proyectos empleados en los planes de Inversión de la red de transporte⁴. Este hecho se ha puesto de manifiesto en numerosas ocasiones por parte de la CNMC, sin que por el momento tal petición haya sido atendida por el Operador del Sistema.

Esta identificación resulta esencial para conocer con exactitud el detalle de las características técnicas y económicas de las actuaciones sobre las que se solicitan adaptaciones, y permitirá realizar una valoración exacta por parte de la CNMC de las mismas, reduciendo los tiempos de análisis para los servicios técnicos.

De esta forma, en lo que se refiere a los términos económicos de las propuestas, la referencia al código CUAR asignado a cada uno de los activos que pertenecen a la red de transporte, según la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la CNMC⁵, así como el código del proyecto al que pertenece dicho activo,

³ Circular 1/2015, de 22 de julio, de la CNMC https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8625

⁴ Artículo 11 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-13766>

⁵ Es importante señalar que el sistema de información regulatoria de costes de la Circular 1/2015 (SCORE), tiene la finalidad de permitir a la CNMC disponer de una herramienta de captación y tratamiento de la información técnica y económica de las actividades reguladas de

proporcionaría una referencia clara de los términos económicos afectados y el grado de avance de tramitación y ejecución de los trabajos con ellas relacionados. Todo ello considerando que más del 85% de las solicitudes de adaptación vienen motivadas por su implicación directa con actuaciones críticas y de garantía de materialidad de la red de partida para el nuevo horizonte de planificación de la red de transporte.

A este respecto, se ha analizado la información sobre los proyectos de inversión, de la Circular 1/2015, con el objeto de comprobar los datos referentes a las actuaciones de la red de partida. De este análisis se concluye que hay actuaciones de dicha red que resultan muy difíciles de identificar, en las que algunos datos, como la fecha de puesta en servicio, difiere de la contenida en la propuesta. No obstante, dado el decalaje temporal de las informaciones⁶, la información de costes disponible a partir de la Circular 1/2015 sirve como orientación y como medida de magnitud económica, otorgándose mayor fiabilidad a los datos más recientes remitidos por el Operador del Sistema en su solicitud. Por lo que las discrepancias detectadas no suponen la inadmisión de una actuación, sino que pueden llevar a recomendar a la DGPEM un mayor abundamiento en la información de alguna de las actuaciones propuestas.

Por otro lado, en lo que se refiere al seguimiento de la planificación vigente, la correspondencia con los planes de inversión remitidos anualmente facilita conocer el avance de los hitos de ejecución de las instalaciones, según su avance de tramitación administrativa, así como de su previsión de su entrada en servicio, y su inclusión, en el corto plazo, en el inventario de la base de activos retributivos.

Por todo ello, se espera que con la nueva propuesta de planificación para el horizonte 2021-2026, estas circunstancias expuestas se vean resueltas en aras de permitir realizar las labores competenciales de la CNMC en materia de seguimiento y análisis de las inversiones previstas y de los planes de desarrollo de la red de transporte.

4.3. Plazos de ejecución e inversiones activadas

Como se ha señalado en el apartado anterior, se ha realizado un análisis de las inversiones referentes a las instalaciones propuestas utilizando los últimos datos declarados por REE, en calidad de transportista, en base a la Circular

transporte de electricidad, fundamentalmente en relación a sus costes de inversión y de O&M que le permita desarrollar las funciones que le son encomendadas. Es por esto por lo que resulta crucial una identificación inequívoca que permita el seguimiento de las infraestructuras que se informan.

⁶ Los datos disponibles de Información regulatoria de Costes son a fecha del 31 de diciembre de 2019, mientras que el informe de solicitud del Operador del Sistema es de julio de 2020.

1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia⁷.

De dicho análisis se extrae que la inversión ejecutada hasta el momento, conforme a su declaración a 31 de diciembre de 2019 en la citada Circular 1/2015 para dicho conjunto de actuaciones es, aproximadamente, de un 19% de la inversión total, existiendo además una actuación cuyo coste de inversión ejecutado es nulo. Este hecho, muestra que si bien las motivaciones para las adaptaciones de características técnicas propuestas, se justifican desde la perspectiva de la ejecución y puesta en servicio de aquellas actuaciones de la planificación vigente que están, asimismo, incluidas en la red de partida de la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte en el horizonte 2026, dichas actuaciones parecen llevar un serio retraso, a tenor del grado de ejecución del presupuesto de materialización de la inversión.

