

**MEMORIA EXPLICATIVA DE LA PROPUESTA DE
CIRCULAR XX/2025, DE XX DE XX, DE LA COMISIÓN
NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA,
POR LA QUE SE MODIFICA LA CIRCULAR 5/2019, DE 5 DE
DICIEMBRE, POR LA QUE SE ESTABLECE LA
METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN
DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE ENERGÍA
ELÉCTRICA**

REF: CIR/DE/007/24

Fecha 15/10/2025

www.cnmc.es

TABLA DE CONTENIDO

1. Objeto.....	6
2. Antecedentes y normativa aplicable	7
2.1. Antecedentes.....	7
2.2. Normativa aplicable	8
3. Oportunidad y necesidad de la propuesta de circular.....	9
3.1. Evaluación de la metodología de la Circular 5/2019	9
3.2. Adecuación a los principios de buena regulación.....	12
3.3. Inclusión en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013	12
4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	13
4.1. Estructura de la Circular	13
4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma	13
4.3. Vigencia de la norma	14
5. Normativa a la que afecta.....	14
6. Descripción de la tramitación	14
6.1. Comunicación pública previa.....	14
6.2. Consulta pública específica	15
6.3. Trámite de audiencia.....	24
6.3.1. Alegaciones de carácter general.....	25
6.3.2. Retribución a la inversión	33
6.3.3. Retribución a la obra en curso	37
6.3.4. Retribución por operación y mantenimiento	39
6.3.5. Parámetro β	43
6.3.6. Incentivo de calidad	45
6.3.7. Penalización por retraso en la planificación	49
6.3.8. Adelanto inversiones previstas en la planificación	50
6.3.9. Prudencia financiera.....	51
6.4. Remisión al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico	53
7. Contenido y análisis técnico.....	54
7.1. Determinación del Valor de Inversión.....	54
7.2. Retribución de la obra en curso	55

7.3. Adelanto de inversiones	56
7.4. Instalaciones singulares.....	57
7.5. Incentivo de calidad	58
7.6. Incremento en la intensidad de la penalización relativa a la prudencia financiera	61
7.7. Valores de vida útil regulatoria	61
7.8. Parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031	63
7.8.1. Parámetro alpha (α) del factor de eficiencia θ	63
7.8.2. Parámetros del incentivo de calidad	64
8. Análisis de impacto de la Circular.....	66
8.1. Impacto económico.....	66
8.2. Impacto sobre la competencia	70
8.3. Otros impactos.....	70
8.4. Análisis coste-beneficio	70
9. Conclusiones	70
ANEXO 1. Análisis del impacto en peajes de la propuesta.....	72

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2024 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio	14
Tabla 2. Impactos en el periodo regulatorio 2026-2031 (M€) para todas las empresas transportistas	68

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)	68
Gráfico 2. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)	68

MEMORIA EXPLICATIVA DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR XX/2025, DE XX DE XX, DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, POR LA QUE SE MODIFICA LA CIRCULAR 5/2019, DE 5 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA.

1. OBJETO

El objeto de la Circular es modificar la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, con la finalidad de realizar determinados ajustes en la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, derivados de la experiencia obtenida en la aplicación de la retribución en el marco del periodo regulatorio anterior.

Se procede además a establecer un conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

La modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, resulta muy relevante en el contexto energético actual, marcado por un incremento significativo en las inversiones necesarias para afrontar los retos del proceso de transición energética.

En este sentido, se considera imprescindible adaptar el marco retributivo para garantizar un equilibrio adecuado entre el desarrollo de nuevas infraestructuras y la optimización del uso de las redes existentes, promoviendo al mismo tiempo principios de eficiencia económica y técnica. Esta adaptación debe permitir una asignación eficiente de los recursos, evitando sobreinversiones innecesarias y fomentando la maximización del valor de los activos ya desplegados.

Por último, se persigue que el nuevo esquema retributivo incorpore mecanismos que incentiven la mejora continua del desempeño del gestor de la red de transporte, asegurando que parte de las ganancias de eficiencia obtenidas en la operación y mantenimiento de la red puedan ser compartidas con los consumidores, en línea con los principios de sostenibilidad económica y equidad regulatoria.

2. ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE

2.1. Antecedentes

La Ley 3/2013, de 4 de junio, *de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, en la redacción dada por el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, *de medidas urgentes para adecuar las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural*, establece en su artículo 7.1 g) que es función de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia establecer mediante circulares, previo trámite de audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, y de acuerdo con las orientaciones de política energética, la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

De conformidad con lo anterior, fue aprobada la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica*, aplicable a partir de la retribución del ejercicio 2020.

Conforme a la letra g) del artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, es función de esta Comisión establecer, mediante circular, los valores unitarios de inversión, de operación y mantenimiento y la vida útil regulatoria de las instalaciones con derecho a retribución a cargo del sistema eléctrico de las empresas de transporte para cada periodo regulatorio.

En virtud de esta última competencia, se publicó la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica*.

Respecto a los valores unitarios de referencia de inversión por elemento de inmovilizado de aplicación en la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, sus valores se encuentran recogidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre. En este sentido, la disposición adicional única de la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, establece que los valores unitarios

de referencia de inversión aplicables durante el periodo 2020-2025 serán los establecidos en dicha orden.

Los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento se han venido aplicando en el cálculo de la retribución de la actividad de transporte conforme lo establecido en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

Estando próxima la finalización del periodo regulatorio que abarca los ejercicios 2020 a 2025, resulta necesario llevar a cabo una revisión de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento a aplicar a partir del año 2026. Estos valores unitarios se fijarán en una circular separada, no siendo objeto de la presente Circular.

2.2. Normativa aplicable

La actividad de transporte tiene carácter de monopolio natural y cuenta con un transportista único desde la aprobación de la Ley 17/2007, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, salvo las excepciones previstas en el artículo 34.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, dispone, en su artículo 14, que la retribución de las actividades se establecerá con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, que incentiven la mejora de la eficacia de la gestión, la eficiencia económica y técnica de dichas actividades y la calidad del suministro eléctrico.

Para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte, se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada, mediante la aplicación de criterios homogéneos en todo el territorio español, sin perjuicio de las especificidades previstas para los territorios no peninsulares. Estos regímenes económicos permitirán la obtención de una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo.

Los parámetros de retribución de la actividad de transporte se fijarán teniendo en cuenta la situación cíclica de la economía, de la demanda eléctrica y la rentabilidad adecuada para estas actividades por periodos regulatorios que tendrán una vigencia de seis años, salvo que una norma de derecho comunitario europeo establezca una vigencia del periodo regulatorio distinta.

El artículo 14.4 de la Ley 24/2013 establece que estos parámetros retributivos podrán revisarse antes del comienzo del periodo regulatorio. Si no se llevara a

cabo esta revisión se entenderán prorrogados para todo el periodo regulatorio siguiente.

El artículo 14.8 de la Ley 24/2013 establece que la metodología de retribución de la actividad de transporte se establecerá atendiendo a los costes necesarios para construir, operar y mantener las instalaciones de acuerdo al principio de realización de la actividad al menor coste para el sistema eléctrico según lo dispuesto en el artículo 1.1 de la misma Ley. Asimismo, el artículo 14.8 bis de la Ley 24/2013, establece que la metodología de retribución de transporte deberá contemplar incentivos económicos, que podrán tener signo positivo o negativo, para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones, para garantizar el nivel de endeudamiento adecuado a fin de disponer de una estructura de deuda sostenible y otros objetivos.

3. OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR

Estando próxima la finalización del periodo regulatorio que abarca los ejercicios 2020 a 2025, resulta necesario modificar la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, para realizar determinados ajustes en la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico para adaptarla a inversiones crecientes derivadas del proceso de transición energética, asegurando el equilibrio entre el desarrollo de infraestructuras y un uso eficiente de las redes existentes, así como promover requisitos de eficiencia, compartiendo con los consumidores parte de las ganancias conseguidas.

Asimismo, la experiencia acumulada durante el periodo regulatorio 2020-2025 ha puesto de manifiesto la necesidad de ajustar ciertos parámetros metodológicos que han generado dificultades de aplicación o que presentan posibilidades de mejora. La revisión propuesta busca resolver estas cuestiones, dotando al marco retributivo de mayor claridad, estabilidad y capacidad de adaptación a los retos futuros.

Además, resulta necesario establecer el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

3.1. Evaluación de la metodología de la Circular 5/2019

La metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, ha funcionado adecuadamente durante el periodo

regulatorio 2020-2025, permitiendo que las empresas que realizan la actividad de transporte hayan realizado las inversiones necesarias, así como la operación y mantenimiento de las redes, obteniendo una rentabilidad razonable en el desarrollo de su actividad.

La metodología de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, se diseñó para dotar a la actividad del transporte de eficiencia en las inversiones y en los costes de operación basándose en la consideración de unos valores unitarios preestablecidos. Los valores unitarios se definen para una empresa eficiente y bien gestionada, lo que introduce una señal clara de eficiencia en el modelo retributivo. Esto incentiva a los transportistas a optimizar sus costes reales para alinearse con los estándares regulados. Al fijarse por periodos regulatorios de seis años, los costes unitarios aportan estabilidad y previsibilidad, facilitando la planificación financiera y operativa. Finalmente, el modelo busca asegurar que la actividad se realice al menor coste posible para el sistema, en línea con el artículo 1.1 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico.

Por ello, este mismo modelo se ha mantenido para el nuevo periodo regulatorio. No se han introducido otros modelos de eficiencia como el TOTEX, modelo propuesto para la retribución de la actividad de distribución para el próximo periodo regulatorio¹, en el que las eficiencias derivadas de CAPEX y OPEX se abordan de manera conjunta. De acuerdo con la normativa vigente, el transportista tiene entre sus funciones la de ejecutar la planificación de la red de transporte aprobada (artículo 36 de la Ley 24/2013) y por tanto, tiene menor capacidad que los distribuidores de decidir entre el CAPEX y el OPEX, lo cual justifica no optar por un modelo TOTEX en el caso de la actividad de transporte. Por otra parte, se han identificado determinados aspectos de mejora en la aplicación práctica de la misma, que justifican la modificación de la Circular 5/2019. Estos aspectos son los siguientes:

- En la metodología actual, el reconocimiento del valor de inversión, en el caso de instalaciones con valor unitario de referencia, se realiza para cada activo regulado, como la semisuma entre el valor auditado y el valor obtenido aplicando los citados valores unitarios de referencia de inversión.

Con la finalidad de simplificar el cálculo, dotar a las empresas transportista de cierta flexibilidad para la ejecución de las inversiones y evitar distorsiones en las decisiones, se procede mediante esta Circular a modificar la metodología de cálculo del valor de inversión, que pasa a realizarse

¹ <https://www.cnmc.es/consultas-publicas/energia/propuesta-cir-metodologia-retribucion-distribucion-electrica>

anualmente en función del valor auditado. Posteriormente, cada tres años, a mitad de cada semiperiodo regulatorio, se realizará para el conjunto de todos los activos puestos en servicio durante dicho semiperiodo que dispongan de un valor unitario de referencia, una comparativa entre su valor de inversión auditado y su valor de inversión calculado aplicando los valores unitarios de referencia. En función de lo que resulte de dicha comparativa agregada, se establecerá un ajuste de minoración o mayoración, que será aplicable desde cada último año del semiperiodo y se tratará como un activo con una vida útil de 40 años.

- En relación con el incentivo de disponibilidad, se ha comprobado en el periodo vigente, que el hecho de que el transportista sea evaluado anualmente en función de su propio desempeño histórico genera un efecto de “techo de mejora”, por el cual, a medida que se alcanzan niveles elevados de disponibilidad, resulta progresivamente más difícil obtener mejoras adicionales, reduciendo así el poder incentivador del mecanismo.

Con el objetivo de superar esta limitación y reforzar la orientación del incentivo hacia la calidad efectiva del suministro, se procede a reformular el esquema actual, sustituyendo el incentivo exclusivamente ligado a la disponibilidad por un nuevo modelo que evalúa de forma conjunta dos indicadores complementarios: el Índice de Indisponibilidad (II) y el Tiempo de Interrupción Medio (TIM). En dicho nuevo incentivo se establecen objetivos ex-ante claros y estables, que van a perdurar a lo largo de cada periodo regulatorio, introduciéndose bandas muertas sin bonificación ni penalización tanto en el subincentivo de disponibilidad como en subincentivo a la reducción del TIM, reconociéndose únicamente bonificaciones cuando se superen de forma significativa los objetivos establecidos. Asimismo, en caso de no alcanzarse los umbrales mínimos requeridos, se aplicarán penalizaciones proporcionales a la desviación, garantizando así un tratamiento equitativo y conforme al principio de eficiencia económica.

- En determinadas instalaciones de transporte, como las instalaciones singulares, que no sean despachos de maniobra y telecontrol, se ha identificado que los periodos de construcción son muy extensos, lo que puede implicar un coste financiero notable para las empresas durante la fase de construcción. Atendiendo a lo cual, se procede a modificar la Circular 5/2019 para retribuir la Obra en Curso, de forma que se reconozca este coste financiero.

3.2. Adecuación a los principios de buena regulación

Esta propuesta de Circular se adecúa a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En particular, en cuanto a los principios de necesidad y eficiencia, esta Circular está justificada por una razón de interés general, se basa en una identificación clara de los fines perseguidos y es el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. En concreto, a través de esta Circular se desarrollan las competencias de la CNMC establecidas en el artículo 7, apartado 1 g).

Esta Circular resulta acorde al principio de proporcionalidad al contener la regulación necesaria e imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados. Asimismo, se ajusta al principio de seguridad jurídica materializando lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

En cuanto al principio de transparencia, la Circular se dicta de conformidad con el artículo 30 de la Ley 3/2013, previo trámite de audiencia. Asimismo, aparte de la comunicación pública previa del calendario de circulares de carácter normativo realizada en 2024 por la CNMC (que incluía la referencia a esta circular), cabe destacar que se consideró oportuno en esta materia concreta realizar una consulta pública previa más específica, que fue publicada el 9 de mayo de 2024.

Por último, con respecto al principio de eficiencia, los ajustes que se realizan en la metodología de cálculo no implican nuevas cargas administrativas. Asimismo, los cambios han tenido en consideración que se retribuyan los costes de una empresa eficiente y bien gestionada, con criterios de eficiencia económica, y que desarrolla una actividad de bajo riesgo.

3.3. Inclusión en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013

Con fecha 18 de abril de 2024 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia comunicó al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el calendario revisado de las circulares de carácter normativo con inicio de tramitación prevista en 2024, señalando dentro de dicha previsión la presente Circular. Esta previsión fue publicada en el sitio web de la CNMC el 24 de junio de 2024.

4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

4.1. Estructura de la Circular

La Circular consta de preámbulo, 2 artículos, 3 disposiciones adicionales y una disposición final.

El artículo 1 contiene el objeto y el artículo 2 las modificaciones en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. En la disposición adicional primera se indica el primer periodo regulatorio de aplicación, y en la disposición adicional segunda se detallan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031. La disposición adicional tercera indica que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia adecuará el contenido de la Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo, al objeto de adaptarla a la metodología establecida en la presente circular. Por último, la disposición final única indica la entrada en vigor de la Circular.

4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma

La Circular tiene como finalidad realizar determinadas modificaciones en la metodología de cálculo de la Circular 5/2019.

Dentro de las modificaciones realizadas, las principales novedades son, por un lado, la relativa al ajuste que se realizará al final de cada semiperiodo al comparar los valores de inversión auditados con los valores de inversión calculados a valores unitarios de referencia de inversión, para todas aquellas instalaciones que tengan un valor unitario de referencia, y por otro lado, la relativa a la inclusión del coste financiero de la obra en curso para las instalaciones singulares de transporte que no son despachos de maniobra.

Se regula la posibilidad de que los sujetos previstos en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, puedan solicitar el adelanto de la construcción de determinadas inversiones previstas en la planificación

El hasta ahora incentivo de disponibilidad se modifica y se integra en un nuevo incentivo de calidad, que combina el incentivo a la disponibilidad de la red de transporte y el incentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio.

Asimismo, se modifica la intensidad de la penalización para procurar la prudencia financiera, que se incrementa del 1% al 1,5%.

4.3. Vigencia de la norma

Esta Circular presenta vigencia indefinida, salvo en la disposición adicional segunda, de aplicación para el próximo periodo regulatorio, comprendido entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2031.

5. NORMATIVA A LA QUE AFECTA

A través de esta Circular se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

6. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

6.1. Comunicación pública previa

En fecha 18 de abril de 2024, la CNMC envió al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el plan para la tramitación de las circulares a desarrollar por la CNMC, en cumplimiento del procedimiento establecido en el artículo 1.3 del Real Decreto-ley 1/2019.

En lo que se refiere a la propuesta de circular por la que se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, la CNMC indicó lo siguiente:

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2024 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio

Circular de desarrollo normativo (art.1 RDL 1/2019)	Descripción	Fecha prevista del Trámite de Audiencia	Fecha prevista de adopción
Propuesta de Circular por la que se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, para el periodo regulatorio 2026-2031. CIR/DE/007/24	Esta circular tiene por objeto realizar una revisión de la metodología retributiva de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de cara al próximo periodo regulatorio 2026 -2030, teniendo en cuenta una serie de desafíos clave como puede ser el esfuerzo inversor de las empresas transportistas para cumplir con la Planificación y lograr la transición energética impulsada por el PNIEC. Como temas relevantes se abordaría: - Revisión de incentivos de los transportistas para un desarrollo, operación y utilización eficiente de la red.	Q4 2024-Q1 2025	31.10.2025

	- Metodología y horizonte de reconocimiento de nuevas infraestructuras. - Inversiones anticipatorias. - Tratamiento de las infraestructuras que acaban su vida útil regulatoria. - Impacto de las nuevas tecnologías en el marco retributivo: nuevas tipologías		
--	--	--	--

Fuente: CNMC.

En fecha 19 de abril de 2024, la CNMC procedió a realizar una comunicación pública previa en la página web del organismo de la revisión del calendario de circulares de carácter normativo cuya tramitación se inicia en 2024, entre las que se encontraba la previsión de esta circular.

Por medio de esta publicación, se realizó la consulta pública previa, identificando de manera expresa la necesidad, descripción y objetivos de las circulares, teniendo los agentes la posibilidad de aportar consideraciones previas desde dicha publicación, como así han realizado diversos agentes.

