

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE LA DGPEM POR LA QUE SE OTORGA A ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U., AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y APROBACIÓN DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN Y RECONOCIMIENTO DE UTILIDAD PÚBLICA DEL PROYECTO “SUSTITUCIÓN DE LA UNIDAD TURBOCOMPRESORA TC-103 POR LA UNIDAD MOTOCOMPRESORA MC-103 DE LA E.C. CORESES (ZAMORA)”

Expediente INF/DE/110/22

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 22 de septiembre de 2022

De acuerdo con el artículo 7.35 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, y con lo dispuesto en el artículo 81.2 del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, la Sala de la Supervisión Regulatoria acuerda lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

Con fecha 8 de junio de 2022, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) escrito de la Dirección General de Política Energética y Minas (en adelante DGPEM), de fecha 7 de junio de 2022, solicitando informe sobre la Propuesta de Resolución de la DGPEM, por la que se otorga autorización administrativa previa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento, en concreto, de utilidad pública del proyecto denominado “*Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad*”

motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora)”, en la provincia de Zamora (en adelante el Proyecto), propiedad de ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U. (en adelante ENAGAS TRANSPORTE). Adjunto al escrito, se remite copia de la referida Propuesta de Resolución de la DGPEM.

A dicho oficio, la DGPEM adjunta la documentación y escritos remitidos por ENAGAS TRANSPORTE, que forman parte del expediente. A continuación, se relacionan los principales:

- Resolución de 7 de julio de 2020, de Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del Proyecto, en la que se concluye que como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del Proyecto, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.
- Escrito de 10 de julio de 2020 mediante el que ENAGAS TRANSPORTE, solicita a la DGPEM autorización administrativa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento, en concreto, de utilidad pública, además de inclusión en el régimen retributivo del Proyecto. En el escrito se refieren las solicitudes de inicio de tramitación ambiental de 15 y 16 de julio de 2019, respectivamente, que incluían la Memoria, anejos, planos y anejos del Proyecto de julio de 2019, también adjuntos al expediente. Así mismo, junto a dicho escrito se adjuntan corregidos el Estudio de afecciones a terrenos (julio 2019) y el Anexo de expropiaciones (junio 2020) del Proyecto, que anularían y sustituirían a los anteriores.
- Escrito complementario al anterior, también de 10 de julio de 2020, mediante el que ENAGAS TRANSPORTE, solicita a la DGPEM autorización administrativa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento, en concreto, de utilidad pública, además de inclusión en el régimen retributivo del Proyecto. Este escrito amplía el expositivo e incluye datos sobre la finalización y puesta en marcha de las instalaciones¹.
- Escrito de 4 de octubre de 2021, que, como continuación a los anteriores escritos de 10 de julio de 2020, vuelven a solicitar autorización administrativa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento, en concreto, de utilidad pública, además de inclusión en el régimen retributivo del Proyecto, y

¹ Se amplía el explicativo de la Declaración de Impacto Ambiental y del reconocimiento de utilidad pública, y se indica que las obras finalizarán en 12 meses desde fecha de ocupación.

para evitar posibles errores, y tras una revisión puntual del Proyecto y Anexo de expropiaciones, para atender requerimientos técnicos de la empresa suministradora eléctrica, remiten nuevos documentos del Proyecto completo que anulan y sustituyen a los anexados anteriormente.

- Documentación adjunta al escrito anterior, relativa al Proyecto técnico: *“Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora). Proyecto de Autorización de instalaciones”*, de septiembre de 2021:
 - Documento nº 1. Memoria y Anexos².
 - Documento nº 2: Planos.
 - Documento nº 3: Pliego de condiciones y especificaciones³.
 - Documento nº 4: Presupuesto.
- Declaración responsable, de 6 de junio de 2022, del Ingeniero Industrial colegiado nº 6324, del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Bizkaia, autor del Proyecto.
- Oficio de 1 de febrero de 2022, de la DGPEM, de traslado del expediente a la Subdelegación del Gobierno en Zamora, a efectos de que se inicien los trámites de información pública del Proyecto y de que se emita el oportuno informe por parte de esta, de acuerdo con el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre *por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural*.
- Informe de 1 de junio de 2022, del Área de Industria y Energía de la Subdelegación de Gobierno de Zamora, sobre el trámite de información pública⁴ efectuado.

² Anejo 0 de Estudio técnico-económico; Anejo 1 de Características del gas.; Anejo 2 de Motocompresor; Anejo 3 de Tuberías; Anejo 4 de Equipos electrónicos; Anejo 5 de Instrumentación y control; Anejo 6 de Obra civil; Anejo 7 de Estudio de seguridad y salud; Anejo 8 de Estudios de áreas clasificadas; Anejo 9 de Listado de equipos mecánicos; Anejo 10 de Listado de líneas; de Anejo 11 de Listado de equipo eléctricos; Anejo 12 de Estudio de afecciones a terceros; Anejo 13 de Acometida eléctrica; Anejo 14 de Subestación de maniobra y reparto y línea acometida; Anejo 15 de Documento Ambiental; Anejo 16 de Estudio de gestión de residuos de construcción y demolición; Anejo de Expropiaciones.

³ Este documento contiene exclusivamente el índice de cada bloque de pruebas, equipos, montajes etc., pero carece propiamente de contenido.

⁴ Proyecto anunciado en BOE nº 84, de 8 de abril de 2022, Boletín Oficial de la provincia de Zamora nº 43, de 8 de abril de 2022, y en los diarios “El Norte de Castilla” y “La Opinión de Zamora”, ambos con fecha 8 de abril de 2022.

Posteriormente, en fecha 17 de junio de 2022, tuvo entrada en el Registro de la CNMC escrito de la DGPEM al que se adjuntan dos informes adicionales provenientes de la Dependencia del Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en la provincia de Zamora, los cuales indica que fueron remitidos de forma extemporal, en el marco del trámite de consulta a otras administraciones y organismos afectados.

2. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre la Propuesta de autorización administrativa y aprobación del proyecto de ejecución de las instalaciones referidas, todo ello en virtud de la función establecida en el artículo 7.35 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, Ley 3/2013), y conforme con lo dispuesto en el artículo 81.2 del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre *por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural* (en adelante, Real Decreto 1434/2002).

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la Ley 3/2013, así como el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba su Estatuto Orgánico.