Esto llevaría a pensar que la urgencia de estas podría no ser apremiante y, dado que las puestas en servicio estarán en el nuevo horizonte de planificación, deberían incorporarse correctamente adecuadas, dentro de la nueva propuesta de planificación que finalmente se materialice. Adicionalmente cabe señalar que, solo deberían incorporarse en la Red de Partida del siguiente horizonte de planificación, aquellas infraestructuras planificadas con un alto grado de avance, tal y como ya se expuso en el Informe sobre la propuesta inicial de Planificación para el horizonte 2021-2026⁸

4.4. Análisis de las adaptaciones técnicas propuestas.

4.4.1. No se formulan observaciones

La propuesta que se informa incluye un total de 27 adaptaciones técnicas de las cuales, no se tiene objeciones y se consideran debidamente justificadas y motivadas, tal y como se expone a continuación:

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
ACT-2	Andalucía	Línea DC Caparacena-Baza-La Ribina 400 kV	Actuación crítica (RdP) / Subsanación errata	0
ACT-3	Andalucía	Línea DC Alcores-Santa Elvira 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0

⁷ Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad. (https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8625)

⁸ <https://www.cnmc.es/expedientes/infde00520>

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
ACT-4	Andalucía	Binudo de Pinar del Rey 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0,7
ACT-5	Andalucía	Línea Palos-Torrearenillas 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-6	Aragón	Línea DC Leones-Villanueva 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-7	Baleares	Subestación Mesquida 132 kV	Subsanación errata	0
ACT-9	C. Valenciana	Subestación Elda 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-12	Canarias	Línea DC Candelaria-Caletillas 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-13	Canarias	Línea DC Arinaga-El Escobar 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-14	Canarias	E/S Vallitos 66 kV en línea DC Chayofa-Los Olivos 66 kV	Actuación crítica (RdP)	-2,7
ACT-17	Canarias	Línea DC Geneto-El Rosario 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-18	Canarias	Línea DC Chío-Los Olivos 66 kV	Actuación crítica (RdP)	-0,8
ACT-19	Canarias	Cable DC El Rosario-Guajara 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-20	Cantabria	Cable Astillero-Cacicedo 220 kV	Actuación crítica (RdP)	0
ACT-23	Cataluña	Subestación Gramanet A 220 kV (ampliación por traslado de Sta Coloma 220 kV)	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0
ACT-27	Cataluña	Cambio topológico Begues-Montblanc 220 kV	Actuación crítica (RdP)	0
ACT-30	Madrid	Línea San Fernando-Puente de San Fernando 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	3,5
ACT-31	Murcia	Subestación Campos y E/S en Palmar-Rocamora 400 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	-9,9
ACT-32	País Vasco	E/S Ichaso 400 kV en línea Castejón-Muruarte 400 kV	Actuación crítica (RdP)	0
ACT-33	País Vasco	Enlace Gatica-Frontera	Definición de proyecto	0

Dichas adaptaciones de carácter técnico tienen un impacto económico para el sistema de una reducción de costes de inversión de 9,2 millones de euros.

Es preciso señalar que algunas de las actuaciones implican una reducción la capacidad de transporte, sin embargo, en algunos casos, el informe técnico remitido, expone que dicha circunstancia no supone una reducción de los beneficios presentados por la infraestructura, y en otros casos, no se explicita, debiéndose garantizar que la solución técnica elegida arrojará beneficios claros para el sistema eléctrico, con un análisis coste-beneficio positivo.

Adicionalmente en el caso de las actuaciones desarrolladas en sistemas no peninsulares, el Operador del Sistema expone en los informes técnicos de las actuaciones, que las capacidades de dichas infraestructuras, tal y como se encuentran recogidas en la planificación vigente, no pueden alcanzarse dado que, aun habiendo tecnologías disponibles en el mercado, es decir, secciones de cable que darían dichas capacidades, éstas no se corresponderían con estándares retributivos fijados en al Orden IET/2659/2015. Por ello, en estos casos, expone el Operador del Sistema la necesidad de hacer una corrección a la baja de las capacidades térmicas de transporte, sin explicitar si los beneficios de la instalación se mantendrían, cuestión que debería aclararse.

