

INFORME RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2023 DE ADIF ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN CON EL AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

STP/DTSP/030/23

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Xabier Ormaetxea Garai

Consejeros

D^a Pilar Sánchez Núñez

D. Josep Maria Salas Prat

Secretaria

D.^a María Ángeles Rodríguez Paraja

En Madrid, a 6 de septiembre de 2023

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

I. OBJETO DEL INFORME Y HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El 27 de junio de 2023 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) la propuesta de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) para la actualización de la declaración sobre la red de 2023 para permitir el autoconsumo de energía eléctrica de tracción a las empresas ferroviarias¹.

¹ El artículo 9.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico define el autoconsumo

2. La Ley del Sector Ferroviario establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuaciones, así como sus actualizaciones*”.
3. El artículo 5.1 de la Orden FOM/897/2005² impone que los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán la declaración sobre la red en su portal web. Por su parte, el punto 2º del mismo artículo señala que los “*acuerdos por los que se aprueben las modificaciones de la declaración sobre la red deberán ser, igualmente, objeto de publicación, a través del mismo procedimiento, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten y, en todo caso, quince días antes de la fecha en la que surtirán efecto*”.
4. Corresponde a esta Comisión informar sobre la propuesta de actualización de la declaración sobre la red de ADIF AV, en virtud de la función que le atribuyen el artículo 11.1.g) de la LCNMC y el artículo 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario. La aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las posibles medidas que la CNMC adopte de acuerdo con las competencias previstas en el artículo 11.2.a) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia, de las declaraciones sobre la red, una vez se publique su versión definitiva.
5. Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre esta propuesta de actualización de la declaración sobre la red 2023 de ADIF AV. Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

6. La Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico establece que los gestores de infraestructuras ferroviarias podrán prestar, en su condición de consumidores, el servicio de suministro eléctrico a las empresas ferroviarias. Esta Disposición supone que ADIF AV sea

como “*el consumo por parte de uno o varios consumidores de energía eléctrica proveniente de instalaciones de producción próximas a las de consumo y asociadas a los mismos*”. Por las particularidades de la regulación energética en este sector, la utilización del término “autoconsumo” en el contexto de esta propuesta del gestor de infraestructuras y de la valoración de la misma vertida en este informe, no es literal sino una aproximación conceptual.

² Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, modificada por la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

el único prestador del servicio complementario de suministro de corriente de tracción y se encargue de contratar la energía eléctrica para su posterior reventa a las empresas ferroviarias³.

7. La red ferroviaria se divide en tramos y cada uno de ellos cuenta con una subestación que se conecta a la red eléctrica y suministra la corriente de tracción. La modificación propuesta del servicio de corriente de tracción permite que las empresas ferroviarias con capacidad adjudicada (o con capacidad marco reservada) generen energía para su autoconsumo instalando una planta de generación cerca las subestaciones de ADIF AV. El consumo eléctrico de la subestación cubierto por la generación de la planta instalada se considerará autoconsumo y, en su caso, la energía generada excedentaria deberá ser gestionada directamente por la empresa ferroviaria.
8. En su propuesta, ADIF AV regula distintas situaciones que pueden darse en este marco, como que haya varias plantas de generación conectadas a una misma subestación, o que una planta de generación esté participada por varias empresas ferroviarias de manera colectiva. En estos casos se determinarán los porcentajes de participación de cada instalación en el consumo de la subestación.
9. ADIF AV actualmente factura la energía de tracción a un precio medio publicado en la declaración sobre la red del administrador. A las empresas ferroviarias que opten por el autoconsumo se les facturará por su consumo, deducido el autoconsumo. Ahora bien, para que el precio medio de la energía que las empresas ferroviarias que autoconsumen compran al sistema se corresponda con su coste, ADIF AV calculará la diferencia entre el precio medio de suministro que habría resultado de no haber habido autoconsumo y el precio medio real de suministro, y la diferencia se les añadirá en una liquidación adicional.

Finalmente, la energía autoconsumida por una empresa ferroviaria no podrá ser más que la energía total consumida por los trenes de esa empresa en cada red (alta velocidad, convencional o ancho métrico). En caso de inyectar más energía, el exceso sería asignado al balance económico total de la red, reduciendo los costes de todas las empresas ferroviarias.