3. NORMATIVA SECTORIAL APLICABLE

Es de aplicación el artículo 67 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, *del Sector de Hidrocarburos*, que establece que las instalaciones de transporte requieren autorización administrativa previa. Asimismo, establece que los solicitantes de autorizaciones para instalaciones deberán acreditar suficientemente el cumplimiento de los requisitos relativos a las condiciones técnicas y de seguridad de estas, las condiciones de protección del medioambiente, la adecuación del emplazamiento al régimen de ordenación del territorio, y la capacidad legal, técnica y económico-financiera del titular para la realización del proyecto.

El Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, *por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural*, en particular su título IV que establece el procedimiento para la obtención de la autorización administrativa y aprobación del proyecto de ejecución, y la autorización de cierre,

para las instalaciones comprendidas en la red básica de gas natural, definida de acuerdo con lo previsto en el artículo 59⁵ de la Ley 34/1998.

La Orden IET/2434/2012, de 7 de noviembre, *por la que se determinan las instalaciones de la red básica de gas natural pertenecientes a la red troncal de gas natural.*

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, *de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia*, relativo a la sostenibilidad económica del sistema de gas natural.

Las Circulares de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia 9/2019⁶, de 12 de diciembre, y 8/2020⁷, de 2 de diciembre, que establecen la metodología retributiva para las instalaciones de transporte, aplicable a partir del 1 de enero de 2021, los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento para el periodo regulatorio 2021-2026 y los requisitos mínimos para las auditorías sobre inversiones.

4. CONSIDERACIONES SOBRE LAS INSTALACIONES A AUTORIZAR

4.1. Situación actual de las instalaciones

La E.C. de Coreses⁸, situada en la posición O-11 de ENAGAS TRANSPORTE⁹ en la provincia de Zamora, es parte integrante de la Red Básica conforme a la

⁵ Las estaciones de compresión forman parte de la red básica.

⁶ Circular, con entrada en vigor el 24 de diciembre de 2019, por la que se establece la metodología para determinar la retribución de las instalaciones de transporte de gas natural y de las plantas de gas natural licuado.

⁷ Circular, con entrada en vigor el 17 de diciembre de 2020, por la que se establecen los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento para el periodo regulatorio 2021-2026 y los requisitos mínimos para las auditorías sobre inversiones y costes en instalaciones de transporte de gas natural y plantas de gas natural licuado.

⁸ Por Resolución de la Dirección General de Energía, del Ministerio de Industria y Energía, de 26 de febrero de 1998, se otorgó ENAGÁS, S.A., autorización administrativa para la construcción de la E.C. de Coreses (Zamora).

La instalación obtuvo su autorización de explotación mediante Acta de Puesta en Servicio de 8 de octubre de 1999.

Asimismo, por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas, de 26 de marzo de 2013 ("BOE" núm. 86, de 10 de abril de 2013), se autorizó el cambio de titularidad en todas las autorizaciones y concesiones otorgadas a ENAGÁS, S.A. a favor de ENAGÁS TRANSPORTE S.A.U.

⁹ EC actual se encuentran en las confluencias de los gasoductos Zamora-Aranda de Duero, Salamanca-Zamora y Zamora-Benavente-León.

definición establecida en el artículo 59.2 de la Ley 34/1998¹⁰, de 7 de octubre, y de la Red Troncal del Sistema Gasista conforme lo indicado en la Orden IET/2434/2012, de 7 de noviembre, *por la que se determinan las instalaciones de la red básica de gas natural pertenecientes a la red troncal de gas natural*, donde figura en el listado de E.C. de la Red Troncal.

Actualmente la E.C de Coreses, según se indica en el Proyecto, es de tipo intemperie, totalmente automatizada y reversible pudiendo recibir el gas e impulsarlo con una presión máxima de descarga de 80 bar(g). Su configuración es de 2+1 turbocompresores en paralelo, con una potencia de 4.210 KW¹¹.

Las instalaciones objeto de autorización son una sustitución parcial de instalaciones ya existentes y tienen como propósito remplazar uno de los compresores originales por una nueva unidad moto-compresora (MC-103), que funcionará con electricidad. Asimismo, en el Proyecto se incluye nuevas acometidas eléctricas y nueva subestación de maniobra y reparto, necesarias para el funcionamiento del nuevo motocompresor.

4.2. Justificación de la necesidad del proyecto por parte de ENAGÁS TRANSPORTE

ENAGÁS TRANSPORTE indica en la Memoria que la sustitución de uno de los tres turbocompresores se encuadra dentro de sus líneas de actuación estratégica de reducción de su huella de carbono en el horizonte 2040, que pretende ser un instrumento que permita aplicar los recursos económicos necesarios de una manera eficiente y óptima.

En concreto, el proyecto surge del *“Plan de mejora de eficiencia energética y reducción de emisiones de CO2 en estaciones de compresión”* que tiene como objeto la identificación de aquellas estaciones de compresión en las que el cambio de turbocompresores a motores eléctricos para el accionamiento de los compresores presenta mayores ventajas en términos de ahorros energéticos y, por tanto, en menores costes para el Sistema Gasista. Dentro del Plan, describen

¹⁰ Según lo establecido en el artículo 59.2, en la Red troncal de la red básica de gas natural se incluyen los gasoductos de transporte primario interconectados, esenciales para el funcionamiento del sistema y la seguridad de suministro, considerándose incluidos los elementos auxiliares necesarios para su funcionamiento.

Por su parte, el artículo 66.3 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, establece que se consideran elementos constitutivos de la red de transporte, entre otros, todos aquellos activos de comunicaciones, protecciones, control, servicios auxiliares, etc., necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones específicas de la red de transportes.

¹¹ Indicándose que en el emplazamiento se convierten en 3.510 kW.

una serie de ventajas de la transformación planteada (eficiencia, rendimiento, menores emisiones, menores necesidades de mantenimiento, menor impacto acústico etc.), a la vista de las cuales, una vez obtenido el resultado del análisis para la E.C. de Coreses, se ha seleccionado como candidata para dicha transformación.

En resumen, el objetivo del proyecto presenta un carácter medioambiental y de eficiencia energética al evitar la emisión de gases de efecto invernadero evitando producir una cierta cantidad de CO₂ al año por consumo de gas.