En lo que respecta a las adaptaciones restantes, en los apartados siguientes se procede a un análisis más detallado de las consideraciones a tener en cuenta, según las circunstancias identificadas.

4.4.2. Se ratifica su adaptación de características técnicas, pero se presentan observaciones

En lo que se refiere a las actuaciones siguientes cabe exponer que, si bien se considera oportuna la adaptación de las características técnicas propuestas, cuyo impacto económico total a cargo del sistema asciende a 0,4 millones de euros, según la valoración realizada por el Operador del Sistema en su informe de julio 2020, se hace necesario realizar una serie de observaciones.

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
ACT-1	Andalucía	Línea Zumajo (Nuevo Parralejo)-Puerto Real 220 kV	Actuación crítica	-0,2
ACT-15	Canarias	Línea El Tablero-Santa Águeda 66 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	0,6
ACT-22	CyL	Subestación Villamayor 220 kV (ampliación)	Subsanación errata	0

Sobre la adaptación de características técnicas “ACT-1: Línea Zumajo (Nuevo Parralejo)-Puerto Real 220 kV”, si bien se recoge dentro de la propuesta que se

informa con la motivación de hacer posible la puesta en servicio de una actuación crítica para el sistema, cabe señalar que se encuentra recogida dentro de la nueva propuesta inicial de Planificación, dentro del proyecto APD-AND, actuaciones de apoyo a la distribución en el área de Andalucía. Dicho proyecto incluye otras infraestructuras cuyas fechas de puesta en servicio se prolongan a lo largo de todo el horizonte 2021-2026, lo que hace dudar de la urgencia de dicha actuación. En este sentido añadir que, esta actuación se encuentra recogida dentro de la información regulatoria de costes de la Circular 1/2015, con fecha prevista de puesta en servicio en el año 2024.

Por otro lado, en el informe técnico se expone que el tramo final soterrado es inviable, proponiéndose una reordenación y una compactación en dobles circuitos de cuatro de las líneas cuya llegada se prevé a Puerto Real 220 kV: DC L/ Algeciras-Puerto Real, L/Gazules-Puerto Real, DC L/Zumajo-Puerto Real y L/Dos Hermanas-Puerto Real. No obstante, la información anexa de esta nueva infraestructura no resulta suficiente para justificar/clarificar la solución final planteada.

Por todo lo anterior, visto que esta adaptación técnica no tiene observaciones de la Junta de Andalucía, ni de REE, y que se encuentra inmersa dentro de las actuaciones que están siendo evaluadas de cara a la nueva planificación, no se pone objeciones a que se modifique conforme a la solicitud del Operador del Sistema, pero se recomienda esperar a que se ultimen los trabajos de desarrollo de la nueva planificación y se constate las necesidades técnicas reales de la misma, máxime cuando su puesta en servicio, según la información obrante en la CNMC, está prevista para el 2024.

En lo que se refiere a la “ACT-15: Línea El Tablero-Santa Águeda 66 kV”, decir que la CNMC ya informó sobre esta adaptación técnica en octubre de 2018, dando el visto bueno a la adaptación que entonces se planteaba. Sin embargo, se han producido nuevos ajustes en las longitudes, según se desprende de la información remitida. En la propuesta informada en octubre de 2018 el impacto económico era de 1,9 millones de euros mientras que en esta ocasión se ve corregido a 0,6 millones de euros. Esta modificación viene dada por un ajuste de las longitudes de la infraestructura considerada y por la redefinición del coste para hacerlo coincidir con el impacto sobre la línea total, considerando el doble circuito. No obstante, se considera aceptable la adaptación de características técnicas propuesta.

En lo que respecta a la ACT-22: *Ampliación Subestación Villamayor 220 kV*, cabe exponer que dicha adaptación técnica se corresponde con la ampliación de la subestación para atender la nueva demanda asociada a las infraestructuras de ferrocarril de alta velocidad. De esta forma, se evaluaron, de forma coordinada con el gestor de la red de ferrocarril —ADIF—, las necesidades previstas para la planificación vigente. Si bien, dicha actuación viene motivada como subsanación de una errata, el hecho de que el

Reglamento (UE) 1301/2014 de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión Europea establezca la obligatoriedad de doble alimentación de las subestaciones de tracción necesarias para las infraestructuras ferroviarias, no puede considerarse un “*error material*” sino más bien un error en las previsiones y planificaciones de los gestores de la red, en este caso del Gestor de Red Ferroviaria. Dicho reglamento ya estaba vigente cuando se formalizó y aprobó la planificación vigente y debería haberse evidenciado con anterioridad.