³ La Disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico establece que los gestores de infraestructuras "*serán titulares de los puntos de suministro de energía eléctrica que patrimonialmente tengan asignados, siendo cada entidad responsable de sus costes de amortización y de mantenimiento, así como de las obligaciones reglamentarias derivadas de dicha titularidad*". Por ello, el gestor de infraestructuras es el único que puede contratar el suministro con un comercializador.

III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA

10. ADIF AV ha venido modificando las condiciones de prestación del servicio complementario de corriente de tracción para que las empresas ferroviarias paguen por la energía realmente consumida y tengan una mayor capacidad de gestión de la energía. Así, gracias a estas modificaciones ADIF AV: i) reconoce la energía devuelta por los trenes equipados con freno regenerativo en la red de alta velocidad electrificada con corriente alterna⁴; ii) permite medir el consumo de energía real del tren mediante la instalación de dispositivos de medida embarcada (watímetros)⁵; iii) permite el ajuste mensual de la facturación en corriente continua, como se permitía ya en corriente alterna, para evitar los elevados arqueos trimestrales que se venían produciendo⁶; iv) bonifica el 5% en la factura energética en caso de utilizar equipos de medida embarcada⁷; y v) posibilita que cada empresa ferroviaria contrate coberturas en el precio de la energía eléctrica referenciado al mercado de futuros OMIP⁸.
11. La modificación que propone ahora el administrador consiste en dar entrada al autoconsumo de la energía de tracción por parte de las empresas ferroviarias. A continuación, se analiza la propuesta desde el punto de vista de sus efectos potenciales en las empresas ferroviarias.
12. El autoconsumo ofrece una nueva posibilidad para que las empresas ferroviarias tengan un mayor control y una mayor capacidad de gestión de sus costes de energía de tracción, lo cual se valora positivamente.
13. También se valora positivamente el hecho de que ADIF AV haya previsto mecanismos para que el autoconsumo sea neutro para las empresas ferroviarias que continúen adquiriendo la energía de tracción a través del administrador de infraestructuras. Así, se ha previsto una liquidación adicional para las empresas autoconsumidoras, para compensar las posibles diferencias en el precio de la energía por razón del horario de consumo, de modo que si una empresa ferroviaria autoconsume energía proveniente de una planta fotovoltaica en las horas centrales del día, cuando la energía es más barata (en el momento actual,

⁴ Acuerdo de 6 de mayo de 2021 por el que se emite informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red 2021 de Adif Alta Velocidad. <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp01921>

⁵ Acuerdo de 25 de noviembre de 2021 por el que se emite informe relativo a la declaración sobre la red 2022 de Adif y Adif Alta Velocidad. <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp04021>

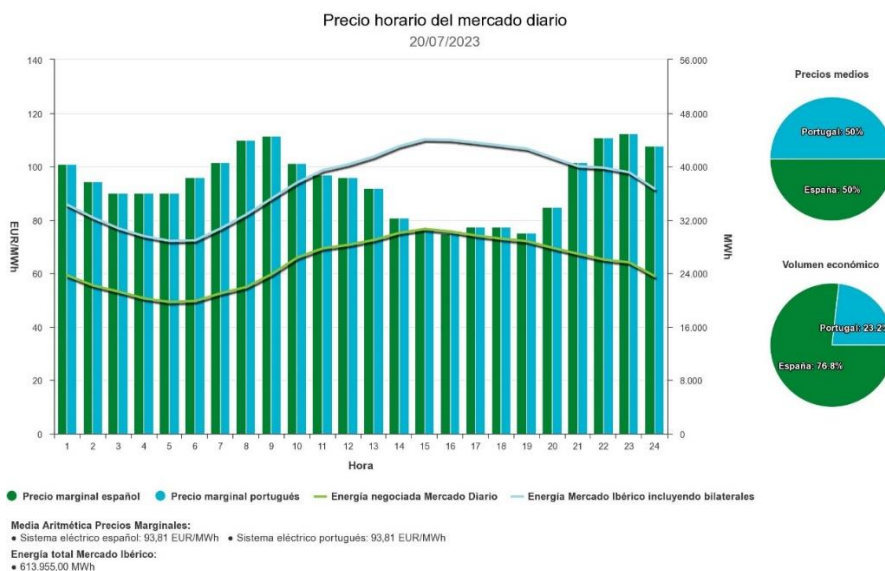
⁶ Acuerdo de 16 de junio de 2022 por el que se emite informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red 2022 de Adif Alta Velocidad. <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp01622>

⁷ Ver nota al pie anterior.