4.3. Características técnicas del proyecto

El Proyecto consiste en el desmantelamiento de uno de los turbocompresores existentes y la construcción un motocompesor eléctrico, incluyendo toda la cadena de accionamiento y los sistemas auxiliares; asimismo, en el proyecto se incluye acometidas eléctricas y subestación de maniobra y reparto. A continuación, se indican las principales características técnicas de esta sustitución:

- Se sustituye el TC-103 a gas por el nuevo MC-103 eléctrico:
 - TC a desmantelar: Centaur 50S con una potencia ISO de 4.210 KW, y compresor modelo C304-2, junto sus equipos auxiliares, incluyendo la cabina donde está ubicado, si bien se podrán reutilizar la ventilación de la cabina y otros elementos.

Asimismo, se cortarán las líneas de entrada y salida del turbocompresor, de 16", se desmantelarán sus sistemas de tuberías, válvulas, accesorios, aparatos de medida y control, y otros que dejarán de ser necesarios – como el sistema de refrigeración de aceite de lubricación- o precisen sustitución.
 - Nuevo MC a construir: que cubre hasta 187.000 Nm³/h de caudal con presiones de succión y descarga de 50,4 y 80 bar(g) respectivamente. Presenta motor eléctrico y variador de frecuencia.
 - Se adecuará la cimentación del actual TC-103.
 - Se ejecutará una nueva canalización en zanja para el tendido de cables de alimentación eléctrica y de instrumentación y control del nuevo Motocompresor MC-103.
- Nuevo edificio eléctrico: donde se ubicará el variador de frecuencia (VDF) y el transformador de potencia, que constará de un aerorefrigerador para evacuar el calor generado por el VDF y un sistema de ventilación en la parte lateral.

- Nuevo sistema de Defensa Contra Incendios (DCI) de tipo automático, que integrará funciones protectoras para el nuevo edificio eléctrico que albergará el transformador y el variador de frecuencia, contando con detecciones en ambas salas.
- Acometidas eléctricas y subestación de maniobra y reparto: Debido a que la acometida eléctrica actual no tiene capacidad suficiente para satisfacer los requerimientos del nuevo tren de accionamiento del compresor, es necesaria una nueva línea de suministro eléctrico de alta tensión 45 kV, desde la línea de alta tensión 45 kV denominada Circunvalación IV (06) de la ST Zamora (3022) de Iberdrola hasta la estación de compresión; esta nueva línea será aérea y tendrá unos 4.400 m y 28 apoyos, precisando los extremos conversiones aéreas subterráneas. Para la derivación, modificaciones y ajustes de la línea Circunvalación IV de Iberdrola se precisa una subestación de maniobra y reparto (SMR) de 45 kV con tres posiciones de interruptor automático¹², entrada, salida y remonte, así como una nueva acometida en media tensión 13,2 kV y la instalación de un centro de transformación MT/BT¹³ cuyo entronque se realizará en la denominada L-02 La Cristina, de la STR¹⁴ 4837 Coreses, para la alimentación en baja tensión de los servicios auxiliares de la SMR.
- Otras instalaciones auxiliares: se completará con el correspondiente sistema de tuberías, válvulas, accesorios, aparatos de medida y control, etc., de acuerdo con los diagramas de proceso, especificaciones y planos incluidos en los Anejos del Proyecto.

Las nuevas conducciones asociada al nuevo motocompresor irán protegidas catódicamente por el sistema actualmente instalado en la E.C. no requiriéndose ampliación.

En cuanto a las características técnicas, esta Comisión entiende que las características fundamentales de la instalación a construir han de estar reflejadas tanto en el Proyecto y su Memoria, como en la Propuesta de Resolución. En este sentido, la Memoria indica que la potencia ISO del TC a desmantelar es de 4.210 kW que se convierten a 3.510 kW en el lugar de

¹² En el cuerpo de la Memoria se indican esas tres posiciones, mientras que en el Anejo nº 14 se señalan cuatro posiciones de interruptor automático: entrada de la red de Iberdrola, salida hacia la red de Iberdrola, salida hacia la E.C. y alimentación a transformador de servicios auxiliares de la nueva SMR.

¹³ Media tensión/Baja tensión.

¹⁴ Subestación Transformadora de Reparto.

emplazamiento¹⁵ y que se *“requiere un motocompresor que cuente con una potencia útil igual o superior a dicho valor”*. La potencia es una característica técnica básica que será, en su caso, empleada para el cálculo de la retribución de la instalación por aplicación de los valores unitarios (en adelante VVUU) correspondientes, por lo que lo conveniente es que el Proyecto y la Propuesta de resolución precisen la potencia concreta del nuevo motocompresor.

4.4. Características económicas del Proyecto (presupuesto)

El presupuesto estimado para las instalaciones contempladas en el Proyecto de Autorización Administrativa *“Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora). Proyecto de Autorización de instalaciones”*, de septiembre de 2021, asciende a 6.846.132,36 euros. Dicho Proyecto y presupuesto, fue adjuntado por ENAGAS TRANSPORTE en su escrito de solicitud de autorización administrativa de 4 de octubre de 2021, en sustitución de los documentos relativos a la solicitud de 10 de julio de 2020.

El importe del presupuesto presenta su desglose en el correspondiente documento nº 4 del Proyecto, de septiembre de 2021. A continuación, se muestra el resumen por capítulos:

Tabla 1. Presupuesto del Proyecto (septiembre 2021)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

A partir del Presupuesto final, la Propuesta de Resolución establece una fianza por un valor de 136.922,65 euros (2% del importe del presupuesto que ENAGAS TRANSPORTE deberá constituir.

En relación con el presupuesto anterior cabe señalar que:

- ✓ El presupuesto actual, sustituiría al presentado en el proyecto de julio de 2019, por valor de 6.527.141,44 €, y por lo tanto el actual presupuesto comporta un incremento del 4,89% sobre aquel.

¹⁵ En los Anexos del análisis técnico-económico, sin embargo, se utilizan 3.861 kW por considerar un 10% de pérdidas sobre la potencia en el lugar de emplazamiento.

- ✓ El valor del presupuesto total del Proyecto sería un 9,3% inferior al valor resultante de aplicar los valores unitarios estándar de inversión vigentes¹⁶ para una transformación de turbocompresor a motocompresor por una potencia idéntica al turbocompresor existente (4.210 KW), que ascendería a 7.545.715,03 €.

Así mismo, el presupuesto indicado en la autorización sería inferior a los presupuestos informados a esta Comisión en cumplimiento de los artículos 12 ,13 y 22 de la Circular 9/2019. ENAGAS TRANSPORTE informó, en 2020¹⁷, un presupuesto de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** €, y, en 2021¹⁸, un importe más bajo, de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** €; es decir, cifras que son un **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**% superiores al presupuesto del proyecto que se autoriza.