No obstante, cabe exponer que esta adaptación no reporta un extra-coste al sistema ya que como se señala, por temas de seguridad de suministro, este tipo de actuaciones se han planificado de tal forma que la alimentación a dichas subestaciones de tracción se realiza a partir de un sistema de alimentación redundante que abarca la totalidad de las posiciones de un diámetro⁹ de una subestación de transporte, dependiendo del tipo de configuración. Si bien, en la planificación vigente las posiciones para dar servicio a ADIF estarían incluidas en las valoraciones económicas hechas por el OS, es preciso recordar que la CNMC, en informes de autorización de corredores ferroviarios, ha venido señalando que las posiciones para dar suministro a estos corredores deberían ser financiadas por ADIF en su totalidad, percibiendo el transportista por ellas únicamente retribución en concepto de operación y mantenimiento¹⁰.

4.4.3. Se presentan dudas sobre la valoración del impacto de coste sobre el sistema

Sobre la adaptación “ACT-24: Subestación Cerdá 220 kV”, cabe exponer que, se han detectado inconsistencias en la valoración del impacto económico para el Sistema propuesto por el OS, bien porque puede que no se compadezca con los valores estándares de inversión reconocidos, bien porque hay incertidumbre sobre las unidades constructivas consideradas.

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
ACT-24	Cataluña	Subestación Cerdá 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	1

En total el impacto a cargo del sistema sería de 1 millón de euros, según la valoración realizada por el Operador del Sistema en su informe de Julio 2020. Sin embargo, dicha valoración no se comparte por la CNMC ya que parte de las infraestructuras implicadas sufren variación de unidades al alza o

⁹ Conforme al P.O.13.3

¹⁰ , En el caso habitual de alimentar una subestación de tracción a partir de una subestación de transporte en configuración de interruptor y medio, la totalidad de las posiciones del diámetro (tres posiciones) deberán ser financiadas por ADIF, y el OS sólo percibirá retribución en concepto de operación y mantenimiento por las citadas posiciones. En la actualidad la planificación recoge que el solicitante, ADIF, sólo debe hacer frente a sufragar la inversión correspondiente a dos posiciones siendo la tercera sufragada por el sistema.

reemplazo por tipologías estándar más caras, por lo que deberá ser revisado por parte del Operador del Sistema.

4.4.4. Otras circunstancias reseñables

Entre las actuaciones restantes, hay dos actuaciones que no se consideran planificadas:

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
ACT-10	C. Valenciana	Posición Morvedre en Sagunto 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)	2,7
ACT-21	C-LM	Repotenciación Trillo-Olmedilla 400 kV	Subsanación errata	2,9

En lo que se refiere a la “ACT-10: Posición Morvedre en Sagunto 220 kV”, cabe señalar que dicha actuación no se encuentra planificada, sino que supone una inclusión de una nueva actuación en la Planificación vigente, y para que formaran parte de la planificación de infraestructuras de transporte, debería utilizarse el mecanismo de modificación de aspectos puntuales de los planes de desarrollo recogido en el artículo 4.4 de la ley 24/2013, siempre que se verifique alguno de los cuatro supuestos establecidos como habilitantes.

Sobre la adaptación: “ACT-21: Repotenciación Trillo-Olmedilla 400 kV” cabe exponer que dentro de la información regulatoria remitida por REE en cumplimiento de lo establecido en la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la CNMC¹¹, aparece recogida dentro de Proyectos de inversión, con un grado de materialización: “Descartado - CUAR en estudio o desarrollo cuya ejecución definitiva ha sido descartada por el titular”. Por ello el Operador del Sistema debe aclarar dicha circunstancia como paso previo a la modificación propuesta.