6.2. Consulta pública específica

Sin perjuicio de lo anterior, se consideró oportuno en esta materia de la metodología de retribución del transporte eléctrico, realizar una segunda consulta pública más específica, formulando expresamente un conjunto de cuestiones a los agentes que la CNMC consideró de interés para establecer la propuesta de modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. Esta consulta pública específica se inició el 24 de junio de 2024 (CIR/DE/007/24), disponiendo los agentes hasta el día 15 de septiembre de 2024 para remitir observaciones.

Las cuestiones formuladas a los agentes en la consulta pública específica trataron sobre:

El enfoque general de la metodología:

- La posibilidad de establecer un mecanismo de retribución ex-ante, en función de los gastos previstos, estableciendo una recompensa (o penalización) por las eficiencias (o sobrecostes) conseguidas al finalizar el periodo regulatorio.
- Posibilidad de implantar un modelo retributivo orientado a incentivar al transportista a implantar la alternativa más eficiente, no sólo en el corto plazo (orientada a la maximización de su retribución) sino en el medio y largo plazo, considerando los beneficios para el sistema, sin descuidar en ningún caso la calidad de suministro.

- Posibles incentivos concretos al transportista para lograr el desarrollo de un sistema más digitalizado e innovador que contribuya a la operación eficiente y a la agilización de la descarbonización
- Posible simplificación de los parámetros utilizados para la retribución.
- Criterios adicionales relativos al reconocimiento retributivo de renovaciones de instalaciones existentes, así como actuaciones parciales sobre las mismas.
- Propuesta del reparto de eficiencias entre los transportistas y los consumidores.
- Posible adaptación del periodo de reconocimiento retributivo de determinadas inversiones.
- Diseño del marco retributivo de las instalaciones singulares para asegurar el máximo de eficiencia en su ejecución y el menor coste para el consumidor.
- Medidas para fomentar un mayor uso de la red incentivando al transportista a aumentar la transparencia y mejorar sus procesos ligados a la tramitación de capacidad de acceso y conexión.
- Nuevas tipologías de inversiones y gastos adicionales a las incluidas en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, dada la evolución de la tecnología.
- Medidas que faciliten la implantación de soluciones innovadoras que demuestren su potencial para hacer frente al proceso de descarbonización. En concreto, si de cara al próximo periodo regulatorio, puede ser necesario el establecimiento de medidas adicionales a las previstas en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, para la asignación y desarrollo de proyectos piloto, o bien el desarrollo de las normas generales al respecto.

El encaje entre la retribución y el desarrollo de inversiones:

- Si es necesario contemplar un enfoque adicional en el marco retributivo, dotando de una mayor flexibilidad el reconocimiento retributivo de las inversiones realizadas por las empresas transportistas.
- Si las inversiones anticipatorias ya estarían contempladas en el ámbito de la planificación de la red de transporte en cuanto a que su desarrollo ya contempla el cumplimiento de los objetivos medioambientales de largo y medio plazo y las orientaciones de política energética.

- La posibilidad de contemplar la financiación adelantada de inversiones en la red de transporte por parte de los promotores en determinados casos, más allá de lo que contempla la propia normativa para las instalaciones planificadas.
- La consideración de las opciones de flexibilidad, como la respuesta de la demanda, según se prevé en el artículo 51.3 de la Directiva (UE) 2019/944, con el fin de mejorar la eficiencia en la explotación y el desarrollo de la red de transporte.
- El papel del regulador en el desarrollo eficiente de las infraestructuras necesarias para el cumplimiento de los objetivos previstos en los reglamentos europeos para la electrificación de la economía, como son el desarrollo de un nivel mínimo de infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico o la electrificación de los puertos.

Las alegaciones recibidas en este período se detallan a continuación junto con el análisis realizado por la CNMC de cada una de ellas, las mismas han sido enfocadas por los agentes en los siguientes aspectos:

- Se propone que la valoración de las inversiones y gastos debería realizarse a partir de los costes reales que tendrán lugar en el siguiente período regulatorio. En caso de querer mantener los costes unitarios, se propone otorgar mayor relevancia a la previsión de costes y gastos durante el nuevo período regulatorio.

CNMC: Se considera que la incorporación de costes unitarios es fundamental para dotar de una señal de eficiencia al modelo retributivo. Con respecto a la posibilidad de retribuir en base a una previsión de costes se considera que, en el caso en que las estimaciones no estuvieran bien ajustadas, implicaría un riesgo de sobrerretribución temporal al transportista que conllevaría su correspondiente impacto en los peajes, y en consecuencia en los consumidores.

- Se propone que el contraste de la inversión realizada con los costes auditados se realice al final del semiperiodo y de manera conjunta y no anual ni individualmente como se hace con la circular vigente.

CNMC: Esta propuesta ha sido incluida en la Circular, con el fin de proporcionar una mayor flexibilidad al transportista para lograr eficiencias.

- En cuanto a las inversiones en aumentos de capacidad sobre instalaciones ya existentes, se propone adaptar el período de reconocimiento retributivo de estas inversiones a la vida útil remanente de la línea que es objeto de repotenciación tanto para las nuevas actuaciones como para las existentes.

CNMC: Esta propuesta ha sido considerada en la Circular dado que la consideración de una vida útil regulatoria de 40 años sobre estas actuaciones no responde a la naturaleza técnica de las mismas.

- Se propone revisar el marco retributivo de las instalaciones singulares, a efectos de dotarlo de mayor flexibilidad y garantizar la viabilidad económica de dichos proyectos que, por lo general, suelen ser críticos para la transición energética.

CNMC: Se considera que la señal de eficiencia de la normativa vigente (semisuma entre presupuesto y valor auditado con un límite de un 25%) es fundamental para conseguir que el coste de estos proyectos sea limitado.

- Se propone un tratamiento específico para los proyectos piloto que implique la eliminación de la necesidad de planificación de los mismos, así como del análisis coste-beneficio para estas actuaciones en innovación y de su tratamiento equiparable a una instalación singular. Se propone también la creación de un fondo de innovación para el desarrollo de instalaciones y actuaciones de las que no se dispone de un grado de desarrollo tecnológico suficiente y que no están necesariamente planificadas.

CNMC: Se considera que la normativa prevista en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, ya contempla la posibilidad de llevar a cabo proyectos piloto y su reconocimiento de costes, sin que se haya indicado que estos proyectos deben incorporarse en la planificación. Asimismo, la citada Circular contempla la necesidad de acompañar estos proyectos con análisis coste-beneficio, con el fin de asegurar su beneficio para los consumidores, por lo que se considera adecuado su mantenimiento.

- Se considera necesario un proceso ágil para el reconocimiento de nuevas instalaciones tipo, de forma que los estándares retributivos estén alineados con los desarrollos tecnológicos y los mandatos de la regulación.

CNMC: Conforme a la normativa vigente, ya se está llevando a cabo un reconocimiento ágil y técnicamente fundamentado de nuevas instalaciones tipo de transporte solicitadas por los transportistas. Este reconocimiento se articula mediante resoluciones específicas y revisiones periódicas de los valores unitarios de referencia, de forma que los estándares retributivos se mantengan alineados con los desarrollos tecnológicos, los costes reales del sector y los objetivos de eficiencia establecidos en la normativa sectorial. Asimismo, con la previsión de actualización de la planificación con una periodicidad mínima bienal, se permitirá la incorporación de soluciones más eficientes que las inicialmente previstas.

- Debería contemplarse la posibilidad de capturar el 10% establecido no sólo en el caso de ayudas europeas, tal y como establece la actual normativa, sino en el caso de subvenciones nacionales también, eliminando igualmente el límite actual de la cuantía a retener.

CNMC: Esta solicitud ha sido tenida en cuenta en la Circular, permitiendo que tanto de las ayudas nacionales como de las europeas, las empresas transportistas puedan capturar el 10%, dado el esfuerzo requerido para la obtención de las mismas.

- Se solicita la inclusión de la obligación de que los soterramientos debidos a normativa europea o estatal serán retribuidos, independientemente de que no discurren por suelo urbano.

CNMC: Esta solicitud ha sido tenida en cuenta en la Circular. Para ello, se ha añadido una aclaración sobre las condiciones bajo las que se considerará, a efectos retributivos, una línea de transporte como soterrada, contemplando los soterramientos debidos a normativa europea o estatal.

- Se propone la creación de una familia de instalaciones donde puedan repercutirse y recuperar con posterioridad los costes asociados a los desmantelamientos.

CNMC: Tal y como la CNMC ha puesto de manifiesto en diversas ocasiones, tanto en la normativa vigente como en precedentes regulatorios, los valores unitarios de referencia para la inversión y para la operación y mantenimiento se han construido a partir de datos históricos auditados, que reflejan el comportamiento medio del sistema. En este contexto, los costes asociados al desmantelamiento de las instalaciones han estado implícitamente recogidos en dichos valores medios, al formar parte de los costes reales incurridos por los titulares de las instalaciones de transporte en los ejercicios analizados. Ello se fundamenta en el principio de estabilidad regulatoria y en la necesidad de evitar duplicidades retributivas.

- En relación a la posibilidad de contemplar la financiación adelantada de inversiones en la red de transporte por parte de los promotores en determinados casos, se indica que:
 - Si se trata de instalaciones incluidas en la planificación, el mecanismo habilitado en el Real Decreto 1047/2013 y descrito en la consulta, ya cubre la posibilidad de adelantar la puesta en servicio de las instalaciones.
 - Si se trata de instalaciones no incluidas en la planificación, su inclusión fuera de la planificación daría lugar a una pérdida de la visión de conjunto de la red, dando lugar a un desarrollo ineficiente de la misma y por tanto, mayores costes para el consumidor.

CNMC: En el contexto actual de electrificación de la economía con el crecimiento de la demanda y tecnologías renovables y el almacenamiento, resulta necesario que se aplique de manera efectiva lo previsto en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre (disposición que en la práctica, no se está aplicando). Para ello, se ha incluido un nuevo artículo 21 que regula la retribución correspondiente al transportista de estas inversiones adelantadas.

Con respecto a las instalaciones no incluidas en planificación, no es posible con la normativa vigente contemplar una financiación adelantada por parte de los promotores.

- Se solicita la reformulación del incentivo de disponibilidad para evitar penalizaciones asimétricas

CNMC: Se considera que la formulación actual exige un cumplimiento de mejora continua de disponibilidad de las instalaciones de las redes, lo que resulta necesario para contribuir a la garantía de suministro. En este contexto, una estructura asimétrica refuerza el mensaje de que la indisponibilidad tiene un impacto para el sistema. No obstante, se ha modificado el incentivo de disponibilidad, creando uno nuevo de calidad que compagine la mayor disponibilidad de las instalaciones con la reducción del tiempo medio de interrupción TIM.

- Se solicita adaptar los umbrales de los rangos recomendables de los ratios con los que se calcula la penalización relativa a la prudencia financiera para tener en cuenta el ciclo inversor.

CNMC: Se considera que el endeudamiento asociado a las inversiones incrementales se verá compensado con nuevos ingresos derivados de la retribución de dichas inversiones, por lo que no debería afectar en el largo plazo a los ratios de la Comunicación 1/2015. Además, se ha introducido en esta Circular la medida consistente en retribuir el coste financiero de la obra en curso de las instalaciones singulares, y se han asignado al transportista subvenciones de 931 M€ en el Real Decreto 543/2025, de 24 de junio, *por el que se regula la concesión directa de subvenciones con cargo a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la realización de inversiones en la red de transporte de energía eléctrica destinadas a proyectos de descarbonización.*

- En relación con la posibilidad de implantar un modelo retributivo orientado a incentivar al transportista a implantar la alternativa más eficiente, se solicita la consideración de un enfoque global de los ejercicios de planificación es el medio más adecuado para identificar las soluciones más eficientes. Asimismo, la posibilidad de que la regulación permita al transportista implementar finalmente una solución distinta a la planificada, no se considera adecuada, ya que podría dar lugar a soluciones no eficientes en un horizonte a largo plazo. Adicionalmente, se incide en que sería conveniente agilizar la revisión de la planificación, con una revisión al menos cada 2 años y un horizonte de, al menos, 10 años.

CNMC: Cabe recordar que el artículo 35.2 de la Ley 24/2013 establece que, para el reconocimiento de la retribución de las nuevas instalaciones de transporte, será requisito indispensable que hayan sido incluidas en la

Planificación. A este respecto, alega el transportista, que incluso en el caso de detectar una solución más eficiente, no tendría capacidad para elegir una alternativa diferente a la recogida en la planificación, dado que no cumpliría los requisitos legales para obtener reconocimiento retributivo de la misma.

Por ello, cabe señalar la importancia de que la modificación de la planificación fuera más ágil para que pudiera ser adaptada con mayor rapidez a las necesidades y requisitos que vayan surgiendo en la ejecución de la planificación. Asimismo, se considera relevante incentivar a que el transportista propusiera modificaciones si detectara la posibilidad de acometer soluciones más eficientes que las propuestas en la planificación siempre que estas pudieran incorporarse de una manera ágil a la planificación.

- En relación con posibles medidas que faciliten la implantación de soluciones innovadoras y proyectos piloto se propone que:
 - o Se asegure un retorno de inversión adecuado en los proyectos innovadores, con independencia de su resultado.
 - o En caso de ser efectivos, se prolongue su utilización hasta el fin de la vida útil de la instalación.
 - o El informe del Operador del Sistema sea preceptivo

CNMC: Se ha revisado el texto de la Circular para que los proyectos piloto cuenten con informe del Operador del Sistema en caso de que pudiera tener impacto sobre la seguridad. Con respecto al retorno de inversión, lo que contempla la circular vigente es que será necesario presentar un análisis coste beneficio positivo de la actuación.

- Sobre si las inversiones anticipatorias ya estarían contempladas en el ámbito de la planificación, el Operador del sistema considera que, con una planificación amplia y robusta, gran parte de las inversiones anticipatorias estarían ya implícitamente reconocidas. En todo caso, considera que es la planificación la que debe recoger estas inversiones, realizándose los oportunos análisis coste-beneficio y posteriores reevaluaciones conforme la evolución de la política energética o los escenarios de descarbonización.

CNMC: Cabe señalar que, siempre que estas inversiones se encuentren dentro de la planificación, su retribución estaría prevista sin que resulte necesario realizar ninguna modificación de la misma de la Circular vigente.

- Respecto a la consideración de las opciones de flexibilidad, el Operador del Sistema indica que la planificación vigente ya considera la respuesta de demanda, el almacenamiento u otros recursos como alternativa a la expansión de la red.

CNMC: La utilización de la flexibilidad en el desarrollo de la red de transporte forma parte de las funciones del Operador del Sistema, sin estar directamente relacionado con la retribución del transportista. Actualmente se encuentran en tramitación las especificaciones de detalle de cálculo de capacidad firme y flexible para las instalaciones de demanda en la red de transporte que recogen los criterios necesarios para contemplar estas consideraciones.

- Se propone que ciertos servicios de ajuste (restricciones técnicas, control de tensión, regulación secundaria y terciaria) se financien a través de los peajes.

CNMC: La Comisión Europea ha adoptado en julio de 2025 una recomendación y tres documentos de orientación en relación con el diseño de peajes de acceso a la red eléctrica, el despliegue de renovables innovadoras y la definición de áreas para el despliegue de redes e infraestructuras de almacenamiento (artículo 15 de Directiva de (UE) 2018/2001, de Renovables). Estas orientaciones buscan contribuir tanto a la aplicación del Plan de acción de energía asequible adoptado por la Comisión Europea en febrero de 2025 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0079>) como a la Directiva de Renovables.

En el citado Plan de acción para una energía asequible se indica que: Los Estados miembros pueden diseñar sus tarifas de red de forma que beneficien a las industrias que consumen mucha energía. A tal fin, las orientaciones sobre el diseño de las tarifas de red anunciadas en el Plan de Acción para una Energía Asequible para el segundo trimestre de 2025 proporcionarán más detalles sobre las soluciones para reducir los costes del sistema en beneficio de todos los usuarios, incluidos los sectores de gran consumo energético.

Por otro lado, en marzo de 2025 ACER ha presentado su informe sobre las mejores prácticas en materia de metodologías de tarificación del transporte y la distribución de electricidad. (<https://www.acer.europa.eu/electricity/infrastructure/network-tariffs>).

En este informe se pone de manifiesto que la recuperación de los costes de los distintos servicios del sistema (reservas, arranque en negro, gestión de la congestión y control de la tensión, pagos por cargas interrumpibles) sigue distintos enfoques según los países. En la mayoría de los países (más de dos tercios), al menos algunos costes de los servicios del sistema se recuperan a través de las tarifas de uso de la red.

No obstante, dado que esta cuestión ha sido abordada por la CNMC en el ámbito de la consulta pública específica para la revisión de la metodología que regula el funcionamiento del mercado mayorista de electricidad y la gestión de la operación de los sistemas, de 9 de julio de 2024, se considera

que esta cuestión deberá analizarse en profundidad a la luz de las reflexiones que allí se realicen.

- Se propone establecer incentivos que vinculen la reducción de costes operativos con la planificación de inversión en activos que generen un retorno claro para el sistema y los consumidores, citando como ejemplo, la necesidad de reducir los costes de control de tensión a través de inversión en reactancias.

CNMC: se acepta esta alegación dado que el cumplimiento de los plazos de puesta en servicio de reactancias de la planificación de la red de transporte. no depende de la gestión de las empresas transportistas

- Se propone establecer incentivos que garanticen que las inversiones en digitalización e innovación se realicen de manera eficiente, maximizando el retorno de estas inversiones y fomentando que el gestor de la red de transporte adopte las tecnologías más adecuadas para optimizar el rendimiento de la red.

CNMC: Al igual que se ha indicado anteriormente, estos incentivos no encajarían en esta Circular dado que el responsable de identificar las inversiones más eficientes sería el Operador del Sistema y no el transportista.

- Se solicita que el límite de inversiones vigente se incremente para que las redes posibiliten la incorporación de las renovables al sistema eléctrico.

CNMC: Esta cuestión excedería del ámbito de esta Circular.