- ✓ Otros aspectos a reseñar son: (i) las instalaciones auxiliares eléctricas (acometida a 45kV), representan el 12,2% del total del proyecto, esto es 834.229,92 €; y (ii) las partidas de Permisos, Expropiaciones, Ingeniería, Dirección de Obra y Puesta en Servicio representan el 14,4% del presupuesto, al sumar un importe de 989.206,34 €.

4.5. Sobre el resto de los turbocompresores en operación

Vistas las previsiones de uso de la EC de Coreses en el análisis económico-financiero del Proyecto¹⁹ realizado por ENAGAS TRANSPORTE y la información histórica reciente de la instalación, esta Comisión considera que sería recomendable analizar, juntamente con ENAGAS TRANSPORTE y el GTS, la posibilidad de proceder a cerrar otra unidad de compresión de la E.C de Coreses, siempre que las condiciones técnicas, operativas y de seguridad lo permitan. A estos efectos, se cita como ejemplo de cierre de instalaciones no necesarias, el

¹⁶ VVUU de inversión estaciones de compresión con un término fijo de 14.997.763,28 €/E.C. (en este caso, por ser transformación de existente, aplicado a 1/3) y un término fijo de 604,86 €/kW aplicable a la potencia del nuevo motocompresor eléctrico.

¹⁷ Documento “Planes de inversión plurianuales de ENAGÁS TRANSPORTE S.A.U. y ENAGÁS TRANSPORTE DEL NORTE S.L. Actualización de las inversiones previstas en las infraestructuras de Regasificación, Transporte y Almacenamientos Subterráneos”, de diciembre de 2020, con fecha de entrada en el registro de 4 de diciembre de 2020.

¹⁸ Documento “Planes de inversión plurianuales para las actividades de Regasificación y de Transporte de gas natural. ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.”, de enero de 2022, con fecha de entrada en el registro de 25 de enero de 2022.

¹⁹ Documento correspondiente al Anejo 0: “Estudio técnico-económico para la sustitución de turbocompresor TC-103 por motocompresor MC-103 en EC Coreses” de julio de 2019.

cierre del vaporizador de combustión sumergida en la Planta de regasificación de Palos de la Frontera (Huelva)²⁰.

Para la determinación de los ahorros potenciales del Proyecto para el Sistema es necesario proyectar la actividad de la instalación a futuro siendo para ello preciso relacionar esta actividad con la evolución prevista de demanda gasista²¹. El documento de análisis económico-financiero de ENAGAS TRANSPORTE, (Anejo 0) sobre estimación de consumos, emisiones y costes de energía, estima que el TC-103 a sustituir consumiría, de no sustituirse, 60 GWh de gas de operación en el año 2021. A partir de dicho año y hasta 2041 se establece una senda de consumos anuales²², cuyo máximo llega a 69 GWh en 2024 (con un promedio anual de 62 GWh).

Por otro lado, de acuerdo con la información que obra en poder de esta Comisión, los consumos anuales de gas de operación para el conjunto de los tres turbocompresores (dos en operación y uno de reserva) de la E.C. de Coreses habrían sido:

Tabla 2. Consumos de gas de operación de la E.C. de Coreses (Zamora)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: SL-ATR²³

²⁰ Resolución de 16 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se autoriza a Enagás Transporte, SAU, el cierre y desmantelamiento del vaporizador de combustión sumergida PA-117B en la planta de regasificación de Palos de la Frontera (Huelva).

²¹ A este respecto, en la definición de escenario base, y en cuanto a la demanda gasista esperada, los escenarios de estimación a nivel nacional utilizados por ENAGAS TRANSPORTE serían los del *Ten Year Network Development Plan (TYND) 2018* de ENTSO-G.

Por su parte, para determinar el modo de funcionamiento del equipo y su uso previsto, ENAGAS TRANSPORTE ha estimado unas necesidades de compresión a partir de factores de utilización global históricos, que posteriormente se reparten por factores de uso de cada instalación, lo que finalmente lleva a determinar las necesidades de gas combustible que tendría el turbocompresor a sustituir.

²² Senda más o menos estable que presenta los primeros años un crecimiento del 5%, para posteriormente presentar leves decrecimientos del -2/-3%, para finalmente, y a partir de 2030, acabar con una senda de crecimiento del 0,5/0% - con la excepción de 2027, que presenta una variación del -10,2%-.

²³ El SL-ATR es el Sistema Logístico de Acceso de Terceros a las Redes, y es una plataforma de comunicación y gestión, que utilizan los agentes gasistas (reporte de solicitudes de capacidad, contratación, programaciones y nominaciones, mediciones, repartos, balances y soporte a la facturación) que funciona en tiempo real.

Por tanto, a la vista de los datos históricos y las previsiones de ENAGAS TRANSPORTE, esta Comisión se plantea la necesidad de un análisis sobre la posible ociosidad futura del otro turbocompresor en operación, máxime cuando ha finalizado la vida útil retributiva. Adicionalmente ENAGAS TRANSPORTE debería justificar mejor su previsión de consumos 2021-2041 para el TC-103, tal y como se señala en el punto 5.1.

Se considera conveniente que en este tipo de proyectos el GTS emitiera informe sobre la adecuación de la solución técnica adoptada por el transportista, por los siguientes motivos:

- El sistema gasista funciona actualmente bajo un modelo de planta única donde el GTS da las consignas de operación.
- El dimensionamiento de una EC es complejo y hay que tener en cuenta sus condiciones de operación. De hecho, el documento de Planificación 2008-2016, último aprobado para el sector gasista, recogía tal circunstancia en su página 429 al indicar que *“Las características (potencia y configuración del nº de grupos) de las estaciones de compresión recogidas en la tabla anterior tienen carácter meramente orientativo. El dimensionamiento definitivo de cada una de las actuaciones se establecerá por el gestor técnico del sistema gasista una vez se realicen los estudios detallados para la adecuación de las características a las condiciones de operación necesarias (caudales y presiones de aspiración e impulsión) para el funcionamiento óptimo y con el mejor rendimiento de los turbocompresores”*.

5. CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA

Las consideraciones que se indican a continuación se realizan teniendo en cuenta la regulación aplicable, la información disponible en esta Comisión y la información del expediente remitida por la DGPEM.