Por otro lado, se presenta una actuación que pasa a estar descartada de la propuesta remitida, a tenor de las observaciones recibidas por parte del transportista durante el trámite de audiencia:

Cod Prop	CCAA	Actuación	Justificación
ACT-25	Cataluña	Transbadalona 220 kV	Viabilizar actuación planificada (RdP)

La adaptación de características técnicas “ACT-25 Besós Nuevo-Transbadalona1, 220 kV”, considerando que en las alegaciones remitidas por Red Eléctrica en calidad de transportista, se propone descartar dicha modificación, ya que el proceso tramitación de autorización administrativa ha derivado una serie de requerimientos adicionales que deben ser atendidos, y

¹¹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8625

que la Generalitat de Cataluña comparte dicha alegación, se insta a Red Eléctrica a que la modificación que finalmente vea la luz atienda a criterios de eficiencia y razonabilidad, en línea con la solicitud de los servicios técnicos de la Generalitat de Cataluña.

4.4.5. Comentarios sobre otras infraestructuras

Conforme a lo expuesto en el apartado 3 del presente informe, en relación con la actuación “TN-5 de la Planificación vigente, Compactación de líneas de salida de Soto 400 y 220 kV”, actuación no incluida en la propuesta remitida por el OS que se informa, teniendo en cuenta el avance de los trabajos en la misma así como que dicha infraestructura forma parte de la Red de Partida de la Propuesta Inicial de Planificación para el siguiente periodo, 2021-2026, en condiciones similares a las descritas en la observación del gobierno del Principado de Asturias, se considera oportuno que dicha actuación sea incorporada en la adaptación de características técnicas que definitivamente sea aprobada por Orden Ministerial.

4.5. Análisis del impacto económico para el sistema de la Propuesta

La ley 24/2013 establece que la regulación del sector eléctrico debe trazarse garantizando el suministro con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible, al tiempo que se asegure la sostenibilidad económica y financiera del sistema y se permita un nivel de competencia efectiva en el sector eléctrico, todo ello dentro de los principios de protección medioambiental de una sociedad moderna.

Por todo ello cuando en su artículo 4 regula la Planificación eléctrica de las redes de electricidad, fija, entre otras cuestiones, la garantía de suministro al mínimo coste para el conjunto del sistema, otorgando el carácter vinculante a las características técnicas que definen las infraestructuras.

Los estudios técnicos y económicos aportados por el OS para justificar su propuesta de adaptación de características técnicas vienen a concluir que resultan viables las actuaciones incluidas en la misma, y que dichas propuestas suponen ejecuciones desde la eficiencia de costes. No obstante, considerando que muchas de las actuaciones evaluadas forman parte de la base de infraestructuras de la red de partida o suponen desarrollos críticos para las infraestructuras futuras, sería necesario profundizar en la estimación de los costes de dichas actuaciones y en sus implicaciones en términos de la operación del sistema, tanto en el documento final que se cierre como en la propuesta de planificación de la red de transporte de electricidad para el horizonte 2021-2026.

Considerando el análisis desarrollado a lo largo del apartado anterior y las estimaciones del operador del sistema en lo que se refiere al impacto

económico para el sistema, se tiene el siguiente desglose de variación de la inversión económica:

Actuaciones analizadas en el Apto.	Sobrecoste con cargo al sistema (M€)
5.4.1	-9,2
5.4.2	0,4
5.4.3	-12
Total (M€)	-8,8¹³

Es decir, la propuesta remitida se traduce en una disminución en conjunto de las necesidades de inversión de **8,8 millones de euros**¹⁴ que, si bien se encontraba prevista para ejercicios previos, será incluida en los ejercicios retributivos a partir del año 2021.

Dicha disminución de la inversión necesaria, considerando que la Propuesta Inicial de Planificación informada el pasado 3 de abril de 2020, incluía una inversión de 6.444 millones de euros, tendrá un impacto inapreciable en términos retributivos para la nueva propuesta de planificación- horizonte 2021-2026, siendo, sin embargo, su inclusión sería necesaria, vistos los análisis técnicos del Operador del Sistema.

5. CONSIDERACIONES

5.1. Consideraciones Generales

La Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC, con carácter general, considera positivas las adaptaciones de carácter técnico incluidas en esta propuesta.