- Se debería crear un incentivo/penalización al transportista que estimule a éste a atender, priorizar y medir la ejecución de las actuaciones necesarias para atender las solicitudes del distribuidor que permitan un crecimiento de la demanda conectada a la red de distribución que requieran de actuaciones puntuales, ejecución de determinados refuerzos por parte del transportista o modificaciones de la red de transporte.

CNMC: La posibilidad de que las solicitudes de los distribuidores para conectar nueva demanda sean priorizadas, es muy relevante para no retrasar la electrificación de la economía. En este sentido, es preciso señalar que la priorización de solicitudes de conexión de nueva demanda responde directamente a los objetivos de política energética nacional, especialmente en el contexto de la electrificación de la economía, la descarbonización del transporte y el desarrollo industrial sostenible.

- Con respecto a la transparencia en el proceso de tramitación de las solicitudes de capacidad de acceso y conexión en la red de transporte, convendría que queden definidos aquellos tiempos que afecten a las actuaciones del proceso de acceso y conexión de las que es responsable el transportista.

CNMC: Esta cuestión, si bien se considera necesaria, excedería del ámbito de esta Circular.

- Deben articularse los mecanismos necesarios (reconocimiento de las inversiones y adaptación de la regulación actual) para que los distribuidores puedan invertir anticipadamente en inversiones relacionadas con la transición energética, ya que contribuirán a abaratar la factura eléctrica.

CNMC: Esta cuestión excedería del ámbito de esta Circular habiendo quedado recogido su posible reconocimiento, una vez se haya regulado, en la propuesta de Circular por la que se establece la retribución de la distribución eléctrica².

6.3. Trámite de audiencia

Con fecha 30 de julio de 2025, y de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, la *“Propuesta de Circular por la que se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica”* y su memoria se enviaron al Consejo Consultivo de Electricidad, a fin de que sus miembros pudieran presentar las alegaciones y observaciones que estimasen oportunas hasta el 9 de septiembre de 2025. Adicionalmente, en la misma fecha, se abrió el trámite de consulta pública mediante la publicación de la misma en la página web de la CNMC, e indicándose expresamente que todos los comentarios recibidos se considerarían públicos salvo que expresamente se indicase lo contrario.

Una vez concluido el plazo, se han recibido los comentarios de los siguientes agentes:

- En el ámbito de las empresas del sector eléctrico, se han recibido alegaciones de 2 empresas que realizan la actividad de transporte, y de una empresa que realiza la actividad de distribución.

² [Audiencia pública sobre la metodología retribución de transporte electricidad \(CIR/DE/007/24\)](#)

- En el ámbito de las asociaciones empresariales del sector eléctrico, se han recibido alegaciones de una asociación.
- En el ámbito de las empresas de la industria, se han recibido alegaciones de una asociación.
- En el ámbito de los comercializadores, se ha recibido alegaciones de una empresa.
- En el ámbito de las empresas del sector gasista, se han recibido alegaciones de 2 empresas.

A continuación, se resumen las principales aportaciones y alegaciones recibidas en el trámite de audiencia y consulta pública, y se realiza una valoración de las mismas.

6.3.1. Alegaciones de carácter general

Se han recibido las siguientes alegaciones de carácter general:

– **Sobre los planes de inversión y autorización del volumen de inversión:**

Se alega que se debería aplicar un procedimiento de revisión trienal del volumen máximo de inversión, dado que la revisión anual limita significativamente la capacidad de inversión e impide acometer inversiones necesarias en las instalaciones, al quedar estas fuera del umbral anual de inversión máxima retribuable con cargo al sistema.

CNMC:

La red de transporte está compuesta por un número limitado de instalaciones críticas, de gran impacto económico y operativo. Estas inversiones suelen estar planificadas con precisión y vinculadas directamente al instrumento de planificación aprobado por la Dirección General de Política Energética y Minas. Por tanto, el control anual permite una trazabilidad más rigurosa y evita acumulaciones de inversión que puedan comprometer el equilibrio financiero del sistema. En base a lo anterior, no se acepta dicha alegación.

.

– **La no inclusión de las actuaciones de digitalización y despachos en la planificación**

Según lo indicado en la Circular 4/2021, de 5 de mayo, la CNMC requiere de un informe en el que se reconozca la singularidad de las inversiones en despachos de maniobra y control y digitalización/automatización en la red de transporte, para el reconocimiento retributivo de las mismas. Hasta el momento, dada la singularidad de dichas inversiones, dicho informe era emitido por parte de la CNMC ante la solicitud de la empresa transportista solicitante, sin la necesidad de que dichas inversiones estuvieran incluidas en la Planificación de la Red de Transporte. Sin embargo, en la actualidad se ha establecido que dichas inversiones tienen que estar incluidas en la Planificación de la Red de Transporte.

Se alega que dichas actuaciones, ante la singularidad en cuanto a su vida útil y periodos de actualización tecnológica, no deberían estar incluidas en la planificación o bien flexibilizar el proceso de la planificación, de tal forma que las posibles modificaciones y actualizaciones en la planificación se puedan integrar de una forma sencilla ante las necesidades que surjan.

CNMC:

Según el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, la planificación es realizada por la Administración General del Estado y aprobada por el Gobierno, por tanto, no es competencia de la CNMC determinar las actuaciones que han de estar incluidas en la misma. No obstante, dicha ley contempla mecanismos para realizar determinadas modificaciones de aspectos puntuales y de carácter técnico para la realización de los planes de desarrollo incluidos en la planificación eléctrica.

– Financiación de infraestructuras no planificadas por parte de terceros

Se plantea que en el contexto actual los promotores de determinadas instalaciones de generación renovable, almacenamiento o nueva demanda que pretendan conectarse en la red de distribución en la que existan limitaciones de capacidad de acceso, asuman el coste de las instalaciones de red de transporte que permitan resolver dichos problemas de falta de capacidad. Con el marco actual, en el caso de producirse esta circunstancia, la solicitud de acceso y conexión a la red de distribución sería denegada y el promotor tendría que esperar a que la instalación de red de transporte necesaria fuera incluida en la planificación para realizar una nueva solicitud de acceso y conexión que pudiera ser admitida, lo cual es una barrera al desarrollo de las instalaciones necesarias para cumplir con los objetivos de la transición energética y electrificación establecidos en el PNIEC.

Se cita el caso de **Portugal**, en el que a través del Decreto-Ley n.º 172/2006, de 23 de agosto, se contempla que, en los casos en que no exista capacidad en la red, se podrá celebrar un acuerdo entre el interesado y el operador de la red de transporte o distribución, según el caso, por el que este último asuma los costes financieros derivados de la construcción o refuerzo de la red necesaria para incorporar su producción.

CNMC:

La planificación es el instrumento que garantiza que las inversiones en infraestructuras de transporte responden a criterios de eficiencia, necesidad y coherencia con los objetivos de política energética, por tanto y de acuerdo con el artículo 35.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, las instalaciones de transporte de energía eléctrica deben estar incluidas en la planificación aprobada por el Gobierno para poder ser objeto de retribución regulada.

No obstante, en la propuesta de Circular se incorpora un nuevo artículo sobre adelanto de inversiones previstas en la Planificación, que permitirá a los sujetos previstos en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, cuando existan causas sobrevenidas, solicitar el adelanto de la construcción de una instalación a una fecha de puesta en servicio anterior a la inicialmente prevista en el instrumento de planificación o en su caso en el plan de inversiones aprobado por la Dirección General de Política Energética y Minas. En tal caso, los sujetos que soliciten dicho adelanto deberán hacerse cargo de la retribución de la instalación que le correspondería al transportista durante el periodo correspondiente derivado de la anticipación de la puesta en servicio, sin que la instalación pueda percibir retribución con cargo al sistema antes de la fecha planificada.

– **Asimetría con la metodología de la actividad de distribución de energía eléctrica**

Se indica un tratamiento asimétrico entre las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica en el próximo periodo regulatorio, así como señales regulatorias que podrían dar lugar a un trasvase económico entre ambas actividades, por lo que se solicita la revisión de la metodología de la retribución de distribución.

Asimismo, se indica una inadecuada aplicación de la tasa de retribución financiera, que no debería ser única para la actividad de transporte y distribución de energía eléctrica, debido a que en el transporte de la energía eléctrica los ingresos están más garantizados y vinculados a activos en servicio y costes

reconocidos, mientras que en distribución, la recuperación de las inversiones no está garantizada, depende de variables exógenas e introduce riesgos muy relevantes.

CNMC:

No puede considerarse que exista un tratamiento asimétrico entre transporte y distribución, ya que las metodologías retributivas responden a la naturaleza específica de cada actividad. De acuerdo con la normativa vigente, el transportista tiene entre sus funciones la de ejecutar la planificación de la red de transporte aprobada (artículo 36 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre) y, por tanto, tiene menor capacidad que los distribuidores de decidir entre el CAPEX y el OPEX, lo cual justifica no optar por un modelo TOTEX en el caso de la actividad de transporte.

Los mecanismos de ajuste y penalización están presentes en ambas actividades, aunque adaptados a sus respectivas características. No obstante, las posibles diferencias reflejan criterios objetivos y transparentes, conforme al artículo 14 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

– Tratamiento diferenciado para las empresas transportistas pequeñas

Hay alegaciones en las que se solicita un tratamiento diferenciado en la metodología de la retribución del transporte para las empresas transportistas pequeñas, al igual que se hace en el modelo retributivo de distribución para las empresas con menos de 100.000 clientes. Para ello, se argumenta que dichas empresas tienen economías de escala limitadas, realizan una actividad no recurrente y singular y que ante un impacto excepcional de averías los costes se verían significativamente incrementados, debido a que su stock de repuestos estratégicos está dimensionado conforme al tamaño de su actividad.

En concreto, en las alegaciones que están a favor de un tratamiento diferenciado, se solicita lo siguiente:

- Que no se aplique un ajuste por valores unitarios de inversión en cada semiperiodo
- Que no se aplique un ajuste anual de límite de inversión

No obstante, hay alegaciones que valoran positivamente que no haya un tratamiento diferenciado entre empresas transportistas grandes y pequeñas en la metodología de la retribución de transporte. En concreto, consideran que mientras el parámetro de factor de eficiencia θ de operación y mantenimiento es único para todas las empresas de la actividad del transporte de energía eléctrica,

los parámetros “k” o “μ” de la metodología de la retribución de distribución de energía eléctrica son individuales o varían según la segmentación de grupos de empresas realizada, sin que se justifique en dicha metodología que existan diferencias significativas en los costes incrementales a los que se enfrentan las empresas de más de 100.000 clientes.

CNMC:

No se contempla establecer un tratamiento diferenciado por tamaño de empresa en transporte porque la metodología actual ya contempla mecanismos de ajuste que responden a la eficiencia y proporcionalidad. Asimismo, no se han acreditado diferencias estructurales en costes que justifiquen una segmentación por tamaño y se considera que introducir excepciones podría comprometer la coherencia del modelo y generar distorsiones.

– Tratamiento de las restricciones técnicas como una actividad regulada

Se indica la importancia de alinear la retribución de la actividad del transporte de energía eléctrica con las inversiones aprobadas en la planificación y su posterior traslado a los peajes. Por esta razón, es importante dar incentivos adecuados para que las actuaciones a desarrollar en las redes de transporte sean coherentes con las señales que reciben los consumidores por el uso de las redes, minimizando las mismas para el desarrollo de una red óptima.

Se propone, por tanto, un incentivo que permita incorporar las restricciones técnicas a los peajes para priorizar aquellas actuaciones que tengan una mayor reducción de restricciones técnicas. Dicho incentivo se define del siguiente modo:

- (i) Un *uplift* acotado sobre el CAPEX elegible de inversiones en elementos de red incluidos en la planificación (reactancias, STATCOM, etc.) condicionado expost a la constatación de la reducción de las restricciones técnicas en las zonas afectadas.

y/o

- (ii) Un esquema de profit-sharing ligado a la reducción verificable de las actuaciones del Operador del Sistema destinadas a resolver restricciones técnicas.

CNMC:

La metodología actual no contempla las restricciones técnicas como criterio retributivo porque la retribución se vincula a inversiones planificadas, no a

resultados operativos. Asimismo, introducir incentivos ligados a restricciones técnicas añade complejidad y riesgo regulatorio, no existiendo una trazabilidad clara entre inversión y reducción de restricciones que permita una evaluación objetiva y verificable. Se considera que la planificación ya puede priorizar actuaciones que reduzcan restricciones, sin necesidad de modificar el marco retributivo.

– Tratamiento de bajas por desvío o reubicaciones ante solicitudes de terceros

Se indica que el actual modelo retributivo de transporte no contempla la retribución de los siguientes casos:

- Desvío o reubicación de una instalación por solicitud de un tercero.
- Baja de un activo no amortizado debido a la solicitud de desvío

Se solicita que se plantee una solución similar a la planteada en el modelo retributivo de distribución que permita indicar el motivo de la baja, de tal forma que dicho activo siga percibiendo retribución.

CNMC:

La Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo, de petición de información a las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para la supervisión y cálculo de la retribución de la actividad ya contempla en sus formularios un campo específico CAUSA_BAJA para indicar la razón de la baja:

1. Finalización vida útil con reemplazo
2. Finalización vida útil sin reemplazo
3. Antes de finalización de vida útil

En el valor 3 se recoge la casuística alegada, si bien no se especifica en qué casos podrá ser retribuida la instalación. La Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, podrá ser actualizada con un nuevo punto 4 que recoja como CAUSA_BAJA “antes de la finalización de vida útil con un acto administrativo firme que obligue al desmantelamiento”.

– Instalaciones fallidas

Se alega que en las sucesivas planificaciones no se han ido incluyendo proyectos que sí estaban incluidos en anteriores planificaciones y que ya habían incurrido en costes de inversión asociados a trabajos previos de preparación de proyectos, lanzamiento de tramitaciones, etc. Su exclusión responde a causas

ajenas al transportista, como desistimiento de promotores o distribuidores, inviabilidad física u oposición social, despriorización por límites de inversión, cambios en las necesidades del sistema o desarrollos alternativos de las actuaciones.

En concreto, se indican un total de 263 actuaciones desde la planificación 2002-2011, con un importe de inversión incurrido sin gastos financieros de 63,4 M€, para los que se propone un nuevo articulado que permita su retribución a valor auditado con una vida útil de 10 años.

CNMC:

De acuerdo con la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, la planificación eléctrica tiene por objeto prever las necesidades del sistema eléctrico para garantizar el suministro de energía a largo plazo, así como definir las necesidades de inversión en nuevas instalaciones de transporte de energía eléctrica, todo ello bajo los principios de transparencia y de mínimo coste para el conjunto del sistema.

Las razones que se alegan para la exclusión de dichas actuaciones de las planificaciones y sus costes incurridos se enmarcan dentro de los riesgos inherentes a la actividad de transporte, por lo que no procede trasladar dicho riesgo al consumidor a través de los peajes. En consecuencia, dichos costes incurridos, que tampoco han quedado acreditados en la alegación, no deben ser repercutidos a la retribución regulada del transporte de electricidad.

– Ayudas públicas

Se indica que la aplicación de las subvenciones PRTR (Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia) en el modelo retributivo actual penaliza el RAB, penaliza los ingresos y agrava la pérdida de rentabilidad ante márgenes negativos, por lo que debiera de tenerse en consideración algún tipo de incentivo que minimizase estas penalizaciones, al igual que para las ayudas europeas se permite retener al transportista el 10% de dicha subvención.

Se alega que los fondos PRTR son fondos europeos y que el hecho de que la gestión se realice a través de un órgano intermedio español, incorpora una carga burocrática y un nivel de complejidad extra al caso de asignación directa por parte de un organismo europeo.

Por esta razón, se propone permitir la retención del 10% establecido tanto para ayudas europeas como nacionales.

CNMC:

Se acepta dicha alegación para los fondos PRTR, con un límite máximo de 10 millones de euros, al igual que para las ayudas europeas.

– Soterramientos

Se indica que la propuesta de la CNMC mejora sustancialmente la situación de los soterramientos al incluir la posibilidad de que se retribuyan líneas que, para su construcción, requieran tramos subterráneos que discurren por terrenos no urbanizados cuya necesidad viene impuesta por la normativa estatal o comunitaria.

No obstante, existen otras actuaciones de líneas en terreno no urbano cuya única solución para su viabilización es el soterramiento, esto es, aquellos proyectos para los que el soterramiento viene impuesto por una DIA (Declaración Impacto Ambiental) o transcurren por territorios catalogados como protegidos por normativa europea. Se propone que estos casos tengan también un tratamiento retributivo acorde a la naturaleza de los trabajos a realizar, ya que de lo contrario no será posible construir actuaciones no singulares incluidas en la planificación que requieran, para su viabilización, de algún tramo soterrado en terrenos no urbanizados.

CNMC:

La propuesta ya contempla el supuesto que se alega, dado que incluye disposiciones como la normativa de evaluación de impacto ambiental, que puede derivar de legislación estatal o europea. Es decir, se puede considerar que la interpretación de normativa estatal por un organismo ambiental, para cumplir la normativa de evaluación de impacto ambiental, está incluida dentro de la normativa estatal o comunitaria.

Es decir, no es necesario ampliar el tratamiento retributivo de soterramientos en terrenos no urbanizados más allá de lo ya previsto, porque:

- la normativa ambiental estatal ya cubre los casos alegados.
- la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) puede interpretarse como parte de dicha normativa.
- se evita la inclusión de supuestos que podrían generar inseguridad jurídica o duplicidades.

– Retribución de otros costes relacionados con la actividad de transporte

Al igual que se propone en la propuesta de circular de distribución, se considera necesario que se incluya un nuevo término retributivo que permita retribuir otros costes directamente relacionados con la actividad de transporte, que no se encuentren contemplados en los términos generales, como por ejemplo, el Bono Social que debe ser retribuido anualmente.

Al igual que se plantea para el caso de la distribución, estos costes se reconocerían mediante Resolución de la CNMC.

CNMC:

Dichos costes se retribuirán como un pass-through, lo que implica que serán trasladados directamente a la retribución regulada sin margen para la empresa, en la medida en que cumplan los criterios establecidos por la normativa aplicable. A este respecto, y tal y como se ha señalado en la Memoria de la resolución por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2022, será la Resolución de la CNMC de retribución de transporte correspondiente al ejercicio 2024, donde se incorporará el reconocimiento de dicho coste en cumplimiento de la disposición adicional novena del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, sin que sea necesario realizar una adaptación normativa.