5.1. Sobre la justificación de las instalaciones a autorizar

El Plan de mejora de eficiencia energética y reducción de emisiones de CO₂ en estaciones de compresión, planteado por ENAGAS TRANSPORTE²⁴, tiene como objeto la identificación de aquellas estaciones de compresión en las que el cambio de turbocompresores a motores eléctricos para el accionamiento de los

²⁴ Según ENAGAS TRANSPORTE *“Dicho plan se enmarca dentro de la estrategia de Enagás de reducción de su huella de carbono en el horizonte 2040 y pretende ser un instrumento que permita aplicar los recursos económicos necesarios de una manera eficiente y óptima.”*

compresores presenta mayores ventajas en términos de ahorros energéticos y, por tanto, en menores costes para el Sistema Gasista.

El proyecto aquí planteado basa su justificación, en dos pilares: reducción de costes y mejora medioambiental por menores emisiones (que a su vez redundaría en ahorros al emitir menos CO₂). Es decir, el proyecto planteado no se propone por ninguna cuestión de seguridad, de gestión técnica, ni de otras actuaciones urgentes que tengan que ver con la disponibilidad o suministro, ni de cumplimiento de nueva normativa de obligado cumplimiento, sino que se propone para posibilitar una mejora ambiental que conllevaría, asimismo, ahorro de costes. En este sentido, hay que tener en cuenta que la normativa sectorial gasista, requiere efectuar un análisis económico-financiero, que justifique y controle este tipo de inversiones en aras de la sostenibilidad y el equilibrio del Sistema Gasista. En concreto, atendiendo al artículo 59 de Ley 18/2014, sobre sostenibilidad económico-financiera²⁵, y al artículo 22 de la Circular 9/2019, sobre planes de inversión y cierre de instalaciones²⁶, la nueva inversión a autorizar (y por ende los nuevos pagos retributivos del Sistema) debe compensarse por los ahorros de costes energéticos que se han de producir (reduciendo la retribución asociada a dichos costes)²⁷ dado que la nueva inversión no produciría mayor recaudación de ingresos por la vía de peajes y cánones.

A estos efectos ENAGAS TRANSPORTE ha incluido en la Memoria del Proyecto, un análisis económico-financiero²⁸ donde se describe la metodología utilizada en las simulaciones. Dicho documento justificaría su viabilidad económico-

²⁵En el apartado 1, indica que las actuaciones de las Administraciones y sujetos gasistas estarán sujetas al principio de sostenibilidad económica y financiera, entendido este como la capacidad del sistema para satisfacer la totalidad de los costes del mismo, conforme a lo establecido en la legislación vigente. Por su parte, en el apartado 5, señala que toda medida que suponga un incremento de costes o una reducción de ingresos para el Sistema Gasista, deberá incorporar una reducción equivalente de, otras partidas de costes o un incremento equivalente de ingresos que asegure el equilibrio de éste.

²⁶ En el apartado 2, señala que la justificación de la sostenibilidad económica y financiera de la inversión se realizará considerando la vida útil regulatoria desde la fecha de puesta en servicio e indicando: los ingresos que esté previsto obtener; las subvenciones de Administraciones u Organismos Públicos y medidas de efecto equivalente; los contratos firmados y compromisos obtenidos de los usuarios o consumidores que avalen el uso futuro de la instalación; las cantidades de gas que esté previsto vehicular o procesar por la instalación y cualquier información asociada a otro vector explicativo del uso o generación de ingresos de la instalación.

²⁷ Se deja de retribuir los costes auditados del gas de operación consumidos en el TC-103, para pagar los costes de consumo de energía eléctrica del motocompresor, en principio menores, al tener mejor rendimiento.

²⁸ Documento correspondiente al Anejo 0: “Estudio técnico-económico para la sustitución de turbocompresor TC-103 por motocompresor MC-103 en EC Coreses” de julio de 2019.

financiera tras obtener un V.A.N.²⁹ positivo de 3,0 Millones de € para los ahorros producidos tras simular a 20 años³⁰ la evolución de los costes retributivos tanto en el caso de seguir con la opción actual (continuidad del TC-103 a gas)³¹, como en el caso de realizarse la sustitución con el MC-103 eléctrico. También se calculan los ahorros de CO₂ tanto en términos de toneladas evitadas a la atmósfera como en términos monetarios (aplicando el precio esperado de la tonelada de CO₂ a las toneladas evitadas³²), si bien este flujo monetario no entra como ahorro en el flujo final de caja calculado para el Sistema Gasista.

Esta Comisión está de acuerdo en términos generales con la autorización de este tipo de instalaciones, en tanto efectivamente se logren los objetivos de reducción de CO₂, de mayores eficiencias en el uso de la energía y de reducción de los costes de O&M para la empresa y el Sistema Gasista. Igualmente, se estima adecuado la presentación, por parte de ENAGAS TRANSPORTE, del ejercicio de previsión de análisis económico-financiero para el Proyecto, y su ámbito temporal de 20 años (vida útil de la nueva instalación), así como de los cálculos de flujos de caja por diferencia de los dos escenarios mencionados. Además, el hecho de que el Proyecto no contabilice en sus flujos de caja los ahorros por reducción de emisiones de CO₂, hace que el análisis sea más conservador que de haberlos considerado. Dicho esto, se han de realizar los siguientes comentarios sobre estudio de análisis económico-financiero:

- Una variable muy crítica para el resultado económico-financiero es la previsión del consumo de gas si se mantuviese el viejo TC -103, ya que determina tanto los ahorros de gas en la alternativa de sustitución, como el coste eléctrico del nuevo MC-103 (pues se obtiene por factores de

²⁹ El V.A.N es el valor actual neto, o valor presente de todos los flujos de caja del Proyecto. Es una medida de la viabilidad financiera de un determinado proyecto. En el análisis realizado por ENAGAS TRANSPORTE se utiliza una tasa de descuento del 4,22%,

³⁰ Vida útil regulatoria de la nueva instalación. Se simula entre desde el año previsto de puesta en marcha (2021) hasta 2040 (hay que tener en cuenta que el estudio es de julio de 2019).

³¹ El TC-103, al haber sobrepasado su vida útil regulatoria, no percibe retribución por inversión, aunque si percibe retribución por costes de O&M, retribución por extensión de vida útil (REVU), retribución por continuidad de suministro (RCS), y retribución por costes auditados de gas de operación. Por su parte, de construirse el nuevo MC-103 percibiría su retribución por inversión, su retribución por costes de O&M más la retribución por costes auditados eléctricos.

ENAGAS TRANSPORTE realiza proyecciones tanto de consumo de gas y electricidad, así como previsiones de la evolución de sus precios y ATR para los 20 años de análisis. Los costes de gas y eléctricos se ven afectados por una tasa de inflación interanual del 2%.