No obstante, resulta esencial que las solicitudes relativas a las propuestas de planificación y sus modificaciones, bien modificación de aspectos puntuales de los planes de desarrollo, bien adaptaciones de carácter técnico necesarias para la realización de los planes de desarrollo incluidos en la planificación eléctrica,

¹² Conforme se detalla en el análisis del apartado 4.4.3. se considera que debe haber algún error en la valoración del impacto económico de la ACT-24, por lo que se no se considera dentro de la valoración aquí recogida, y se insta a su revisión por parte del Operador del Sistema.

¹³ Tal y como se ha definido en el apartado 4.4.5, no se considera que deban aprobarse las adaptaciones técnicas referidas a las actuaciones 25, 10, 21. De igual tampoco se considera exacta la valoración del impacto económico de la ACT-24 (aptdo. 4.4.3).

¹⁴ Tal y como se ha definido en el apartado 4.4.5, no se considera que deban aprobarse las adaptaciones técnicas referidas a las actuaciones 25, 10, 21. De igual tampoco se considera exacta la valoración del impacto económico de la ACT-24 (aptdo. 4.4.3).

vengan acompañadas de documentación anexa que facilite la correspondencia con los identificativos de los actuaciones planificadas tanto de la Información regulatoria de costes¹⁵, como con los identificadores únicos de instalaciones y proyectos empleados para en la remisión de los planes de Inversión de la red de transporte. Esta deficiencia sigue manteniéndose en las distintas remisiones de información en base a solicitudes hechas por parte de la CNMC, si bien se ha avanzado positivamente en lo que a la remisión de información técnica complementaria se refiere.

Incidir sobre esta identificación resulta esencial para determinar con exactitud el alcance, así como el conocimiento de las características técnicas y económicas de las actuaciones sobre las que se solicitan cambios, permitiendo una valoración inequívoca por parte de la CNMC de la propuesta que se informa, reduciendo los tiempos de análisis de los servicios técnicos.

Por otro lado, la propuesta de adaptaciones se fundamenta principalmente en una necesidad para adaptar la planificación vigente al nuevo horizonte de planificación.

Bajo esta premisa se ha analizado la propuesta, aunque, tal y como se ha señalado en el apartado de análisis, tan solo el 70% de las actuaciones se recogían en la Propuesta Inicial de Planificación informada el pasado 3 de abril de 2020, y el grado de materialización es insuficiente para ser consideradas como próximas a ser puestas en servicio en un plazo breve.

A este respecto cabe señalar que, de los informes técnicos remitidos como información complementaria para el análisis, se evidencia una seria dificultad para atender los procesos de tramitación de las infraestructuras, con las consiguientes demoras, redefiniciones de proyectos y sobrecoste para el sistema.

Por ello, aprovechando la participación activa de las Comunidades autónomas en los procesos de planificación, se hace un llamamiento a las partes: Operador del sistema, agentes involucrados y administraciones competentes, para que la nueva propuesta de planificación que se está realizando, si bien habrá de ser ambiciosa en sus objetivos, deberá intentar cerrar compromisos que faciliten su desarrollo, una vez que sea aprobada, entendiendo que una economía electrificada no podrá ser llevada a la práctica si las redes no consiguen ser puestas en servicio.

Todo ello, garantizando el suministro eléctrico con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible, al tiempo que se asegure la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permita un nivel de competencia efectiva

¹⁵ Circular 1/2015, de 22 de julio, de la CNMC https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8625

en el sector eléctrico, todo ello dentro de los principios de protección medioambiental de una sociedad moderna.

5.2. Consideraciones particulares

5.2.1. Sobre las adaptaciones de carácter técnico recogidas en la propuesta

Como ya se ha señalado con anterioridad, la propuesta incluye un total de 27 adaptaciones de carácter técnico sobre las que se emite una valoración desfavorable solo en 4 de las mismas.

En las adaptaciones con valoración positiva, tan solo se formulan comentarios en 6 actuaciones y se centran en dos aspectos, la corrección de las capacidades térmicas y las valoraciones económicas. En lo que se refiere a las adaptaciones técnicas con reducción de la capacidad térmica de transporte se expone la necesidad de garantizar la viabilidad de los proyectos respecto de los objetivos iniciales, para un medio plazo, cuestión que no siempre se refleja en los informes técnicos complementarios. No obstante, se considera que debe tratarse de una omisión y que las adaptaciones solicitadas cumplen sobradamente con las necesidades.