⁸ Acuerdo de 16 de marzo de 2023 por el que se emite informe relativo a la actualización de la Declaración sobre la red 2023 de Adif Alta Velocidad. <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp00623>

ver gráfico siguiente), y demanda más energía del sistema a primera y última horas, cuando la energía es más cara, en la liquidación adicional se le imputará la diferencia entre el precio medio que hubiera resultado sin autoconsumo y el precio en el momento en que consume energía del sistema.

Gráfico 1. Precio horario del mercado diario OMIE



Fuente. OMIE (<https://www.omie.es/es/market-results/daily/daily-market/daily-hourly-price>).

14. Ahora bien, las empresas ferroviarias necesitan conocer cierta información para analizar la rentabilidad de la instalación de una planta para su autoconsumo, por ejemplo, la ubicación de las subestaciones o su consumo. ADIF AV debería facilitar esta información. También debería informar el administrador a las empresas ferroviarias de las solicitudes de autoconsumo, para que esta información pueda ser tenida en cuenta por las demás, dado que los proyectos de autoconsumo de una empresa ferroviaria afectarían a los de las demás (ver párrafo 8).
15. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril⁹ tendrán la consideración de instalación de autoconsumo aquellas que cumplan alguna de las siguientes condiciones: i) que la generación y los consumos estén situados a una distancia máxima de 500 metros o de 2.000 metros en el caso de las plantas fotovoltaicas, ii) que la instalación esté conectada a los consumidores mediante una línea directa o, iii) que la generación y los consumos estén situados en la misma referencia catastral. Si ADIF AV contara con terrenos sin uso en las cercanías de sus subestaciones, sería deseable que los pusiera a disposición de las empresas ferroviarias con

⁹ Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

capacidad asignada, de forma transparente y no discriminatoria. Ello facilitaría la instalación de plantas de generación para el autoconsumo, dado que la cercanía entre las plantas y las subestaciones resulta esencial para cumplir con los requisitos impuestos por la normativa eléctrica al autoconsumo.

16. Finalmente, parece existir contradicción entre los puntos 2 y 6.1.3 de la propuesta de procedimiento y el nuevo epígrafe G de la declaración sobre la red en relación con la cuestión de si las empresas ferroviarias deben ser o no propietarias de la instalación de generación para poderse acoger a la modalidad de autoconsumo, pues el epígrafe G exige la titularidad o propiedad de la instalación por parte de la empresa ferroviaria y los puntos 2 y 6.1.3 no parecen exigirla. Esta contradicción debería resolverse en el sentido de que un contrato vinculante entre el titular o propietario de la planta y la empresa ferroviaria sería suficiente, pues ello facilitaría y agilizaría las soluciones de autoconsumo.

IV. CONCLUSIÓN

Primera.- Esta Sala valora positivamente la introducción del régimen de autoconsumo en el servicio de energía eléctrica de tracción porque posibilita que las empresas ferroviarias puedan tener un mayor control y una mayor capacidad de gestión de sus costes de tracción eléctrica. Además, la propuesta incluye los mecanismos necesarios para que el sistema sea neutral para las empresas ferroviarias que continúen adquiriendo la energía a través de ADIF AV.

Segunda.- Esta Sala estima que ADIF AV debería i) facilitar información para que las empresas ferroviarias puedan analizar la rentabilidad de la instalación de una planta para su autoconsumo, como la ubicación de las subestaciones y su habitual consumo, y los puntos de suministro en los que una empresa ferroviaria ha solicitado el autoconsumo, ii) poner a disposición de las empresas ferroviarias con capacidad asignada terrenos cercanos a las subestaciones de forma transparente y no discriminatoria, y iii) no exigir a la empresa ferroviaria interesada en autoconsumir la propiedad de la planta fotovoltaica, debiendo bastar un contrato vinculante entre el titular o propietario de la planta y la empresa ferroviaria.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.