³² Y considerando un factor de emisión de 203,00 t/GWh.

eficiencia y de disponibilidad a partir de aquel)³³. En este sentido, esta Comisión echa en falta una mayor explicación y justificación tanto del consumo de gas proyectado como de los factores indicados.

- Algunos de los conceptos y parámetros tomados han podido quedar desactualizados o desfasados bien porque se toman como referencia la metodología retributiva y los valores unitarios previos a las Circulares de la CNMC³⁴; bien por la actual coyuntura de inflación y, en particular, de precios del gas natural, de la emisión de CO₂ y de la electricidad³⁵, que tienen un impacto directo en los cálculos de las previsiones de flujos de caja. Los resultados obtenidos podrían catalogarse, en términos generales, de un escenario conservador, pues con los factores de emisión que se contemplan en el análisis en un contexto de precios de gas, electricidad y CO₂ muy altos como el actual daría lugar a resultados aún más favorables para el Sistema³⁶.

³³ Considerando un consumo de gas de partida del TC-103 de 60 GWh en 2021, y los siguientes parámetros:

- Factor de eficiencia E.C. Euskadour: 0,42 MWh de consumo eléctrico por cada GWh comprimido.
- Factor de eficiencia E.C de Coreses: 5,08 MWh de consumo gasista por cada GWh comprimido.
- Factor de simultaneidad de E.C. de Coreses: 1,00 (sustitución del trabajo efectuado por el viejo TC-103 al 100% por el nuevo MC-103 debido a los distintos modos de operación de los dos equipos).

³⁴ Por ejemplo:

- Se simula una retribución por RCS conforme Ley 18/2014 a 20 años para las dos instalaciones, cuando por la Circular 9/2019 dicho concepto solo aplicaría a las instalaciones con puesta en marcha antes de 2020 y su importe va disminuyendo paulatinamente en el periodo 2021-26 hasta ser el 20% para el año de gas 2026.
- Se utilizan parámetros correspondientes a la Ley 18/2014, como la tasa de retribución financiera del 5,09 % o los coeficientes para el cálculo de la retribución de extensión de vida útil (REVV) que comienzan en 15%; en lugar de los correspondientes a la metodología de la Circular 9/2019 que serían una tasa de 5,44% o unos coeficientes para REVU que empezarían desde 30%.
- Se utilizan los VVUU de inversión y de O&M anteriores a la Circular 8/2020, porque el análisis se realizó con anterioridad a la publicación de la Circular.

³⁵ Se citan precios del gas natural de 24,42 €/MWh (valor medio en MIBGAS para gas de operación en 2018), del CO₂ de 22,45 €/t (estimado de *World Energy Outlook 2015 a 2017* de la AIE), costes variables eléctricos de 69,70 €/MWh (valor medio de contratos para 2018, incluyendo ATR por potencia y por consumo e impuesto especial eléctrico). Tasa de inflación interanual considerada del 2%.

³⁶ Según los factores, para realizar el mismo trabajo de compresión, una turbina de gas gastaría unos 12 kWh por cada kWh del motor eléctrico. Por otro lado, y simplificando bastante, se puede

Esta Comisión valora positivamente el análisis económico-financiero realizado por ENAGAS TRANSPORTE, pero cree debería de valorarse la conveniencia de actualizarlo atendiendo, tanto a la coyuntura actual de precios como los comentarios realizados. Así mismo, considera que se deberían realizar simulaciones modificando parámetros que puedan ser más críticos como la relación de factores de emisión de una y otra tecnología, la tasa de inflación, los consumos de gas previstos en el viejo TC-103 o incluso el valor reconocido de la instalación (de esperarse un aumento de costes de esta).

5.2. Sobre la necesidad de autorización administrativa previa

Las instalaciones por construir según el Proyecto se corresponden con la modificación de una instalación de la red básica – definida de acuerdo con lo previsto en el artículo 59 de la Ley 34/1998 –, en tanto que se sustituyen instalaciones de una estación de compresión.

De acuerdo con el artículo 70.1 del Real Decreto 1434/2002, la construcción, ampliación, modificación y explotación de las instalaciones gasistas de la red básica, entre otras, requieren resoluciones administrativas, como la autorización administrativa, la aprobación del proyecto y la autorización de explotación. Según el artículo 70.3 del Real Decreto 1434/2002, no se requerirán las dos primeras autorizaciones cuando las modificaciones no impliquen alteración de las características técnicas básicas y de seguridad tanto de la instalación principal como de sus instalaciones auxiliares en servicio, ni se requiera declaración de utilidad pública para su realización.

De acuerdo con el proyecto del promotor, se producen modificaciones en la Estación de Compresión que requieren la obtención de una resolución de autorización administrativa previa, la aprobación del proyecto de construcción, así como la pertinente autorización de explotación, o acta de puesta en marcha, al finalizar la construcción de las instalaciones. De hecho, el proyecto consiste, por un lado, en el cierre y desmantelamiento de un turbocompresor en operación que, tal y como se indica en el apartado 5.6, necesita su correspondiente autorización administrativa; y por otro lado, la construcción de la nueva unidad de compresión que, de realizarse sin sustituir ninguna instalación, requeriría, entre otros requisitos, autorización administrativa previa. Además, la nueva instalación es un motocompresor eléctrico cuyas características técnicas básicas

asumir que el precio del kWh eléctrico es aproximadamente el doble del precio del kWh de gas más el coste del CO₂ emitido para producir dicho kWh eléctrico. Siguiendo estas correlaciones, precios más altos producirían V.A.N. más elevados, al generarse cada vez más ahorro.

son diferentes de la unidad sustituida simplemente por el cambio tecnológico³⁷, y que requiere, en concreto, de declaración de utilidad pública.

5.3. Sobre los requisitos de autorización administrativa

Según el artículo 67.2 de la Ley 34/1998, los solicitantes de autorización para la construcción, explotación, modificación y cierre de instalaciones deberán acreditar suficientemente el cumplimiento de los requisitos relativos a las condiciones técnicas y de seguridad de estas, las condiciones de protección del medio ambiente, la adecuación del emplazamiento al régimen de ordenación del territorio, y la capacidad legal, técnica y económico-financiera del titular para la realización del proyecto.

5.4. Sobre la declaración de utilidad pública

De acuerdo con el artículo 103, apartado 1 letra c) de la Ley 34/1998, las instalaciones a que se refiere el Título IV de la Ley “*se declaran de utilidad pública a los efectos de expropiación forzosa y ejercicio de la servidumbre de paso*”.