– Marco retributivo del transporte de gas

Se indica que, aunque el marco retributivo del sistema gasista establezca derechos y obligaciones similares al eléctrico y tengan una rentabilidad similar, dicho marco no ha de ser necesariamente una copia del eléctrico, ya que las condiciones de ambos sectores son muy diferentes. Por tanto, se solicita que, de cara a la actualización de las circulares retributivas de gas natural, se tengan en cuenta las diferencias existentes respecto al sector eléctrico, que justifican la incorporación de ciertas consideraciones particulares en algunos parámetros retributivos.

CNMC:

Dicha alegación no se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la propuesta, por lo que no se procede a su valoración.

6.3.2. Retribución a la inversión

Aunque se valora positivamente el enfoque dado en la propuesta, se alegan diferentes problemáticas:

- Se alega que la banda resulta insuficiente y se propone la ampliación de ésta a 80%-115%.
- Para la realización del ajuste de los valores reales de inversión al final de cada semiperiodo regulatorio, se propone que la comparación de dichos valores respecto a los obtenidos de aplicar los valores unitarios de inversión de referencia se realice sin tener en cuenta las ayudas públicas (subvenciones) que hayan tenido las instalaciones, ya que de lo contrario la comparativa se podría ver alterada y no reflejar, por tanto, la comparativa real de costes incurridos contra valores unitarios, especialmente en el primer semiperiodo en el cual habrá un gran volumen de instalaciones subvencionadas por las ayudas de los fondos PRTR. Se propone, por tanto, que la comparativa se realice entre la suma del valor de inversión auditado $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,real}$, en lugar de con el $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuible}$, y con la suma del valor de inversión calculado con los unitarios de inversión $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ sin descontar ayudas, para los tres ejercicios $n - 4 \rightarrow n - 2$.
- La formulación del valor de inversión final $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final}$ arroja resultados anómalos en el entorno de los límites de la banda muerta, por lo que para el cálculo se propone realizar la semisuma entre el valor de inversión auditado y el valor de inversión calculado con los unitarios de inversión, pero teniendo en cuenta los nuevos extremos propuestos para la banda en las alegaciones, es decir, con los valores $0,8 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ y $1,15 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, según si el $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,real}$ está por encima o por debajo de dichos extremos, respectivamente.
- La existencia de límites superior e inferior supone efectos negativos, doble penalización para el transportista, por lo que se propone la eliminación de dichos límites.
- Para el cálculo de los nuevos valores unitarios de inversión, la Propuesta de circular de unitarios no considera los valores atípicos en las muestras seleccionadas para cada tipología, por lo que hay determinados proyectos que debido a sus particularidades han sido excluidos en el cálculo de los valores unitarios, siendo proyectos que superan ampliamente y por razones técnicas los valores unitarios establecidos para su tipología. Por esta razón, se propone que aquellas actuaciones cuyo presupuesto de ejecución sea superior en más de un 75% a su valoración por valores unitarios reciban un tratamiento retributivo de instalación singular.
- Con objeto de que la CNMC disponga de herramientas regulatorias en el caso de una subida continuada de precios, se propone:

- Incluir en la Disposición adicional segunda la posibilidad de modificar los valores de la banda muerta establecidos en el artículo 7bis.
- Añadir una nueva Disposición adicional en la que la CNMC se reserve la posibilidad de aplicar valores auditados en el segundo semiperiodo regulatorio.

Adicionalmente, se alega que se aclare la definición del parámetro tr_j para evitar posibles errores de interpretación en la definición.

CNMC:

Se acepta parcialmente esta alegación en lo que se refiere a realizar la semisuma entre el valor de inversión auditado y los extremos de la banda, dado que al hacer la suma con dichos extremos se garantiza la linealidad y se evitan saltos en el valor de inversión final con derecho a retribución. No obstante, se usará para ello los valores de la banda propuesta $0,9 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ y $1,05 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, según si el $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuible}$ está por encima o por debajo de dichos extremos.

En relación con los límites superior e inferior, no se acepta la alegación de eliminar dichos límites, ya que el objetivo de establecerlos es precisamente fomentar la eficiencia en la gestión de los costes, incentivando al transportista a optimizar los recursos y reducir el coste final de las infraestructuras eléctricas, dando de este modo cumplimiento al artículo 14 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

No obstante, dichos límites se han corregido permitiendo al transportista un margen más amplio sobre el valor de inversión con derecho a retribución, esto es, el valor máximo de inversión final en el caso de que el $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuible}$ sea menor que $0,75 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ será ahora de $1,10 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuible}$, y en el caso de que el $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuible}$ sea mayor que $1,15 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ será de $1,10 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$. De este modo, se amplía el máximo valor de inversión final que podrá percibir el transportista desde un 7,5% a un 10% sobre el valor de inversión retribuable o sobre el valor de inversión calculado a unitarios, según si el valor de inversión retribuable es inferior o superior al valor de inversión calculado con los unitarios de referencia.

Cabe destacar también que, tal y como se indica en la Memoria de la Circular de unitarios, los nuevos unitarios de referencia aplicables al periodo 2026-2031 han experimentado un incremento respecto a los actualmente vigentes,

incrementándose un 6,4% con respecto al último año del periodo regulatorio actual.

Asimismo, es importante señalar de nuevo que el hecho de que la evaluación del valor de inversión retribuable se realice a nivel agregado para el conjunto de instalaciones que disponen de un valor unitario de inversión de referencia, para los tres ejercicios de cada semiperiodo, permite compensar los desvíos positivos y negativos entre los valores reales y los valores unitarios de referencia, introduciendo una mayor flexibilidad en la gestión de las inversiones por parte de las empresas transportistas, que si se tratara de manera individual cada instalación. Es decir, la agregación de datos de tres ejercicios consecutivos garantiza una muestra suficiente de tipologías de instalaciones, lo que reduce el impacto de valores atípicos, dado que el tratamiento agregado permite compensaciones internas que ya absorben dichas desviaciones. Por tanto, no se acepta la alegación de considerar los valores atípicos de inversión como instalaciones singulares.

En relación con las ayudas, tampoco se acepta la alegación de no descontarlas del valor de inversión retribuable y del valor de inversión calculado a unitarios para realizar la comparativa en cada semiperiodo, ya que dichas ayudas disminuyen el coste de inversión incurrido por el transportista en el desarrollo de las infraestructuras y, por tanto, deben minorarse tanto en el valor de inversión retribuable como en el valor de inversión calculado a unitarios. Asimismo, cabe indicar que aunque puede haber diferencias en el ajuste a realizar en el semiperiodo en el caso de descontar o no las ayudas para realizar la comparativa, el efecto es mínimo ya que se compensa con el conjunto de instalaciones puestas en servicio en dicho semiperiodo, según si el valor retribuable de cada instalación se sitúa por encima o por debajo de la banda muerta establecida.

En relación con el establecimiento del parámetro tr_j , para el cálculo del VI^j , cabe indicar que su cálculo ya se encuentra definido en el artículo 7.2 de la propuesta de circular para las instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 2024. Para el resto de instalaciones, de acuerdo con el artículo 6 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, el valor VI^j será el valor reconocido de la inversión de cada instalación j en el primer año de cálculo de retribución de la misma, por tanto, dicho valor estará establecido en las correspondientes órdenes del Ministerio o resoluciones de la CNMC, según la fecha de puesta en servicio de cada instalación.

Por último, no se estima procedente la alegación relativa a la ampliación de la banda muerta o a la inclusión de una disposición adicional que habilite a la CNMC a ampliar la banda muerta o a retribuir conforme a valores auditados en

el segundo semiperiodo. Esto se debe a que el nuevo modelo regulatorio ya incorpora mecanismos que garantizan una elevada estabilidad y previsibilidad en cada semiperiodo, reforzados además por el incremento de los valores unitarios de inversión al 6,4% respecto a los valores vigentes, la corrección de la semisuma con la consideración de los valores extremos de la banda, así como la ampliación de los límites máximos aplicables para la obtención del valor de inversión final.

6.3.3. Retribución a la obra en curso

Se valora positivamente la incorporación en la metodología de un parámetro retributivo asociado a la obra en curso, si bien se hacen las siguientes alegaciones:

- La propuesta de la CNMC establece dicha retribución únicamente para las instalaciones singulares, excluyendo despachos de maniobra y control, aludiendo a que son las que presentan procesos de construcción más prolongados y mayor complejidad técnica y administrativa. Sin embargo, el 93% de la inversión en líneas aéreas largas tienen un tiempo de construcción como mínimo de 6 años, pudiendo alcanzar entre 9 y 14 años de media. Otras instalaciones que superan los 6 años de manera frecuente son las nuevas subestaciones. Asimismo, los STATCOM o los compensadores síncronos, tienen una problemática muy similar a la de las instalaciones singulares, dado que se han de realizar pagos iniciales relevantes para la obtención de los compromisos de fabricación por parte de los fabricantes. Por tanto, se propone que el concepto retributivo de obra en curso se aplique a aquellos proyectos cuya inversión supere los 20 millones de euros, entendiendo por proyecto todo el conjunto de instalaciones que tenga una misma funcionalidad (subestación completa, totalidad del eje, etc.)
- Para garantizar que la rentabilidad de los proyectos se acerque a la rentabilidad establecida por la CNMC como razonable (tasa de retribución financiera establecida en base al WACC de la actividad), se indica que todos los flujos se tienen que capitalizar con la tasa de retribución financiera, y no con el coste de la deuda, así como se hace con el factor de retardo retributivo financiero.
- La base de costes a utilizar para calcular la retribución de obra en curso deben ser los costes de cada año, descontando solo las ayudas y subvenciones recibidas en dicha anualidad. Esto es, si una instalación recibe una subvención después de entrar en servicio, es lógico disminuir

el RAB, pero no el pago de la obra en curso, dado que la subvención se recibe después de realizar el esfuerzo financiero.

CNMC:

No se acepta la alegación referente a la extensión de la retribución de la obra en curso a conjuntos de instalaciones con una misma funcionalidad cuyo importe sea superior a 20 millones de euros, por presentar también largos periodos de construcción.

A este respecto, cabe indicar que las instalaciones singulares se caracterizan no solo por presentar largos periodos de construcción, sino también por presentar costes de inversión significativamente superiores a los de las infraestructuras convencionales, dada su complejidad técnica y operativa, así como su carácter innovador, lo que implica un mayor esfuerzo financiero por parte del transportista. Esta circunstancia adquiere especial relevancia si se considera que dichas instalaciones están además asociadas a proyectos estratégicos para el sistema eléctrico, con incidencia en la mejora de la seguridad de suministro, la integración de energías renovables y el fortalecimiento de la interconexión con el mercado energético europeo. En este contexto, el reconocimiento anticipado de la inversión mediante la retribución de obra en curso está alineado con el principio de eficiencia económica, al facilitar la viabilidad financiera de las infraestructuras que se consideran esenciales para la transición energética.

En relación con la capitalización de los flujos anuales de inversión de la obra en curso se considera apropiado capitalizar dicha inversión utilizando el coste de la deuda en lugar de la tasa de retribución financiera. El objetivo de retribuir al coste de la deuda (inferior a la TRF) es aportar un incentivo a acortar los plazos de construcción. Otros reguladores europeos también siguen este enfoque, como Francia o Italia.

En Francia, en el periodo regulatorio 2021-2024 (*Délibération N°2021-12. Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 21 janvier 2021 portant décision sur le tarif d'utilisation des réseaux publics de transport d'électricité - TURPE 6 HTB*), los activos en servicio que constituyen el RAB se retribuyen al WACC, mientras que el inmovilizado en curso (no forma parte del RAB) se retribuye al coste de la deuda establecido para el periodo regulatorio. En 2025 da comienzo un nuevo periodo regulatorio (2025-2028) para la actividad de transporte eléctrico (*Délibération N°2025-77. Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 4 février 2025 portant projet de décision sur le tarif d'utilisation des réseaux publics de transport d'électricité - TURPE 7 HTB*). En este periodo, se continúa retribuyendo el inmovilizado en curso al coste de la deuda, salvo para las conexiones de parques eólicos marinos donde se retribuye

al WACC. El motivo de esta diferenciación de activos es su mayor complejidad técnica y mayores riesgos operativos.

En Italia, en 2024 entra en vigor un nuevo marco retributivo (*Regolazione per obiettivi di spesa e di servizio*, ROSS), en cuyo artículo 12 se establece el tratamiento retributivo del inmovilizado en curso. Bajo este marco, en la actividad de transporte eléctrico, el inmovilizado en curso realizado hasta el 31 de diciembre del año anterior se incluye en el RAB de forma temporal (en general, durante un máximo de 4 años) y se retribuye aplicando un WACC calculado considerando un ratio entre capital ajeno y propio (ratio D/E) de 4 (resulta en un WACC inferior al considerar una financiación principalmente a través de deuda). Después del cuarto año, esta retribución se reconoce por dos años más si corresponde a una intervención de desarrollo que no haya sido objeto de evaluación crítica por la Autoridad, con gastos de inversión totales superiores a 1.000 M€ y un tiempo de construcción estimado ex ante superior a cuatro años. En los años en los que no se reconoce retribución del inmovilizado en curso, cuando el activo entre en servicio se permite incrementar el inmovilizado reconocido a efectos tarifarios en una cantidad equivalente a los gastos financieros capitalizados, hasta el límite de la tasa aplicada al inmovilizado en curso.

Se ha aceptado la alegación relativa a que la base de costes a utilizar para calcular la retribución de obra en curso sea los importes invertidos en cada año, descontando las ayudas y subvenciones recibidas en dicho año. Así, se ha adaptado la fórmula de cálculo de los costes del periodo de construcción CC^j para reflejar este cambio.

6.3.4. Retribución por operación y mantenimiento

Se valora positivamente la elección del periodo de cálculo para los nuevos valores unitarios de operación y mantenimiento, ya que no se han tenido en consideración los años anómalos condicionados por la pandemia. No obstante, se hacen las siguientes alegaciones generales:

- Se considera importante que se mantengan los valores unitarios en un nivel similar al vigente o que se revisen con un criterio prudente para el próximo periodo regulatorio, de modo que se puedan llevar a cabo tanto las actuaciones de mantenimiento habituales, incrementadas por el crecimiento de la red y de la edad de las instalaciones, así como otra serie de actuaciones adicionales que resultarán indispensables para mantener la garantía y calidad del servicio en los próximos años.

- Se debería establecer una senda de gasto prospectiva y no histórica, ya que si dicha senda es histórica no se permite al transportista elevar su gasto por encima de la retribución, dado que el sobrecoste no se recuperaría hasta que se produjese una nueva revisión de valores unitarios. Se incide en que durante el nuevo periodo regulatorio, las gamas y actuaciones de mantenimiento preventivo y correctivo aumentarán como consecuencia del envejecimiento de la red y de las nuevas exigencias de la transición energética, aumentando los precios de materiales y servicio, el stock de repuestos, las necesidades de inspección y ensayos, la actividad reglamentaria de talas, la sustitución de interruptores de SF₆ por nuevas tecnologías menos contaminantes y otros gastos por la aplicación de nuevas normativas en materia ambiental y de competitividad. Esto daría lugar a un nivel de gasto en el primer año del nuevo periodo regulatorio en torno a 399 millones de euros.
- Se propone la revisión de los valores unitarios teniendo en cuenta la actualización de IPC u otro índice, ya que no se trata de una indexación al uso, como la existente en la actualización anual de los valores unitarios instaurada por el Real Decreto 325/2008, de 29 de febrero, y en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre.
- Tal y como está planteado el modelo retributivo, que establece la eficiencia del nuevo periodo regulatorio comparando con la retribución del periodo anterior antes de incentivos, solo una reducción de costes adicional, que pondría en riesgo la seguridad del sistema, permitiría obtener una mínima eficiencia, por lo que para garantizar la suficiencia en la retribución dicho modelo debería asignar un margen a la misma.

Teniendo en cuenta las anteriores alegaciones, se realizan las siguientes tres propuestas concretas:

Primera propuesta:

1. Actualizar con el IPC u otro indicador de precios los costes considerados por la CNMC para el cálculo de los nuevos valores unitarios de manera que se lleven a la mitad del periodo.
2. Calcular el factor de eficiencia para el próximo periodo regulatorio de modo que se pueda conservar la eficiencia del anterior periodo regulatorio y se utilicen los gastos reales del último ejercicio 2023.

Segunda propuesta:

Aplicar un ajuste calculado de manera gradual hasta llegar a un impacto medio a lo largo del nuevo periodo regulatorio del -6%, esto es, un ajuste similar al obtenido para la retribución de último año del periodo regulatorio actual.

Tercera propuesta:

Establecer una medida transitoria de forma que el ajuste de los valores unitarios entre en vigor a partir del cuarto año del periodo retributivo, de modo que las empresas transportistas puedan adaptar gradualmente sus políticas de gasto previstas para el nuevo período regulatorio garantizando una senda de actuaciones que permita disponer de una red segura y fiable. El impacto medio a lo largo del periodo sería de un ajuste del -7%.

CNMC:

En relación con la alegación sobre mantener los valores unitarios de operación y mantenimiento para el periodo 2026-2031, cabe señalar que para el establecimiento de dichos valores se ha analizado la información regulatoria de costes declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE) en el periodo regulatorio vigente 2020-2025 (costes correspondientes a los ejercicios 2018 a 2023), considerando finalmente la información de los ejercicios 2022 y 2023 para realizar el cálculo de los nuevos valores unitarios de operación y mantenimiento. Es importante indicar que se han tomado los dos años donde los costes de operación y mantenimiento de REE han sido más altos y que, por tanto, no se han considerado los datos de años anteriores donde REE obtuvo márgenes de entre el 21% y 27% (sin considerar las ganancias de eficiencia) para el total de sus instalaciones³.

Adicionalmente, como se puede ver en el apartado 7.2.5 de la memoria de la propuesta de circular por la que se fijan las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento, el ajuste obtenido con los nuevos valores unitarios de O&M en la retribución de REE del último año del periodo 2025, sin singulares, sin factor de retardo retributivo y sin factor de eficiencia, es de un -6% (319 M€). Como se puede ver, dicho ajuste resulta bastante conservador respecto a considerar tanto los costes operación y mantenimiento medios en el periodo seleccionado 2022-2023 (311 M€) como en el periodo 2018-2023 (272 M€), correspondientes al periodo regulatorio vigente 2020-2025.