En lo que se refiere a las valoraciones económicas, se plantean observaciones por discrepancias, bien con las unidades físicas consideradas bien con los valores de referencia estándar considerados, pero se entiende que se debe a una asimetría entre la información disponible en la CNMC, cuyo horizonte temporal se encuentra desfasado ligeramente con la propuesta del Operador del Sistema. Dado que se trata de proyectos en desarrollo y con una madurez media, se ha considerado que, la información más actualizada es la remitida por el Operador del Sistema, y dado que se compadecen los órdenes de magnitud, se procede a valorar de forma positiva su adaptación.

Por último, se han valorado de forma negativa las adaptaciones de características técnicas solicitadas para las actuaciones: ACT-10¹⁶, ACT-21¹⁷, ACT-24¹⁸ y ACT-25¹⁹.

En el caso de las actuaciones: ACT-10²⁰, ACT-21²¹, se considera que se corresponden con actuaciones no planificadas, en el primer caso porque no se encuentra recogida dentro de la planificación vigente y en el segundo, porque en la información regulatoria disponible, dicha actuación aparece como descartada.

¹⁶ ACT-10: Posición Morvedre en Sagunto 220 kV

¹⁷ ACT-21: Repotenciación Trillo-Olmedilla 400 kV

¹⁸ ACT-24: Subestación Cerdá 220 kV

¹⁹ ACT-25 Besós Nuevo-Transbadalona1, 220 kV

²⁰ ACT-10: Posición Morvedre en Sagunto 220 kV

²¹ ACT-21: Repotenciación Trillo-Olmedilla 400 kV

En lo que se refiere a la ACT-24²², se considera que la valoración de variación económica expuesta por el Operador del Sistema no sería correcta, ya que parte de las infraestructuras implicadas sufren adaptaciones de unidades al alza o reemplazo por tipologías estándar más caras, y sin embargo, tanto solo una de las tres infraestructuras implicadas, refleja impacto económico para el sistema. Por todo ello, se considera que dichas actuaciones deberán ser revisadas por parte del Operador del Sistema.

Finalmente, en el caso de la ACT-25²³, la misma pasa a estar descartada de la propuesta remitida, a tenor de las observaciones recibidas por parte del transportista durante el trámite de audiencia.

5.2.2. Sobre actuaciones propuestas a incorporarse/RETIRARSE DE la Modificación de Planificación.

Con carácter general, deberán revisarse las solicitudes de nuevas incorporaciones no contempladas en la Propuesta que se informa y que se han puesto de manifiesto durante el proceso de alegaciones, que si bien no pueden incorporarse a la planificación de la red de transporte a través de una Propuesta de Orden para la Adaptación de carácter técnico de la planificación, sí deben ser consideradas con especial atención y con prioridad suficiente de cara a la nueva propuesta de Planificación para el horizonte 2021-2026, a tenor de los hechos detallados en las observaciones remitidas a la propuesta que en este informe se analiza. Todo ello, conforme a las consideraciones particulares recogidas dentro del apartado 4.4.5 del presente informe.

6. CONCLUSIÓN

La Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC, concluye informar favorablemente la “Propuesta de adaptaciones de carácter técnico” formulada por el Operador del Sistema y valorar positivamente las adaptaciones de carácter técnico incluidas en esta propuesta, con excepción de las actuaciones ACT-10²⁴, ACT-21²⁵, ACT-24²⁶ y ACT-25²⁷, por las consideraciones referidas anteriormente fruto del análisis realizado en el presente informe.

²² ACT-24: Subestación Cerdá 220 kV

²³ ACT-25 Besós Nuevo-Transbadalona1, 220 kV

²⁴ ACT-10: Posición Morvedre en Sagunto 220 kV

²⁵ ACT-21: Repotenciación Trillo-Olmedilla 400 kV

²⁶ ACT-24: Subestación Cerdá 220 kV

²⁷ ACT-25 Besós Nuevo-Transbadalona1, 220 kV

A N E X O 1

INFORMES REMITIDOS POR EL OPERADOR DEL SISTEMA SOBRE LAS ADAPTACIONES DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS PROPUESTAS

A N E X O 2

ALEGACIONES REMITIDAS CONFIDENCIAL