El artículo 104 del mismo texto legal regula la solicitud de Declaración de Utilidad Pública³⁸, y según el artículo 105, la utilidad pública lleva implícita la urgente ocupación a los efectos del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954.

A la vista de la documentación incluida en el expediente, la petición de reconocimiento de utilidad pública, con la relación de bienes y derechos afectados del Proyecto, ha sido sometida a trámite de información pública³⁹ en la provincia de Zamora, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre. La solicitud de reconocimiento de utilidad pública de este

³⁷ De hecho, presentan valores unitarios de inversión distintos en el Anexo I de la Circular 8/2020, de la CNMC.

³⁸ «1. Para el reconocimiento de la utilidad pública de las instalaciones a que se refiere el artículo anterior, será necesario que la empresa interesada lo solicite, incluyendo una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación u ocupación.

2. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los órganos afectados.

3. Concluida la tramitación, el reconocimiento de la utilidad pública será acordado por el Ministerio de Industria y Energía, si la autorización de la instalación corresponde al Estado, sin perjuicio de la competencia del Consejo de Ministros en caso de oposición de órganos u otras entidades de derecho público, o por el organismo competente de las Comunidades Autónomas en los demás casos.»

³⁹ Proyecto anunciado en BOE nº 84, de 8 de abril de 2022, Boletín Oficial de la provincia de Zamora nº 43, de 8 de abril de 2022, y en los diarios “El Norte de Castilla” y “La Opinión de Zamora”, ambos con fecha 8 de abril de 2022.

Proyecto que afecta a una E.C. ya existente, se debe a la necesidad de nuevas instalaciones auxiliares eléctricas⁴⁰ para el funcionamiento de la modificación de la E.C.

Asimismo, se ha solicitado informe de los organismos y entidades competentes sobre determinados bienes públicos y servicios, que pudiesen resultar afectados por el Proyecto de sustitución del turbocompresor TC-103 por el motocompresor MC-103 en la E.C. de Coreses (Zamora).

Las alegaciones de particulares, así como los informes o condicionados de organismos o empresas se trasladaron a ENAGAS TRANSPORTE, la cual ha emitido escritos de contestación con respecto a las cuestiones suscitadas.

La Propuesta de Resolución de la DGPEM incluye el reconocimiento de la utilidad pública de las instalaciones que se autorizan, indicando que los bienes y derechos afectados por esta autorización son los que figuran en los anuncios publicados durante la información pública del expediente, y que por tanto, se ha considerado que las medidas adoptadas por ENAGAS TRANSPORTE respecto a las alegaciones recibidas respetan en la mayor medida posible los derechos particulares, haciéndolos compatibles con los aspectos técnicos y económicos respecto a un trazado idóneo del nuevo tendido eléctrico. Así mismo, señala que la afección a las fincas particulares derivada de la construcción de las instalaciones pertenecientes al proyecto se efectuará de conformidad con lo establecido en el artículo 107 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre.

El derecho de ocupación del dominio público mediante las expropiaciones, la ocupación y el derecho de paso que figura en la tramitación de Información pública del expediente y que se concreta con la declaración de Utilidad Pública, ha de observarse como legítimo pues son consecuencia de la modificación de la E.C. de Coreses existente, cuya modificación por sustitución de un turbocompresor por un motocompresor, se autoriza por cuestiones de ahorro de costes y eficiencia energética que a su vez redundan en un beneficio medioambiental.

5.5. Sobre el régimen retributivo aplicable

Según lo dispuesto en el resuelto segundo de la Propuesta, las instalaciones objeto de este informe están sujetas a lo establecido en la Circular 9/2019, de 12 de diciembre, y Circular 8/2020, de 2 de diciembre, de la CNMC.

⁴⁰ Según se observa en el Anejo nº12, las afecciones a terceros se producen por la nueva línea eléctrica de 45 kV (tanto en su parte aérea como subterránea) y por el SRM.

Se considera adecuado que la Resolución trate únicamente aspectos de la autorización administrativa del proyecto de ejecución y que no se pronuncie sobre aspectos retributivos concretos competencia de la CNMC haciendo referencia a que las instalaciones estarán sujetas a lo establecido en las Circulares 9/2019 y 8/2020.

5.6. Sobre la necesidad de autorización de cierre del TC-103

Los aspectos relacionados con la autorización de cierre de instalaciones se encuentran contemplados en el artículo 67.1 de la Ley 34/1998, y en el artículo 67 del Real Decreto 1434/2002, teniendo su desarrollo en los artículos 88 a 91.bis (Capítulo IV: “*Autorización de cierre de instalaciones*” del Título IV sobre procedimientos de autorización de instalaciones) del mismo Real Decreto.

Este régimen se encuentra concebido tanto para el cierre temporal como definitivo de instalaciones (de hecho, se establece el posible desmantelamiento de la instalación); siendo la finalidad inmediata de una autorización de cierre definitivo, el dejar inoperante definitivamente dicha instalación.

El turbocompresor TC-103 va a ser desmantelado para que en su lugar se construya el nuevo motocompesor MC-103, que lo sustituye. Es decir, previamente ha debido ser autorizado su cierre y dejar de estar operativo a todos los efectos, incluidos los derechos retributivos. De hecho, a diferencia con otros casos y atendiendo al proyecto, no es posible que exista coincidencia entre la fecha de cierre del TC-103 y la de puesta en marcha del MC-103 que lo sustituye.

Por tanto, en lo que respecta a los derechos retributivos, el turbocompresor TC-101, que actualmente ya no devenga retribución por inversión por haber superado su vida útil retributiva, también dejaría de devengar la retribución por Extensión de Vida útil (REVU) y por costes de O&M desde la fecha del acta de cierre.

En consecuencia, existen razones administrativas y retributivas por las que, en aplicación del artículo 90 del Real Decreto 1434/2002, la DGPEM habría de dictar resolución de cierre del turbocompresor TC-103 de la E.C. de Coreses donde se establezca el período de tiempo en el cual deberá procederse al cierre, mediante el levantamiento del acta correspondiente, y al desmantelamiento de la instalación, indicando que se producirá la caducidad de la autorización administrativa de explotación si transcurrido dicho plazo aquél no ha tenido lugar.