³ Incluyendo instalaciones singulares

Además, es importante indicar que se ha comprobado que en el ejercicio 2024, los costes de operación y mantenimiento han sido incluso inferiores a los del ejercicio 2023.

En cuanto al factor de eficiencia (Θ), se considera apropiado continuar con la metodología de cálculo establecida en el artículo 8 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, es decir, mantener las ganancias de eficiencia solo en el siguiente periodo regulatorio a aquel en el cual se consiguen. Como se indica en la memoria de la propuesta de Circular por la que se fijan las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento, el factor de eficiencia Θ para REE fue de 0,13 en el periodo 2020-2025 (fijado en la Resolución de 27 de julio de 2023 de la CNMC). Gracias a este mecanismo, REE obtuvo un amplio margen en la retribución por operación y mantenimiento en el periodo regulatorio 2020-2025 sobre los costes de 2018-2023 obtenidos de SICORE. En concreto, la parte del margen debida al parámetro Θ osciló entre 41-44 M€/año, sumando un total de 257 M€ para todo el periodo regulatorio. Por lo tanto, se considera que REE ya ha sido suficientemente compensado a lo largo del periodo 2020-2025 por las ganancias de eficiencia alcanzadas con anterioridad a 2020.

Adicionalmente a lo anterior, hay que tener en cuenta que la retribución por O&M para el periodo 2026-2031 también incorpora un factor de eficiencia que, como se indica en la memoria de la propuesta de circular por la que se fijan las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento, asciende actualmente al +3,3% y que se mantiene para todos los años del periodo, lo que permite a las empresas percibir un aumento en su retribución por O&M. Por último, es importante poner de manifiesto que en las alegaciones remitidas por REE a la propuesta de Circular de la CNMC CIR/DE/014/19 por la que se aprueban instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica, remitidas el 18 de septiembre de 2019, se señalaba lo siguiente:

- *“En una actividad como la de operación y mantenimiento que, como se ha indicado anteriormente, presenta un alto componente cíclico, parecería un error metodológico la consideración de un periodo de observación de únicamente dos años para llevar a cabo una revisión de los costes asociados a dicha actividad [...] Por este motivo se propone establecer reglamentariamente periodos de observación de 6 años, que empezarían en el penúltimo año del periodo regulatorio anterior y finalizaría el antepenúltimo año del periodo regulatorio en el que se realiza la revisión.”*

En sus alegaciones actuales, REE defiende lo contrario.

- También en sus alegaciones de 2019 REE señalaba la necesidad de incrementar los valores unitarios de operación y mantenimiento para atender los siguientes aspectos: *“envejecimiento de las instalaciones en el siguiente periodo regulatorio; creciente impacto de la actividad de mantenimiento de los aspectos medioambientales; el previsible impacto de los efectos del cambio climático en las instalaciones de la red de transporte; seguridad y ciberseguridad de la red de transporte”*. A pesar de que, según REE, los valores unitarios eran insuficientes por no considerar explícitamente estas cuestiones, el margen medio obtenido durante el periodo 2018-2023 ha sido casi del 20% en media sin considerar el factor theta.

Por todo lo indicado en los párrafos anteriores, no se considera aceptar ninguna de las tres alternativas propuestas por REE para el cálculo de la retribución O&M en el periodo 2026-2031.

6.3.5. Parámetro β

Se indica que los costes anuales de operación y mantenimiento previstos en una instalación singular no tienen una relación directa con la retribución aprobada en la Resolución de singularidad, ya que dicha retribución es una media de los costes esperados durante toda la vida útil, en función de una serie de actuaciones correctivas y de inspección que no tienen una periodicidad anual. Es decir, se trata de un sistema de “hucha”, en la que el transportista va reteniendo los ingresos por retribución que va a necesitar a futuro para acometer importantes gastos.

Por otro lado, en la Propuesta no queda clara la aplicación de la limitación del 25% en la retribución de operación y mantenimiento ni tampoco la definición de la retribución base, dado que, por un lado, se indica que una vez puesta en servicio la instalación, la retribución de operación y mantenimiento base de cada instalación singular se calculará por la CNMC, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$ROM_n^j = ROM_{base}^j \cdot FRROM_p^j \cdot \beta;$$

Y por otro lado, se define como retribución por operación y mantenimiento base de una instalación singular la retribución por operación y mantenimiento establecida en la resolución de singularidad. Por esta razón, se podría interpretar que la retribución por operación y mantenimiento base podrían ser tanto ROM_n^j como ROM_{base}^j y, por tanto, no queda claro dónde es preciso aplicar la limitación del 25% impuesta para la retribución de operación y mantenimiento en la Circular.

Teniendo en cuenta las cuestiones planteadas, se propone lo siguiente:

- Que el parámetro β pueda ser mayor que 1, ya que pueden existir importantes desviaciones de un año a otro.
- Que se elimine el 25% de incremento sobre la retribución anual máxima permitida por operación y mantenimiento, para permitir que se recuperen todos los costes necesarios de operación y mantenimiento.
- Que se elimine la imposición de que el parámetro β sea constante a lo largo de todo el periodo regulatorio, volviendo a la redacción previa establecida en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, en la que el parámetro β se establecía anualmente. Se indica que en el caso de que se mantuviese constante dicho parámetro, podría darse la situación de que, por ejemplo, ante un incidente significativo ocurrido durante el primer año del periodo, no se pudieran recuperar los costes hasta el siguiente periodo regulatorio.

CNMC:

En relación a la definición de la retribución por operación y mantenimiento base, se ha modificado en la circular la redacción del párrafo correspondiente del artículo 9.10 para clarificar dicho término, que efectivamente se refiere a la retribución por operación y mantenimiento que se recoge en la resolución de singularidad.

En relación a que el parámetro β pueda ser mayor que 1, la propia memoria de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, señala que *“la introducción de dicho coeficiente β se justifica por el hecho de que, [...] en algunos casos la estimación de la retribución de operación y mantenimiento presentada en la solicitud de singularidad difiere de manera significativa de los costes realmente incurridos por las empresas transportistas, lo que ocasiona un coste adicional e innecesario al sistema”*.

Por lo tanto, el objetivo del parámetro β es dotar de mayores eficiencias al sistema y no proporcionar un incremento del límite máximo establecido para la retribución de la operación y mantenimiento, por lo que dicho parámetro no podrá ser en ningún caso superior a 1.

En relación a la aplicación del límite del 25% sobre la retribución por operación y mantenimiento, cabe aclarar que dicho límite está referido a la máxima retribución por operación y mantenimiento que una instalación singular puede percibir sin considerar el factor de retardo retributivo. Dado que el parámetro β no puede ser mayor que 1, el conjunto $ROM_{base}^j \cdot \beta$ tampoco podrá superar el

25% del valor fijado en dicha resolución, tal y como ya se indicó en la Resolución del 27 de julio de 2023, de la CNMC, por la que se establece la retribución del ejercicio 2020 (BOE de 7 de agosto de 2023).

Por último, en cuanto al establecimiento anual del parámetro β , cabe indicar que el hecho de que dicho parámetro se ajuste por periodos regulatorios no impide que la retribución por operación y mantenimiento se vaya ajustando para cada periodo regulatorio a los costes reales de explotación. Asimismo, cabe señalar, que en la citada Resolución de 27 de julio de 2023, de la CNMC, el ajuste de dicho parámetro se realizó de un modo análogo al cálculo del factor eficiencia θ para las instalaciones estándar calculadas a costes unitarios, permitiendo que el parámetro β incorporase un 50% de las ganancias en eficiencia obtenidas en el periodo considerado para su aplicación.

No obstante, para dar una mayor garantía al transportista en la retribución de las instalaciones singulares, se va a permitir la revisión del parámetro β por semiperiodos regulatorios. Esto es, en la retribución del ejercicio 2026 se establecerá un primer parámetro β para cada instalación singular que lleve puesta en servicio un periodo superior a dos años, tomando como base los costes de los tres últimos años del anterior periodo regulatorio. Dicho parámetro β , establecido para cada instalación singular, permanecerá constante hasta la retribución del ejercicio 2028 incluida. Para la retribución del ejercicio 2029, se analizarán los costes del semiperiodo 2024-2026 y, si procede, se corregirá dicho parámetro en cada instalación singular, que se mantendrá constante hasta el fin del periodo regulatorio.

6.3.6. Incentivo de calidad

Se indica que tal y como se ha establecido el incentivo de calidad es más probable recibir penalizaciones que bonificaciones, por tanto, se alega lo siguiente:

- Que se eliminen las asimetrías del incentivo: bonificación (+0,3%) y penalización (-1,3%)
- Que para el cálculo del índice indisponibilidad solo se consideren las indisponibilidades definidas en el artículo 25.2 del Real Decreto 1955/2000 como:
 - c) No programada debido a mantenimiento correctivo
 - d) No programada debido a circunstancias fortuitas previstas en las condiciones de diseño.

Esto se debe a que los tipos de indisponibilidad a) y b) reflejan actuaciones que son necesarias para el desarrollo, mejora y mantenimiento preventivo de la red, por lo cual no tiene sentido penalizarlas, dado que además no resultan en pérdida de funcionalidad para el usuario.

- Si no se acepta el anterior punto, se solicita que se modifiquen los valores objetivo, esto es, que la disponibilidad objetivo pase de 98,25% a 97% y que el tiempo medio de interrupción pase de 0,75 min a 5 min, dado que ambos valores propuestos están alejados de la media histórica e imposibilitan el mecanismo del incentivo, abocándolo a una clara penalización.

Asimismo, se indica que el establecimiento de un valor objetivo de 98,25% para el incentivo de disponibilidad, supone establecer un referente que implicará una penalización prácticamente inevitable de forma continuada, dado que las necesidades de desarrollo de la red que se requieren para la transición energética difícilmente alcanzarán un 98,00%. En relación con el tiempo de interrupción medio, se indica que de los distintos países europeos participantes en el “7th CEER-ECRB Benchmarking Report on the Quality of Electricity and Gas Supply” sólo Lituania, Hungría, Portugal y Suecia presentan valores inferiores a dicho tiempo objetivo, mientras que Francia, Italia, Noruega, Finlandia, Polonia, Bélgica o Grecia, por ejemplo, superan el valor de 5 minutos

Por otro lado, se alega que el nuevo incentivo de calidad tiene un carácter doblemente impositivo para las empresas que tienen una actividad tanto de transporte como de distribución, ya que las interrupciones e incidencias de la red de transporte también se estarían contabilizando en el incentivo de calidad de distribución. En relación con este punto, se propone que la modificación de la Circular incluya tanto la definición como la formulación de los parámetros de cálculo, así como la identificación clara de las fuentes de información de las que se obtienen los datos.

CNMC:

En relación con la alegación sobre la asimetría del incentivo de calidad, cabe destacar que el cumplimiento de los valores objetivos establecidos para los indicadores de calidad de la red constituye una obligación inherente del transportista, por tanto, no es razonable que el porcentaje de bonificación se equipare al de penalización. La bonificación debe configurarse como un incentivo dirigido a promover la excelencia y la mejora continua en la gestión, evitando la sobrerretribución por el mero cumplimiento de las obligaciones legales. Por el contrario, la penalización responde a la necesidad de corregir incumplimientos de los niveles de calidad exigidos, actuando como una medida correctiva y

disuasoria frente a conductas que puedan menoscabar la seguridad y calidad del suministro eléctrico.

Esto es coherente con el artículo 14.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que indica que la retribución de las actividades se tiene que establecer con criterios que incentiven la mejora de la eficacia de la gestión, la eficiencia económica y técnica de dichas actividades y la calidad del suministro eléctrico.

No obstante, con el objetivo de mejorar la proporcionalidad del incentivo de calidad, se ha decidido reducir la diferencia entre los porcentajes de bonificación y penalización, incrementando el porcentaje de bonificación desde un 0,3% a un 0,5% y reduciendo el de penalización desde un -1,3% a un -1%. Esta medida suaviza la asimetría del incentivo, reconociendo que, si bien el cumplimiento de los objetivos de calidad es una obligación del transportista, también es necesario mantener un marco de incentivos suficientemente motivador para fomentar la mejora continua del servicio, a la vez que se modera el impacto económico de las penalizaciones, favoreciendo de este modo un entorno más equilibrado y sostenible para el transportista.

Esto es coherente con lo indicado en el artículo 14.8bis de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que indica que las metodologías de retribución de las actividades de transporte y distribución deberán contemplar incentivos económicos para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.

En relación con la consideración para el cálculo solo las indisponibilidades definidas como c) y d) en el artículo 25.2 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, cabe señalar que esto es contrario a lo indicado en el artículo 27.8 de dicho Real Decreto, que indica que solo se excluirán de los incumplimientos de calidad los provocados por causas de fuerza mayor o las acciones a terceros. Por tanto, el resto de indisponibilidades incluidas en dicho artículo, también han de ser consideradas para el cálculo del incentivo de disponibilidad.

Adicionalmente, es importante indicar que, aunque las indisponibilidades definidas en dicho Real Decreto como “a) Programada por mantenimiento preventivo y predictivo y b) Programada por causas ajenas al mantenimiento” están referidas a actuaciones que son necesarias para el desarrollo, mejora y mantenimiento preventivo de la red, también permiten reflejar el impacto real de las decisiones operativas del transportista sobre la calidad del suministro. La inclusión de las mismas en el cálculo del índice de indisponibilidad, incentiva a las empresas transportistas a buscar la optimización de la planificación de dichos mantenimientos, minimizando la duración de dichos trabajos y sus efectos en el

usuario, a la vez que permite mantener la transparencia y trazabilidad de la disponibilidad de la red de transporte.

En relación con la modificación de los valores objetivos establecidos en la propuesta, se acepta parcialmente la alegación en lo referente a la reducción del valor de la disponibilidad objetivo desde 98,25% a 98,00%. Esta decisión se fundamenta en el análisis de la información disponible en la CNMC, que evidencia que, si bien la media del índice de disponibilidad se sitúa en torno a un valor del 98,25% en el periodo regulatorio vigente, también se aprecia una tendencia a la baja de dicho valor en los dos últimos años de dicho periodo. Esta tendencia es coherente con el aumento de las inversiones en dichos años y también con la realización de un mayor número de trabajos de mantenimiento tras la pandemia.

Asimismo, la revisión del valor de la disponibilidad objetivo se alinea también con la necesidad de ajustar este indicador de calidad al contexto actual de transformación del sistema eléctrica, marcado por un creciente despliegue de infraestructuras asociadas a la transición energética y una mayor complejidad en la operación de la red de transporte.

En relación con el valor objetivo del tiempo medio de interrupción de suministro, se mantiene el valor objetivo del tiempo de interrupción medio (TIM) en 0,75 minutos, al considerar que dicho valor es adecuado y alineado con los objetivos de calidad y continuidad del suministro establecidos en la normativa vigente, y teniendo en cuenta que el TIM observado en los últimos años ha cumplido con la referencia establecida. Por lo tanto, se considera que el valor de TIM objetivo establecido de 0,75 min ya ofrece un amplio margen de cumplimiento, especialmente si se compara con los datos reales observados en el periodo regulatorio vigente, en el que dicho tiempo de interrupción ha sido inferior a 0,5 minutos, siendo en 2024 de 0,07 minutos, según el informe de Red Eléctrica de España⁴. Esta diferencia evidencia que el sistema de transporte opera con un nivel de TIM inferior al valor objetivo establecido, lo que justifica mantener el valor de la propuesta con el fin de fomentar una mejora continua de la calidad de la red, dando de este modo cumplimiento al artículo 14.8bis de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

⁴ <https://www.sistemaelectrico-ree.es/es/informe-del-sistema-electrico>

Por último, el subincentivo de tiempo medio de interrupción no formará parte del cálculo del incentivo de calidad para las empresas que realizan actividades tanto de transporte como de distribución de energía eléctrica, dado que las interrupciones e incidencias de la red de transporte también se están contabilizando en el incentivo de calidad de distribución, lo cual podría dar lugar a una duplicidad en la bonificación o en la penalización por dicho incentivo, según corresponda.

6.3.7. Penalización por retraso en la planificación

Se indica que las fechas de puesta en servicio definidas en el documento de Planificación no se corresponden con los plazos necesarios para la definición, tramitación y construcción de los activos planificados, sino que podrían tener otros condicionantes relacionados con las necesidades del sistema en poner en servicio esas infraestructuras. Asimismo, se señala que el tiempo de despliegue de las instalaciones planificadas depende en gran medida de los procesos administrativos en la tramitación y no del transportista.

Adicionalmente, existen actuaciones que por sus características técnicas, complejidad administrativa y afección al territorio son imposible de desarrollar, tramitar, ejecutar y poner en servicio en el tiempo que transcurre desde la aprobación de una planificación y su último año de horizonte. Esto se puede ver con el caso de la interconexión del Golfo de Vizcaya, que se incluyó en la planificación 2021-2026 con fecha de puesta en servicio de 2026 con el fin de tener las correspondientes autorizaciones administrativas, aunque su fecha prevista será posterior a 2026.

Igualmente, en la Modificación de Aspectos Puntuales a la Planificación (MAP) de julio de 2025, no se permite un horizonte suficiente para que el transportista pueda desarrollar, tramitar, construir y poner en servicio las actuaciones en las fechas indicadas. Esto es, los compensadores, reactancias y la nueva subestación de Haría se han planificado en el anexo I con fecha de puesta en servicio en 2026 y es imposible materialmente cumplir con esas fechas, ya que la tramitación de una nueva subestación en Canarias conlleva un tiempo medio de 10 años, y además hay que tener en cuenta la escasez de productos que está tensionando la cadena de suministro y produciendo retrasos en las entregas, con lo cual se alcanzaría la penalización máxima.

Adicionalmente, se indica que la actual Planificación 2021-2026 requería la definición, tramitación y ejecución de 200 activos con puesta en servicio en 2022 que no habían estado planificados anteriormente. Sin embargo, la planificación se publicó en marzo de 2022, lo cual hacía materialmente imposible el cumplimiento de fechas.

Por todo lo anterior, se propone eliminar la penalización por retraso sobre la Planificación, ya que la mayor desviación de plazos se produce en la tramitación y, por tanto, no existe una relación directa entre la fecha de puesta en servicio indicada en la Planificación y la ejecución de los proyectos para el desarrollo de instalaciones planificadas.

Por otro lado, se ha alegado también la existencia de una errata en la definición de los límites para el cálculo de la intensidad de la penalización, ya que aunque se indica en la memoria de la propuesta que la penalización económica se incorporará en el caso de que haya un retraso de dos o más años, la penalización solo se produce cuando el retraso sea superior a dos años. Por otro lado, se indica que para el parámetro AR^j no se especifica si precisa decimales o si es un número entero.

CNMC:

Esta previsión se ha eliminado de la circular, dado que de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, la planificación de la red de transporte únicamente tendrá carácter vinculante con las características técnicas que en la misma se definen.

Asimismo, la Resolución del 10 de julio de 2025, de la Secretaría de Estado de Energía, aprueba un conjunto de 65 nuevas actuaciones que se incorporan a la planificación 2021-2026 como una segunda Modificación puntual a dicha planificación. Dicha incorporación de actuaciones con horizonte 2026, en una fase tan avanzada de la planificación, hace prever que no será factible cumplir con dicho horizonte, por lo que no tendría sentido penalizar al transportista por ello.

6.3.8. Adelanto inversiones previstas en la planificación

Se valora positivamente la incorporación del artículo 21 en la Propuesta de modificación de la circular de transporte, ya que supone un avance en la flexibilidad del marco regulatorio, al ofrecer una solución para atender las necesidades sobrevenidas de consumidores o productores que requieran la puesta en servicio anticipada de infraestructura críticas.

No obstante, se propone que el mecanismo se complete con la posibilidad de que el solicitante ejecute directamente la inversión, para su posterior cesión al transportista, siempre bajo la supervisión técnica de éste y cumpliendo con los proyectos tipo y estándares de calidad y seguridad establecidos, lo cual reforzaría la seguridad técnica, la eficiencia económica y la puntualidad en la puesta en servicio de las infraestructuras.

CNMC:

De acuerdo al artículo 36 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, el transportista es el responsable del desarrollo y ampliación de la red de transporte. Asimismo, y conforme al artículo 34 de la mencionada ley, REE actuará como transportista único desarrollando la actividad en régimen de exclusividad en los términos establecidos en dicha ley.

Dicho lo anterior, la alegación planteada no es competencia de la presente circular, al referirse a aspectos que no se corresponden con el contenido regulatorio de la misma.

6.3.9. Prudencia financiera

Se indica que las métricas de cumplimiento de los ratios económico-financieros, definidos en la Comunicación 1/2019 de la CNMC, de 23 de octubre, se establecieron en un contexto que no anticipaba el enorme volumen de inversión en red de transporte asociado a la transición energética, ni el entorno macroeconómico tensionado por unos tipos de interés superiores al segundo periodo retributivo y tampoco el importante incremento en costes tanto de materiales como de servicio experimentado en el periodo 2020-2025.

También se indica que las condiciones financieras de las empresas de transporte y distribución de energía eléctrica han cambiado respecto a cuando se publicó dicha Comunicación. De este modo, el valor promedio de la ratio 5 que representa el peso de la deuda neta respecto a los fondos procedentes de operaciones, ha experimentado un incremento superior al 40% en el periodo 2020-2025, aunque parcialmente mitigado debido a las ampliaciones de capital realizadas en 2022, 2023 y 2024 para el cumplimiento de dicha Comunicación.

Por tanto, para garantizar el cumplimiento de todos los valores de ratios establecidos en la Comunicación 1/2019, se propone una adaptación de los umbrales de los ratios 4 y 5 para las empresas que puedan acreditar inversiones por encima de 1.000 millones de euros en el año en el que se calcula el Índice Global de Ratios (IGR). Esto es, se propone que la ratio 4 se eleve desde el valor actual de <6,0x a 7,2x y la ratio 5 desde el 7,3x actual hasta los 8,5x.

Como segunda alternativa, se propone la reducción del umbral de cumplimiento del IGR a 0,80 junto con la reponderación de los pesos otorgados a las distintas ratios de manera que se otorgue un 20% a cada uno de ellos.

Adicionalmente, se alega que la penalización se está aplicando en compañías que ya cuentan con una calificación de grado de inversión de acuerdo con el rating definido por agencias de reconocido prestigio, por lo cual se solicita que

para acreditar la prudencia financiera sea suficiente con acreditar el disponer de una certificación de dicho grado de inversión. Adicionalmente, se indica que resulta desproporcionado e injustificado que la propuesta de Circular plantee incrementar el porcentaje de penalización en un 50%, sin estar debidamente justificado, por lo que se solicita que no se eleve la penalización por prudencia financiera.

CNMC:

La penalización relativa a la prudencia financiera está suficientemente fundamentada con base en los principios retributivos del artículo 14.2 y 14.8 bis de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. El método de cálculo de la penalización está basado en la Comunicación 1/2019, en cuya memoria se incluye una justificación detallada de la misma. Este incremento ya se previó en la memoria de la Circular 5/2019 (en cuyo apartado 8.3.7 se señalaba que: *“aunque la penalización se ha establecido de forma inicial en un máximo del 1% de la retribución anual para el segundo periodo regulatorio, para sucesivos periodos regulatorios dicho porcentaje se podría incrementar al efecto de trasladar una señal mayor a los agentes, que puede fomentar en mayor medida decisiones de estructura financiera que lleven a niveles de endeudamiento adecuados y, en última instancia a una estructura de deuda sostenible.”*), como mecanismo para incentivar que las empresas se sitúen dentro de los rangos recomendables. Dado que aún hay empresas que se sitúan fuera de los valores recomendables de los ratios de la Comunicación 1/2019, se ha establecido este incremento, que únicamente supone un 0,5% más de la retribución, y para el que se establece un periodo transitorio para dar tiempo a las empresas a adaptarse a esta situación, aplicando este incremento a partir del cuarto año del periodo regulatorio 2026-2031.

Por otro lado, ha de indicarse que la concesión de exenciones para los ratios de endeudamiento, que forman parte del cálculo del Índice Global de Ratios que sirve para valorar la prudencia financiera, sería contradictorio con el propio objetivo de la Comunicación 1/2019 que es incentivar que las empresas que realizan actividades reguladas estén debidamente capitalizadas y tengan una estructura de deuda sostenible, que no pudiera resultar en una incapacidad de la sociedad regulada para atender las inversiones necesarias, así como la operación y mantenimiento de las redes. Adicionalmente, dicha exención sería inconsistente con el ratio de apalancamiento considerado en la propuesta de modificación de la Circular 2/2019, de 12 de noviembre, por la que se establece la metodología de cálculo de la tasa de retribución financiera de las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica, y regasificación, transporte y distribución de gas natural. Cabe señalar que la Circular 2/2019 establecía el ratio de apalancamiento regulatorio en el 50% y la modificación de la circular lo

reduce al 46%, lo cual significa que se ha incrementado el peso de los fondos propios y reducido el peso de la deuda. Se ha adoptado esta decisión regulatoria debido al menor grado de apalancamiento observado en los comparadores y tomando en consideración los valores que emplean otros reguladores energéticos.

Adicionalmente, cabe señalar que, en relación con el incremento del ratio 5 que señala un agente, de acuerdo con los cálculos realizados para obtener el IGR de 2026 (con datos 2024), el incremento se reduce a un 29%, y el crecimiento anual acumulado al 4,3%. El valor medio del ratio 5 es de 4,6, siendo el valor máximo recomendable del 7,3. Adicionalmente, estos porcentajes se ven afectados por una empresa de reducido tamaño que tiene un incremento del ratio 5 del 0,6 en 2020 a 4,1 en 2025, pero que disminuye en 2026 a 2,6. Si se ponderase por el tamaño de la empresa, el incremento de las empresas eléctricas en su conjunto sería inferior.

Por último, en cuanto a la propuesta de acreditar el cumplimiento de la prudencia financiera si se dispone de la certificación de grado de inversión por una agencia de rating, cabe señalar que las metodologías de estas agencias tienen en consideración otros muchos factores de carácter cualitativo para valorar la capacidad económico-financiera de las empresas (la estabilidad y predictibilidad del esquema de regulación y retribución, la independencia de los organismos reguladores, el país en el que las empresas realizan su actividad, la naturaleza del negocio, el modelo de propiedad de los activos). Sin embargo, el objetivo final de la Comunicación es centrarse en un conjunto de ratios sobre los que las empresas pueden influir y no en aspectos que quedan fuera de su ámbito de gestión

Remisión al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico

El artículo 1 del Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la CNMC a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE, establece que la CNMC ha de tener en consideración, en el ejercicio de sus competencias de aprobación de las circulares normativas a las que dicho artículo se refiere, las orientaciones de política energética adoptadas por el Ministerio para la Transición Ecológica.

El 18 de abril de 2024, la CNMC actuando de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.3 del Real Decreto-ley 1/2019, comunicó al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el calendario revisado de las circulares de carácter normativo que tenía previsto comenzar a tramitar durante el año 2024.

En este caso, el Ministerio no ha remitido orientaciones de política energética.

Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto de Circular y su memoria explicativa fue remitida al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en fecha 30 de julio de 2025, a los efectos oportunos. No se ha remitido informe por el citado Ministerio.

7. CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO

7.1. Determinación del Valor de Inversión

En lo que respecta a la consideración de las nuevas inversiones ejecutadas año a año, en la presente Circular se propone su retribución en base a sus costes auditados. Se introduce al final de cada semiperiodo, un ajuste a valores unitarios de inversión de referencia, para todas las tipologías de instalaciones que dependen de ellos.

Este nuevo enfoque metodológico, que permite realizar la evaluación de las inversiones de forma agregada por conjunto de instalaciones puestas en servicio, representa una mejora sustancial respecto al procedimiento anterior previsto en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. En lugar de aplicar la regla de la semisuma de forma individualizada para cada instalación, se propone una evaluación conjunta que permita compensar internamente los desvíos positivos y negativos entre los valores reales y los valores unitarios de referencia.

Esta agregación no solo introduce una mayor flexibilidad en la gestión de las inversiones por parte de las empresas transportistas, sino que también refleja de forma más fiel la realidad operativa de los proyectos, que habitualmente se desarrollan de forma integrada y no como unidades aisladas. De este modo, se evita penalizar artificialmente desviaciones puntuales que pueden estar justificadas por circunstancias técnicas o de planificación, siempre que el conjunto del proyecto se mantenga dentro de parámetros razonables de eficiencia.

Desde el punto de vista regulatorio, esta modificación contribuye a reforzar los principios de proporcionalidad y eficiencia administrativa, al reducir significativamente la carga de trabajo asociada a la revisión anual de las inversiones. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá centrar sus esfuerzos en una revisión trienal más robusta y estratégica, sin renunciar a la trazabilidad individualizada de cada instalación, que seguirá estando disponible a efectos de control y supervisión.

Además, este modelo favorece una mayor estabilidad y previsibilidad regulatoria, al reducir la volatilidad asociada a ajustes anuales y permitir una planificación más eficiente de las inversiones por parte de los agentes. También se alinea con las mejores prácticas observadas en otros marcos regulatorios europeos, donde se tiende a evaluar el desempeño de los operadores de red desde una perspectiva agregada y orientada a resultados globales.

En definitiva, la aplicación de este modelo representa un avance hacia un esquema retributivo más moderno, eficiente y adaptado a las necesidades del proceso de transición energética, sin comprometer los principios de control, transparencia y rendición de cuentas que deben regir la actividad regulada.

Por otro lado, es preciso indicar que se ha añadido una aclaración sobre las condiciones bajo las que se considerará, a efectos retributivos, como soterrada una línea de transporte. Esto se plantea en línea con las consideraciones de la Sentencia de fecha 14 de julio de 2016, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo⁵, que estima parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto y que anula el artículo 8.1 del Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica, en cuanto *“no establece previsión o salvedad alguna que permita retribuir el sobrecoste derivado del soterramiento de una línea de la red de distribución eléctrica que discorra por suelo rural cuando dicho soterramiento venga impuesto por una norma estatal o comunitaria”*. En consecuencia, se establece una previsión o salvedad, de tal forma que se recoja el ajuste retributivo para las líneas soterradas de transporte en terreno rural, cuando dicho soterramiento venga obligado por una disposición normativa estatal o comunitaria. Asimismo, se recoge expresamente que dicha característica de soterramiento en suelo rural se incluya en el instrumento de planificación de la red de transporte.

7.2. Retribución de la obra en curso

En relación con la obra en curso, en la presente Circular se ha incorporado la retribución de obra en curso aplicable a las instalaciones singulares, excluyendo despachos de maniobra y telecontrol, que presentan procesos de construcción prolongados y una complejidad elevada tanto técnica como administrativa. Esta medida responde a la necesidad de corregir el desfase temporal entre los desembolsos de inversión y el inicio del devengo de la retribución regulada.

⁵ [«BOE» núm. 266, de 3 de noviembre de 2016](#).)

Este desfase temporal afecta a las instalaciones singulares, cuyo periodo de construcción puede llegar a ser superior a 10 años, en base a la información disponible en la Circular 1/2015, de 22 de julio, que requieren altas inversiones y maduración técnica. Con la finalidad de incentivar la ejecución de estas infraestructuras estratégicas, se propone en esta modificación de la Circular, retribuir el coste financiero generado durante la construcción, para este tipo de instalaciones singulares.

La aplicación de este nuevo punto propuesto y que aplica únicamente a instalaciones singulares, excluyendo despachos de maniobra y telecontrol, cuya naturaleza requiere plazos de ejecución muy largos hasta su puesta en servicio, consiste en:

Se obtienen los costes del periodo de construcción de cada instalación (CC), mediante:

- Capitalización del coste financiero de los importes invertidos en las instalaciones singulares durante 5 años de su periodo de construcción, al coste de la deuda. Del importe invertido cada año se descuentan los importes financiados y cedidos por terceros, y el valor de las ayudas públicas percibidas en ese mismo año.
- Incorporación de la TRF del año de puesta en servicio por el decalaje entre la fecha de puesta en servicio y el inicio de la retribución de este coste.

Una vez obtenidos los Costes del periodo de Construcción de cada instalación puesta en servicio en el año $n-2$ (CC), éstos se recuperan en el año n , a través de un nuevo término que se incorpora a la fórmula de cálculo de la retribución, denominado ROC_n^i .

7.3. Adelanto de inversiones

Se incorpora un nuevo artículo 21 que regula que los sujetos contemplados en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, podrán solicitar, por causas sobrevenidas, una fecha de puesta en servicio anterior a la prevista en el instrumento de planificación vigente o en su caso en el plan de inversiones aprobado por la Dirección General de Política Energética y Minas. En tales supuestos, dichos sujetos deberán solicitar el adelanto de la construcción y asumir la retribución correspondiente a la instalación de transporte durante el periodo derivado de la anticipación de su puesta en servicio. Esta retribución será la resultante del cálculo de la retribución tanto por inversión como por operación y mantenimiento de dicha inversión a los valores unitarios vigentes.

En estos casos, los sujetos solicitantes deberán hacerse cargo de la retribución de la instalación durante el periodo correspondiente derivado de la anticipación de la puesta en servicio, y no se percibirá retribución con cargo al sistema eléctrico antes de la fecha prevista en la planificación.

Este mecanismo busca flexibilizar la ejecución de infraestructuras sin comprometer la sostenibilidad financiera del sistema eléctrico ni alterar el marco retributivo establecido.

7.4. Instalaciones singulares

El artículo 9 se ha modificado en los siguientes aspectos:

En relación con los proyectos piloto, se ha incorporado la exigencia de que, en aquellos casos en que dichos proyectos piloto puedan tener impacto potencial sobre la seguridad de suministro, se requiera informe preceptivo al operador del sistema. Esta previsión responde a la necesidad de garantizar que cualquier actuación experimental o de carácter demostrativo, aun cuando se enmarque en un entorno regulatorio flexible, no comprometa la estabilidad operativa del sistema eléctrico ni introduzca riesgos no evaluados en la red de transporte o distribución.

En relación con el parámetro β , se ha establecido que se calculará por primera vez para cada instalación a partir del tercer año en el que perciba retribución, siendo los dos primeros años desde su puesta en servicio igual a 1. Ello es así porque los costes de operación y mantenimiento de los dos primeros años pueden ser menos representativos que los años posteriores, al presuponerse un menor número de mantenimientos correctivos. Por tanto, para el establecimiento del parámetro β , se ha ampliado el periodo de evaluación de los costes de operación y mantenimiento de un año a dos años, con el fin de poder tener una muestra más representativa de dichos costes.

Por otro lado, con el fin de incentivar la eficiencia y dar estabilidad regulatoria, se establece que dicho valor β calculado se mantendrá constante para cada instalación durante cada semiperiodo regulatorio. Asimismo, no podrá ser nunca superior a 1, garantizando que la retribución reconocida no supere la base estimada inicialmente en la resolución de singularidad. Esto evita que el sistema eléctrico asuma costes superiores a los previstos, protegiendo así la sostenibilidad financiera del régimen retributivo. Si se permitiera que β superase 1, se estaría premiando una ineficiencia en los costes de explotación. Al mantenerlo ≤ 1 , se incentiva a las empresas transportistas a operar de forma

eficiente, ya que cualquier desviación al alza respecto a los costes previstos no será reconocida retributivamente.

En relación con la fórmula aplicada para el cálculo del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema, se ha procedido a sustituir el valor de inversión que figure en la solicitud de singularidad presentada por la empresa para su clasificación como singularidad, por el valor de inversión aprobado en la resolución de singularidad, ello es debido a que el presupuesto presentado por la empresa transportista, es una estimación previa que no siempre refleja con precisión los costes reales. En cambio, el valor de la resolución de singularidad se obtiene tras un proceso de análisis técnico y económico por parte de la CNMC, que depura y ajusta el presupuesto para excluir partidas no justificadas o infladas. Dejar que el presupuesto inicial determine la retribución final podría incentivar a REE a sobredimensionar sus previsiones, lo que comprometería la eficiencia del sistema.

La resolución de singularidad actúa como filtro técnico y económico, garantizando que solo se retribuyan costes razonables y necesarios. Este cambio busca preservar la sostenibilidad económica del sistema eléctrico, evitando que se retribuyan inversiones por encima de lo que se considera eficiente y necesario.