La solicitud y tramitación de cierre del TC-103 -solicitud de cierre, presentación del proyecto de cierre, plan de desmantelamiento, informe previo de la CNMC etc.-, estaría efectuándose, de facto, junto con la solicitud y tramitación de autorización del nuevo MC-103, por lo que se propone que se incluyan la/s clausula/s necesaria/s que otorguen a la autorización administrativa la validez de autorización, no solo de la modificación por sustitución pretendida, sino también

del cierre de la instalación antigua. Así mismo, en concordancia con el artículo 89.2 el GTS deberá emitir informe previo de la autorización de cierre, al ser una instalación bajo su gestión.

Efectuados los trámites pertinentes, se propone incluir en la página 3, antes del actual resuelve Primero, el siguiente resuelve que otorga la autorización administrativa de cierre:

“X.- Otorgar a la empresa ENAGAS TRANSPORTE S.A.U, autorización administrativa de cierre del turbocompresor a gas TC-103 según el proyecto “Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora)”, en el término municipal de Coreses, provincia de Zamora.

Enagás Transporte, S.A.U. deberá proceder al cierre y desmantelamiento de las citadas instalaciones, en el plazo máximo de 12 meses a partir de la entrada en vigor de la presente resolución debiendo obtener el Acta de Cierre de estas de la Dirección del Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Zamora, que remitirá copia de la misma a esta Dirección General de Política Energética y Minas.

Si transcurriese el plazo máximo sin que se hubiera procedido el cierre de las instalaciones, se producirá la caducidad de la presente autorización.”

Asimismo, en caso de considerarse necesario, podrían adecuarse las condiciones 3ª, 5ª, 8ª y 9ª del Resuelve Primero, adaptando, en su caso, las referencias normativas cuando sea preciso.

5.7. Otras consideraciones sobre la Propuesta

Respecto de la Propuesta de Resolución, se indican algunas erratas (a añadir lo indicado en subrayado y a eliminar lo tachado) y se proponen algunas modificaciones menores, así como otras relacionadas con aspectos ya comentados en este informe:

- a) En la página 3, resuelve Primero, sería conveniente hacer referencia al carácter último de la autorización administrativa de construcción, que no es otro que el de **modificación de unas instalaciones ya existentes**. Por ello se propone, se añada lo siguiente: “... de utilidad pública de la modificación de las instalaciones de la estación de compresión de Coreses mediante las instalaciones correspondientes ~~del~~ al proyecto denominado “Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora)...”
- b) En la página 4, condición 2ª del resuelve Primero, sería conveniente referir la fecha de la declaración responsable del Ingeniero que suscribe el

Proyecto (oficio de 6 de junio de 2022) pues el proyecto no aparecía firmado y no hay evidencias de estar visado por colegio profesional.

- c) En la página 7, condición 8º del Resuelve Primero de la Propuesta, sobre la terminación de las instalaciones y la documentación previa al levantamiento del Acta de PEM, podría ser conveniente incluir, además del Certificado Final de Obra y la certificación final de las entidades que supervisan y controlan la construcción de las instalaciones, la documentación e información técnica regularizada, en su caso, sobre el estado final de las instalaciones a la terminación de las obras. Así mismo, en la siguiente condición 9ª, se propone que se incluya que, además de remitir la copia del acta de puesta en servicio, se remita también el resto de documentación indicada en la condición 8ª. Todo esto es congruente y análogo a lo requerido en autorizaciones administrativas similares⁴¹.
- d) En la página 8, tras el séptimo párrafo (final de la condición 9ª), se propone incluir la siguiente condición genérica y que figura en autorizaciones similares:

“Xª. Las instalaciones que se autorizan en la presente Resolución son parte integrante de la estación de compresión de Coreses (Zamora), estando igualmente sujetas al régimen general de acceso de terceros, conforme a lo establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, y demás normativa de aplicación y desarrollo de la citada disposición.”

- e) En la página 9, previamente al resuelve segundo, se propone incluir el siguiente inciso, que sintetiza condicionados de resoluciones anteriores⁴²:

“X. La empresa ENAGAS TRANSPORTE, deberá cumplir para la modificación de instalaciones que se autoriza, las mismas condiciones de remisión de información periódica que reglamentariamente se determine, o que se le solicite, sobre actividades, incidencias y estado de instalaciones; mantenimiento de la correcta conducción, conservación, funcionamiento, servicio y garantía de protección y seguridad de personas y bienes; así como las directrices que señalen las autoridades competentes por razones de seguridad, defensa y garantía de suministro, que las de la estación de compresión de Coreses (Zamora).”

⁴¹ Resolución de 23 de diciembre de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se otorga a Enagás Transporte SAU, autorización administrativa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento de utilidad pública para la construcción de la estación de compresión de la conexión internacional Euskadour.

⁴² Ver condicionados séptimo, octavo y noveno de la Resolución de Autorización Administrativa del gasoducto Ramal a la Mariña Lucense, y doceavo, decimotercero y decimocuarto de la Resolución de Autorización Administrativa de la EC de Euskadour.

6. CONCLUSIÓN

De acuerdo con los apartados precedentes, se informa la Propuesta de Resolución de la DGPEM por la que se otorga a ENAGAS TRANSPORTE S.A.U. autorización administrativa previa, aprobación del proyecto de ejecución y reconocimiento, en concreto, de utilidad pública de **las instalaciones correspondientes al proyecto denominado “Sustitución de la unidad turbocompresora TC-103 por la unidad motocompresora MC-103 de la E.C. Coreses (Zamora)”, de modificación de la E.C. de Coreses en la provincia de Zamora**, con las siguientes consideraciones:

- Realizado el análisis en los términos solicitados por la DGPEM, no hay objeciones para que se reconozca la autorización administrativa, la aprobación del proyecto de ejecución de las instalaciones incluidas en el referido proyecto, si bien sería conveniente clarificar que las instalaciones que se autorizan corresponden a una modificación de las instalaciones existentes.
- La Resolución debería contemplar de manera más clara que se autoriza el cierre y desmantelamiento del viejo turbocompresor a gas TC-103 que, de facto, ya contempla el Proyecto.
- Previamente a la autorización deberían clarificarse la potencia del nuevo MC-103 reflejándolo en la Resolución.
- También sería recomendable analizar, juntamente con ENAGAS TRANSPORTE y el GTS, la posibilidad de proceder a cerrar la otra unidad operativa de compresión de la E.C de Coreses, y que ENAGAS TRANSPORTE actualizase el análisis económico-financiero justificando más claramente la estimación de los consumos de gas evitados y realizando simulaciones sobre los parámetros más críticos.