7.5. Incentivo de calidad

El incentivo a la disponibilidad se ha reformulado con respecto a lo previsto en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, que estaba basado exclusivamente en la disponibilidad de las instalaciones. Esta modificación responde a la necesidad de incorporar elementos adicionales que permitan una evaluación más completa del desempeño, dado que el esquema anterior no capturaba el impacto real de determinados aspectos relacionados con la calidad efectiva del suministro.

Una instalación puede estar disponible pero haber causado interrupciones significativas, lo cual no refleja adecuadamente el desempeño real del transportista en términos de calidad de suministro. Asimismo, no incentiva directamente la continuidad del servicio, que es lo que perciben los usuarios finales. Por ello, se ha modificado introduciendo además del indicador de disponibilidad, el indicador de tiempo de interrupción medio (TIM), que mide los minutos de interrupción por cliente, definido en el artículo 26.2 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre. Este nuevo enfoque se basa en que la calidad en la red no debe medirse únicamente por la disponibilidad de las instalaciones, sino por la capacidad de la red para mantener un suministro continuo y de calidad.

El 7º informe de benchmarking CEER-ECRB sobre calidad del suministro confirma que el TIM es el indicador más utilizado en Europa para evaluar la continuidad del suministro eléctrico en la red de transporte. Este informe recoge datos de 39 países y muestra que:

- La mayoría de los países han reducido o mantenido estables sus valores de TIM en la última década.
- Los países que han implementado regímenes de incentivos o compensaciones han logrado mejoras significativas en la continuidad del suministro.

Según el informe de Red Eléctrica de España⁶, en 2024 el TIM nacional fue de 0,07 minutos, por debajo del umbral de 15 minutos establecido por el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre. Este resultado refuerza la idea de que un incentivo basado únicamente en disponibilidad puede no ser suficiente para seguir mejorando, y que incorporar el TIM permitiría capturar eventos críticos que afectan al usuario final, alinear los incentivos con los estándares europeos y reforzar la transparencia y comparabilidad internacional.

Por ello, incorporar el TIM junto con la disponibilidad en el esquema de incentivos, corrige las limitaciones del modelo actual, mejorando la representatividad del indicador de calidad y reforzando la alineación con la normativa europea y las mejores prácticas del CEER. Este nuevo incentivo aumenta la coherencia entre los marcos retributivos de los incentivos del transporte y la distribución, permitiendo una evaluación más justa y eficaz del desempeño del transportista.

Desde el punto de vista de la disponibilidad se va a fijar una disponibilidad objetivo de 9800%, valor de referencia sectorial exigente pero alcanzable, alineado con estándares internacionales y el rendimiento histórico de la red de transporte. Este valor permite establecer una banda muerta ($\pm 0,25\%$), en la que no se penaliza ni bonifica, que permite absorber variaciones operativas sin generar distorsiones económicas.

Desde el punto de vista del tiempo de interrupción se va a establecer un TIM objetivo de 0,75 minutos. Dicho valor se ha establecido teniendo en cuenta el tiempo medio de interrupción de suministro obtenido por REE en el periodo regulatorio presente 2020-2025 que alcanza un valor de 1,38 min. Por tanto, dicho valor de referencia está alineado con el rendimiento histórico de la red de

⁶ <https://www.sistemaelectrico-ree.es/es/informe-del-sistema-electrico>

transporte, si bien es algo más exigente, pero alcanzable dado que en varios años de dicho periodo regulatorio dicho tiempo de interrupción ha sido inferior a 0,5 minutos. Este valor permite establecer una banda muerta ($\pm 0,25$ minutos) respecto al TIM objetivo, en la que no se penaliza ni bonifica, que permite absorber variaciones operativas sin generar distorsiones económicas.

Por lo tanto, en base a todo lo anterior, se propone un incentivo de calidad, que engloba dos subincentivos, ID_n^i subincentivo a la disponibilidad y $ITIM_n^i$ el subincentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio, dando un peso mayor en la ponderación del incentivo de calidad a este último, de un 60% frente a un 40% asignado al subincentivo de disponibilidad. Ello se justifica conforma a lo siguiente:

- Impacto directo sobre el consumidor: El TIM mide la energía no suministrada en relación con la potencia media del sistema, lo que refleja de forma más directa el efecto real de las interrupciones sobre los usuarios finales.
- Mayor sensibilidad a la calidad del suministro: Mientras que la disponibilidad refleja la proporción de tiempo que las instalaciones están operativas, el TIM captura la duración de las interrupciones. Por tanto, su mejora tiene un efecto más tangible sobre la continuidad del suministro eléctrico, lo que justifica su mayor peso en el incentivo.
- Coherencia con marcos regulatorios internacionales: el diseño del nuevo incentivo se inspira en modelos europeos donde los indicadores de calidad del suministro —como el TIM— tienen un peso predominante frente a los de disponibilidad. Esto refuerza la alineación del modelo español con las mejores prácticas regulatorias
- Estímulo a la mejora operativa: El TIM incentiva mejoras en la gestión de fallos, tiempos de reposición y mantenimiento correctivo, aspectos que requieren una respuesta operativa más ágil y eficiente. Al asignarle un mayor peso, se fomenta una cultura de mejora continua en la operación de la red.
- Equilibrio entre estabilidad y exigencia: La disponibilidad, al estar ya en niveles elevados y con menor margen de mejora, presenta un comportamiento más estable. En cambio, el TIM ofrece mayor recorrido para la mejora, lo que justifica su mayor ponderación como palanca de eficiencia.

7.6. Incremento en la intensidad de la penalización relativa a la prudencia financiera

Se procede a incrementar la intensidad de la penalización en el siguiente periodo regulatorio, del 1% de la retribución, al 1,5%, para incrementar el incentivo a las empresas que aún no lo han hecho, a que se sitúen dentro de los rangos de valores recomendables de los ratios de la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre.

Como se pone de manifiesto en la última Resolución por la que se establece el Índice Global de Ratios⁷ que ha aprobado la CNMC, relativa al ejercicio 2025, aún hay varias empresas cuyo Índice Global de Ratios de 2025 se sitúa por debajo de 0,9 y a las que se les ha aplicado un ajuste en su retribución. Estas son REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U., REDEXIS, S.A., NORTEGAS ENERGÍA DISTRIBUCIÓN, S.A.U., GASIFICADORA REGIONAL CANARIA, S.A.U. y DOMUS MIL NATURAL, S.A.

Aunque ninguna de estas empresas es titular de activos de transporte de energía eléctrica, se considera oportuno mantener la misma intensidad del incentivo en todas las actividades reguladas.

El incremento en la intensidad de la penalización resultaría aplicable a partir del cuarto año del periodo regulatorio 2026-2031, para dar tiempo a que las empresas que aún no se sitúan dentro de los rangos de valores recomendables de los ratios, puedan hacerlo.

7.7. Valores de vida útil regulatoria

Un parámetro a tener en cuenta para la retribución a la inversión de cada una de las instalaciones de la red de transporte, tal como se recoge en el artículo 6 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, es la vida útil regulatoria de la instalación expresada en años, donde con carácter general, tomará un valor de 40 años, y que continuará siendo así.

Asimismo, se indica en el mismo artículo que los despachos de maniobra y telecontrol, con carácter general, tendrán una vida útil regulatoria de 12 años.

⁷ <https://www.cnmc.es/expedientes/rapde00224>

Para el caso de aumentos de capacidad de líneas eléctricas aéreas de transporte (repotenciaciones de líneas), en la actualidad son retribuidos como si se tratase de nuevas líneas, es decir, considerando una vida útil de 40 años. Debido a ello, se da la circunstancia de que se sigue retribuyendo dicha repotenciación cuando la línea repotenciada ya esté totalmente amortizada o, incluso, cuando no está en servicio. Por ello, se plantea la medida de adaptar el período en el que se retribuye la inversión de la repotenciación de la línea, reduciéndolo a un valor más próximo al de la vida útil residual de la instalación que es repotenciada, considerando la retribución de todas las repotenciaciones en un período de 8 años.

En consecuencia, se estima conveniente que los aumentos de capacidad de líneas eléctricas aéreas de transporte, o repotenciaciones de líneas, tengan una vida útil regulatoria de 8 años.

En el caso de los compensadores estáticos síncronos (STATCOM⁸), existe como referencia la *Resolución de 29 de julio de 2021, de la CNMC, por la que se otorga el carácter de singular del “Statcom de la subestación eléctrica de Vitoria 220 kV” solicitado por Red Eléctrica de España S.A.U., y su inclusión en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales⁹*, donde se determina un valor de vida útil regulatoria de 25 años, tal como se argumenta en la memoria anexa a dicha resolución y en base a la documentación soporte justificativa aportada por REE.

En este sentido, se determina para las instalaciones de transporte referentes a los STATCOM un vida útil regulatoria de 25 años.

En el caso de los sistemas de almacenamiento (Baterías integradas en la red de transporte), existen como referencia las resoluciones¹⁰ de 26 de julio de 2024, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre el reconocimiento del carácter singular de las actuaciones de inversión en relación con las baterías en la subestación eléctrica de San Antonio 66 kV y de Mercadal 132 kV, ambas de REE, situadas en la isla de Ibiza y en las isla de Menorca respectivamente, donde se determina un valor de vida útil regulatoria de 20 años, tal como se argumenta en las memorias anexas a cada una de las resoluciones y en base a la documentación soporte justificativa aportada por REE.

⁸ Compensador estático síncrono STATCOM (o por sus siglas en ingles “Static Synchronous Compensator”).

⁹ «BOE» núm. 190, de 10 de agosto de 2021, [Statcom Vitoria 220 kV](#)

¹⁰ «BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2024, [San Antonio 66 kV](#), [Mercadal 132 kV](#)

En este sentido, se determina para las instalaciones de transporte referentes a los sistemas de almacenamiento (Baterías integradas en la red de transporte) una vida útil regulatoria de 20 años.

En el caso de los sistemas de capacidad dinámica de línea (DLR), basados en herramientas que monitorizan los datos de la instalación y de su entorno, asociadas a algoritmos del cálculo de capacidad de transporte de la línea, se estima, de acuerdo con las características técnicas y constructivas de dichos sistemas, una vida útil regulatoria de 12 años.

Por último, los grupos electrógenos, como equipos de autonomía 24 h que permiten dotar de dicha autonomía a las subestaciones eléctricas esenciales para la reposición de servicio, así como a las herramientas críticas del operador del sistema que participan en los planes de emergencia y reposición, tendrán un tratamiento de vida útil similar al de los despachos de maniobra y telecontrol, esto es, una vida útil regulatoria de 12 años.

7.8. Parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031

En la disposición adicional segunda se fijan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031.

7.8.1. Parámetro alpha (α) del factor de eficiencia θ

El artículo 8 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, sobre “Retribución por operación y mantenimiento de cada una de las instalaciones de la red de transporte”, define en su punto 2 el factor eficiencia θ . Dicho factor de eficiencia calculado para cada transportista i tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas, calculada conforme a los valores unitarios de referencia del periodo anterior, a la retribución por operación y mantenimiento calculada con los nuevos valores unitarios obtenidos a partir de los costes reales incurridos por las empresas transportistas en el periodo anterior. Dicho factor se calcula el primer año de cada periodo regulatorio y se mantiene constante a lo largo del mismo. Se calcula conforme a la siguiente expresión:

$$\theta^i = \alpha \cdot \frac{(ROM_{k-1,ccuua}^i - ROM_{k-1,ccuu}^i)}{ROM_{k-1,ccuu}^i}$$

Donde:

$ROM_{k-1,ccuua}^i$ es el valor de retribución por operación y mantenimiento para la empresa transportista i en el año $k-1$, siendo k el año de inicio del periodo regulatorio p , valorado según los valores unitarios de referencia vigentes en el año $k-1$.

$ROM_{k-1,ccuu}^i$ es el valor de retribución por operación y mantenimiento para la empresa transportista i en el año $k-1$, siendo k el año de inicio del periodo regulatorio p , valorado según los valores unitarios de referencia vigentes en el año k .

α es un parámetro que representa el reparto entre las empresas transportistas y el sistema de la diferencia entre los costes de operación y mantenimiento calculados según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio. Será fijado por resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al inicio de cada periodo regulatorio.

En relación con el parámetro α , para el periodo regulatorio 2020-2025, se fijó el valor de dicho parámetro en 0,5, de forma que el 50% de las eficiencias en operación y mantenimiento las retuvieron las empresas transportistas, y el 50% se trasladó a los consumidores.

Para el periodo regulatorio 2026-2031, se considera adecuado mantener el mismo criterio, fijando el reparto de eficiencias de nuevo en el 50%.

7.8.2. Parámetros del incentivo de calidad

En relación con el subincentivo de disponibilidad se establece un valor de referencia para la disponibilidad objetivo (D_{objetivo}) del 98,00 %. Este umbral, definido conforme a criterios técnicos y regulatorios, se considera exigente pero alcanzable, en línea con los estándares internacionales y con el rendimiento histórico observado en la red de transporte española. La fijación de este valor permite la introducción de una banda muerta en el esquema de incentivos, dentro de la cual no se aplican penalizaciones ni bonificaciones.

En relación con el subincentivo de reducción del tiempo de interrupción, se establece un valor objetivo para el indicador de tiempo medio de interrupción ($TIM_{objetivo}$) de 0,75 minutos. Este valor ha sido determinado a partir del comportamiento operativo observado durante el periodo regulatorio 2020-2025, en el que el operador del sistema, REE, ha registrado un TIM medio de 1,38 minutos, con años en los que dicho valor ha sido inferior a 0,5 minutos. La determinación de este valor permite la configuración de una zona de neutralidad regulatoria (banda muerta) dentro del esquema de incentivos, en la cual no se generan efectos económicos en forma de penalizaciones ni bonificaciones.

Asimismo, en el cálculo de dicho subincentivo se ha simplificado la formulación incluida en el artículo 15.3 de la Circular de modo que:

$$Si\ TIM_{objetivo_periodo} - 0,60' < TIM_{n-2}^i < TIM_{objetivo_periodo} - 0,25''$$

Entonces

$$ROM_n^i \cdot CMAXTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{objetivo_periodo} - 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(0,35')}$$

El denominador de la anterior fórmula está simplificado y es equivalente a la diferencia de los intervalos entre los que se encuentra el TIM_{n-2}^i :

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMAXTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{objetivo_periodo} - 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(TIM_{objetivo_periodo} - 0,25') - (TIM_{objetivo_periodo} - 0,60')}$$

Para el caso en el que el TIM_{n-2}^i se encuentra entre los siguientes intervalos:

$$Si\ TIM_{objetivo_periodo} + 0,25' < TIM_{n-2}^i < TIM_{objetivo_periodo} + 1,25'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = -ROM_n^i \cdot CMINTIM_n^i \cdot (TIM_{objetivo_periodo} + 0,25' - TIM_{n-2}^i)$$

El denominador de la anterior fórmula está también simplificado y es equivalente a la diferencia de los intervalos entre los que se encuentra el TIM_{n-2}^i :

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMINTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{objetivo_periodo} + 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(TIM_{objetivo_periodo} + 0,25') - (TIM_{objetivo_periodo} + 1,25')}$$

8. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR

8.1. Impacto económico

En este apartado se efectúa un análisis del impacto económico en el sistema eléctrico de las modificaciones introducidas en la metodología de cálculo de la retribución del transporte, que se proponen en la circular.

Para el cálculo de dicho impacto, se ha realizado una previsión a lo largo del periodo regulatorio 2026-2031 considerando las instalaciones que se prevé que estarán puestas en servicio a lo largo de dicho periodo.

En el caso de las inversiones del ejercicio 2024, se han tenido en cuenta las instalaciones incluidas en el inventario del ejercicio 2024 (Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo), para las inversiones previstas en 2025 se han tenido en cuenta los planes de inversión 2025-2027, para las inversiones previstas de 2026 a 2028 se han tenido en cuenta los planes de inversión 2026-2028, y por último, se ha considerado el escenario del PNIEC utilizado en la Propuesta de la Circular de la TRF (tasa de retribución financiera) para las inversiones previstas de 2029 (escenario continuista). Adicionalmente, dichas inversiones se han incrementado de modo que se alcancen las inversiones máximas previstas en el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan los planes de inversión de las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, sometido a audiencia pública desde el 12 de septiembre de 2025 al 6 de octubre de 2025 (escenario inversión alta).

De acuerdo con el artículo 13 de dicho proyecto, el límite máximo de inversión en la red de transporte en el año n que tendrá derecho a retribución con cargo al sistema eléctrico será igual al 0,065% del PIB nominal de España previsto para ese año. Asimismo, la Disposición adicional tercera indica que se establece un incremento del límite máximo de inversión en la red de transporte que podrá ser retribuido con cargo al sistema de 720 millones de euros en cada uno de los años del periodo 2026-2030.

Es importante indicar que el listado de actuaciones que se incorpora en el Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026 como consecuencia de la Resolución de 10 de julio de 2025, de la Secretaría de Estado de Energía, se considera incluido dentro del incremento de inversiones que se ha tenido en cuenta como consecuencia del mencionado proyecto. Dicha previsión (escenario inversión alta) se muestra en dos gráficos, el primero que representa al conjunto de las empresas transportistas (REE, Unión Fenosa Distribución y Vall de Sóller) y el segundo que representa solo a la empresa transportista REE, que aglutina el 99% de la inversión.

En dichos gráficos, se muestran diferentes impactos en la retribución:

- Impacto del cambio en la de retribución financiera de 5,58% a 6,46%¹¹, manteniendo los costes unitarios de inversión vigentes (ccuua) de la Orden IET2659/2015 y la metodología vigente (Circular 5/2019) sin modificaciones.
- Impacto de la aplicación de la nueva metodología considerando:
 - Los nuevos costes unitarios de inversión y operación y mantenimiento (nnuu)
 - Retribución de la obra en curso para las instalaciones singulares previstas, excepto para los despachos de maniobra. Dicha retribución se ha estimado considerando el importe total de la inversión de las instalaciones singulares. No obstante, dicha retribución será calculada en su correspondiente resolución, descontando del importe invertido cada año los importes financiados y cedidos por terceros, así como el valor de las ayudas públicas percibidas por cada instalación singular en el año de la inversión.
 - El ajuste máximo que se permite en cada semiperiodo de la comparación de los valores auditados respecto a los nuevos valores unitarios de inversión de referencia. Dicho ajuste máximo está limitado a un 10% sobre los nuevos valores unitarios de inversión, tal y como se indica en el artículo 7.bis de la Propuesta.

Todo ello utilizando para los cálculos la tasa de retribución financiera para el nuevo periodo regulatorio (6,46%¹²):

¹¹ <https://www.cnmc.es/consultas-publicas/propuesta-cir-modificacion-trf-cirde00224>

¹² Propuesta de la Circular de la TRF (tasa de retribución financiera (CIR/DE/002/24)

Gráfico 1. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)

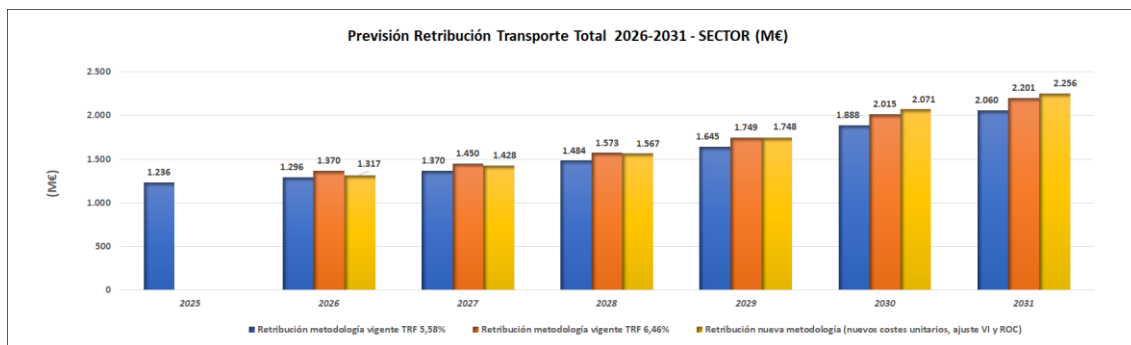
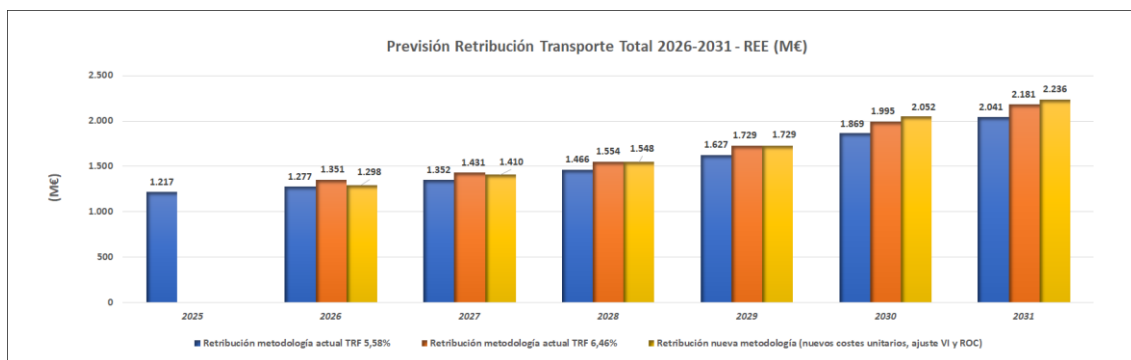


Gráfico 2. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)



A continuación, se muestra también una tabla con los impactos individuales y acumulados resultantes de aplicar la tasa de retribución financiera del nuevo periodo regulatorio 2026-2031 y los cambios metodológicos para dicho periodo (incluyendo los nuevos valores unitarios de referencia)

Tabla 2. Impactos en el periodo regulatorio 2026-2031 (M€) para todas las empresas transportistas

Metodología	Retribución acumulada periodo 2026-2031 (M€)	Impacto (%)
Metodología vigente TRF 5,58%	9.743	
Metodología vigente TRF 6,46%	10.357	6,3%
Nueva metodología (incluyendo nuevos unitarios de referencia)	10.387	0,3%
Impacto acumulado		6,6%

Como se puede ver en la anterior tabla, la tasa de retribución financiera para el nuevo periodo regulatorio representa un aumento acumulado para el conjunto del sector en el periodo 2026-2031 de un 6,3%. Por otro lado, el impacto conjunto

del efecto del aumento de la tasa de retribución financiera y los cambios metodológicos (incluyendo los nuevos unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento), supondría un aumento de la retribución en dicho periodo del 6,6%.

En los impactos anteriores se ha considerado que los valores tanto de disponibilidad como de TIM estarían dentro de la banda muerta, objetivo previsto para el periodo 2026-2031, por lo tanto su impacto en los análisis anteriores sería nulo. El único año del que se dispone de información preliminar es el 2024. Con dicha información, un TIM de 0,07 minutos y una disponibilidad de 97,85%, el resultado global del incentivo de calidad para dicho año no sería significativo, en torno a 1.200.000 €.

En el anexo 1 se muestra el impacto en peajes de la metodología propuesta considerando dos escenarios de inversión y dos escenarios de demanda.

Los escenarios de demanda denominados continuista y alta se corresponden con crecimientos anuales de potencia que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 3. Incrementos de potencia considerados en el periodo regulatorio 2026-2031 para analizar el impacto en peajes de la metodología

Incremento de potencia		
Año retribución	Continuista	Alta
2026	1,60%	3,70%
2027	1,80%	3,50%
2028	2,00%	4,30%
2029	0,80%	5,70%
2030	0,70%	6,40%
2031	0,60%	5,90%

Se señala que, en un escenario de inversión alta —correspondiente al límite superior contemplado en la Propuesta de Real Decreto—, si no viniera con un desarrollo acompasado de la demanda, implicaría un incremento significativo en los peajes de transporte para los consumidores. Por ello, resulta imprescindible que la planificación de infraestructuras y la ejecución de dicha planificación incorporen mecanismos y cautelas que aseguren un desarrollo acompasado entre las infraestructuras y la evolución de la demanda, tal que asegure un impacto contenido en los peajes de transporte.

Por otra parte, cabe señalar que el elevado incremento que se refleja en el año 2026 se encuentra motivado fundamentalmente por la comparativa con la retribución del transporte del año anterior que incorpora la imputación en peajes

de desvíos de años anteriores y por descensos registrados en la retribución de anualidades anteriores derivado de la amortización de activos de transporte.

8.2. Impacto sobre la competencia

Esta Circular no tiene efectos sobre la competencia ni sobre la unidad de mercado.

8.3. Otros impactos

Esta Circular no tiene impacto en los presupuestos generales del Estado ni en lo referente a ingresos y gastos públicos. La propuesta no presenta impactos por razón de género. Asimismo, ha de señalarse que la misma tiene impacto nulo en la infancia y en la adolescencia, así como en la familia.

8.4. Análisis coste-beneficio

Esta Circular aporta estabilidad regulatoria y seguridad jurídica, al mantener la mayor parte de la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico, a la vez que aporta el beneficio de realizar las modificaciones necesarias que permiten que dicha metodología se adapte a los retos del próximo periodo regulatorio.

9. CONCLUSIONES

Mediante esta Circular se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, que establece la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico.

Uno de los aspectos que se modifican es el reconocimiento del valor de inversión, en el caso de instalaciones con valor unitario de referencia. Actualmente se realiza para cada activo regulado, como la semisuma entre el valor auditado y el valor obtenido aplicando los citados valores unitarios de referencia de inversión. Con la finalidad de simplificar el cálculo y dotar a las empresas transportista de cierta flexibilidad para la ejecución de las inversiones, se procede mediante esta Circular a modificar la metodología de cálculo del valor de inversión, que pasa a realizarse anualmente en función del valor auditado. Posteriormente, cada 3 años, a mitad de cada semiperiodo regulatorio, se realizará para el conjunto de todos los activos puestos en servicio durante dicho semiperiodo, una comparativa entre su valor de inversión auditado y su valor de inversión calculado aplicando los valores unitarios de referencia. En función de lo que resulte de dicha comparativa agregada, se establecerá un ajuste, que hará

que se minore o se mayor para el último año del semiperiodo, el valor de inversión total retribuable.

El hasta ahora incentivo de disponibilidad se modifica y se integra en un nuevo incentivo de calidad, que combina el incentivo a la disponibilidad de la red de transporte y el incentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio.

Otra de las modificaciones consiste en la retribución de los costes financieros de los importes invertidos durante la obra en curso de las instalaciones singulares, distintas de despachos de maniobra, atendiendo a los largos periodos de construcción y complejidad técnica de estas infraestructuras.

Adicionalmente, se regula la posibilidad de que los consumidores o productores de energía puedan promover el adelanto de inversiones previstas en la planificación.

Asimismo, se modifica la intensidad de la penalización para procurar la prudencia financiera, que se incrementa del 1% al 1,5%.

Por último, mediante esta Circular se fijan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031. Uno de ellos es el parámetro alpha (α) que representa el reparto entre las empresas transportistas y el sistema de la diferencia entre los costes de operación y mantenimiento calculados según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio. Se fija en el 50%, de forma similar al periodo regulatorio anterior 2020-2025, lo que implica que el 50% de las eficiencias podrán ser retenidas por las empresas transportistas y el 50% restante se repercutirá al consumidor.

ANEXO 1. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN PEAJES DE LA PROPUESTA

A continuación, se presentan las estimaciones del impacto en la facturación y en el precio medio de los peajes asociados al transporte de los escenarios analizados. Se han considerado los escenarios de inversión indicados en el apartado 8.1 y los siguientes escenarios de demanda que suponen incrementos de potencia que a continuación se indican:

Incremento de potencia		
Año retribución	Continuista	Alta
2026	1,60%	3,70%
2027	1,80%	3,50%
2028	2,00%	4,30%
2029	0,80%	5,70%
2030	0,70%	6,40%
2031	0,60%	5,90%

Escenario Demanda Baja e Inversión Continuista

Facturación (miles €)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	505.578	595.646	631.931	686.717	721.216	765.096	874.589	911.415
3.0 TD	111.836	131.760	137.103	147.583	153.083	162.498	185.898	193.985
6.1 TD	265.852	313.213	331.138	359.241	376.464	399.412	456.634	475.974
6.2 TD	71.669	84.436	89.268	96.844	101.488	107.674	123.100	128.313
6.3 TD	30.549	35.992	38.052	41.281	43.260	45.897	52.473	54.695
6.4 TD	71.483	84.218	89.037	96.594	101.225	107.395	122.781	127.981
Total	1.056.968	1.245.265	1.316.528	1.428.260	1.496.736	1.587.972	1.815.475	1.892.363

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
25,0%	8,7%	5,0%	6,1%	14,3%	4,2%
22,6%	7,6%	3,7%	6,2%	14,4%	4,4%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%

Precio medio (€/MWh)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	6,82	8,04	8,16	8,70	8,95	9,43	10,72	11,10
3.0 TD	3,23	3,81	3,97	4,24	4,36	4,59	5,22	5,41
6.1 TD	3,93	4,63	4,90	5,27	5,47	5,75	6,53	6,75
6.2 TD	3,22	3,79	4,10	4,42	4,60	4,85	5,51	5,71
6.3 TD	3,00	3,53	3,29	3,53	3,67	3,86	4,37	4,51
6.4 TD	3,83	4,51	4,67	5,01	5,21	5,47	6,20	6,40
Total	4,65	5,47	5,67	6,08	6,29	6,63	7,52	7,79

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
19,6%	6,6%	2,8%	5,4%	13,6%	3,6%
22,7%	6,9%	2,8%	5,4%	13,6%	3,6%
24,6%	7,6%	3,9%	5,1%	13,4%	3,4%
27,5%	7,8%	4,1%	5,5%	13,6%	3,6%
9,8%	7,4%	3,8%	5,1%	13,3%	3,3%
21,9%	7,4%	3,8%	5,1%	13,3%	3,3%
22,1%	7,2%	3,5%	5,3%	13,5%	3,5%

Escenario Demanda Baja e Inversión alta

Facturación (miles €)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	505.578	595.646	631.931	686.717	755.025	842.336	997.900	1.086.374
3.0 TD	111.836	131.760	137.103	147.583	160.259	178.903	212.108	231.224
6.1 TD	265.852	313.213	331.138	359.241	394.111	439.735	521.017	567.344
6.2 TD	71.669	84.436	89.268	96.844	106.245	118.544	140.456	152.945
6.3 TD	30.549	35.992	38.052	41.281	45.288	50.531	59.871	65.194
6.4 TD	71.483	84.218	89.037	96.594	105.970	118.237	140.093	152.549
Total	1.056.968	1.245.265	1.316.528	1.428.260	1.566.898	1.748.285	2.071.445	2.255.630

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
25,0%	8,7%	9,9%	11,6%	18,5%	8,9%
22,6%	7,6%	8,6%	11,6%	18,6%	9,0%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%

Precio medio (€/MWh)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	6,82	8,04	8,16	8,70	9,36	10,38	12,23	13,23
3.0 TD	3,23	3,81	3,97	4,24	4,56	5,06	5,95	6,44
6.1 TD	3,93	4,63	4,90	5,27	5,73	6,34	7,45	8,05
6.2 TD	3,22	3,79	4,10	4,42	4,82	5,34	6,29	6,81
6.3 TD	3,00	3,53	3,29	3,53	3,84	4,24	4,98	5,38
6.4 TD	3,83	4,51	4,67	5,01	5,45	6,02	7,07	7,63
Total	4,65	5,47	5,67	6,08	6,59	7,30	8,58	9,28

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
19,6%	6,6%	7,7%	10,9%	17,8%	8,2%
22,7%	6,9%	7,7%	10,8%	17,7%	8,2%
24,6%	7,6%	8,8%	10,5%	17,6%	8,0%
27,5%	7,8%	9,0%	10,9%	17,7%	8,2%
9,8%	7,4%	8,7%	10,5%	17,4%	7,9%
21,9%	7,4%	8,7%	10,5%	17,4%	7,9%
22,1%	7,2%	8,3%	10,7%	17,6%	8,1%

Escenario Demanda Alta e Inversión Continuista

Facturación (miles €)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	505.578	595.646	629.377	682.909	715.211	757.175	863.997	896.277
3.0 TD	111.836	131.760	139.657	151.391	159.088	170.419	196.489	209.123
6.1 TD	265.852	313.213	331.138	359.241	376.464	399.412	456.634	475.974
6.2 TD	71.669	84.436	89.268	96.844	101.488	107.674	123.100	128.313
6.3 TD	30.549	35.992	38.052	41.281	43.260	45.897	52.473	54.695
6.4 TD	71.483	84.218	89.037	96.594	101.225	107.395	122.781	127.981
Total	1.056.968	1.245.265	1.316.528	1.428.260	1.496.736	1.587.972	1.815.475	1.892.363

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
24,5%	8,5%	4,7%	5,9%	14,1%	3,7%
24,9%	8,4%	5,1%	7,1%	15,3%	6,4%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%
24,6%	8,5%	4,8%	6,1%	14,3%	4,2%

Precio medio (€/MWh)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	6,82	8,04	8,23	8,85	9,18	9,60	10,80	11,02
3.0 TD	3,23	3,81	4,01	4,32	4,48	4,70	5,30	5,42
6.1 TD	3,93	4,63	4,70	4,80	4,60	4,27	4,17	3,83
6.2 TD	3,22	3,79	4,07	4,39	4,54	4,66	5,07	4,95
6.3 TD	3,00	3,53	2,73	2,42	2,19	2,15	2,30	2,29
6.4 TD	3,83	4,51	4,58	4,82	4,47	4,19	4,47	4,62
Total	4,65	5,47	5,55	5,80	5,76	5,70	6,03	5,88

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
20,6%	7,6%	3,7%	4,6%	12,5%	2,0%
24,0%	7,7%	3,8%	4,8%	12,8%	2,3%
19,7%	2,0%	-4,1%	-7,3%	-2,2%	-8,2%
26,5%	8,0%	3,3%	2,7%	8,8%	-2,5%
-9,1%	-11,2%	-9,5%	-1,7%	6,8%	-0,5%
19,6%	5,3%	-7,4%	-6,2%	6,6%	3,5%
19,5%	4,5%	-0,8%	-1,1%	5,9%	-2,4%

Escenario Demanda Alta e Inversión Alta

Facturación (miles €)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	505.578	595.646	629.377	682.909	748.738	833.615	985.815	1.068.330
3.0 TD	111.836	131.760	139.657	151.391	166.545	187.624	224.193	249.268
6.1 TD	265.852	313.213	331.138	359.241	394.111	439.735	521.017	567.344
6.2 TD	71.669	84.436	89.268	96.844	106.245	118.544	140.456	152.945
6.3 TD	30.549	35.992	38.052	41.281	45.288	50.531	59.871	65.194
6.4 TD	71.483	84.218	89.037	96.594	105.970	118.237	140.093	152.549
Total	1.056.968	1.245.265	1.316.528	1.428.260	1.566.898	1.748.285	2.071.445	2.255.630

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
24,5%	8,5%	9,6%	11,3%	18,3%	8,4%
24,9%	8,4%	10,0%	12,7%	19,5%	11,2%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%
24,6%	8,5%	9,7%	11,6%	18,5%	8,9%

Precio medio (€/MWh)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	6,82	8,04	8,23	8,85	9,61	10,57	12,33	13,14
3.0 TD	3,23	3,81	4,01	4,32	4,69	5,17	6,05	6,46
6.1 TD	3,93	4,63	4,70	4,80	4,82	4,70	4,76	4,56
6.2 TD	3,22	3,79	4,07	4,39	4,75	5,13	5,79	5,90
6.3 TD	3,00	3,53	2,73	2,42	2,29	2,37	2,62	2,73
6.4 TD	3,83	4,51	4,58	4,82	4,68	4,61	5,10	5,51
Total	4,65	5,47	5,55	5,80	6,03	6,27	6,88	7,01

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
20,6%	7,6%	8,6%	10,0%	16,6%	6,6%
24,0%	7,7%	8,7%	10,2%	16,9%	6,9%
19,7%	2,0%	0,4%	-2,5%	1,3%	-4,1%
26,5%	8,0%	8,1%	8,0%	12,8%	1,9%
-9,1%	-11,2%	-5,3%	3,4%	10,7%	4,0%
19,6%	5,3%	-3,0%	-1,3%	10,5%	8,1%
19,5%	4,5%	3,9%	4,1%	9,7%	1,9%