



COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA

**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 APRUEBAN LAS INSTALACIONES TIPO
Y LOS VALORES UNITARIOS DE REFERENCIA DE
INVERSIÓN Y 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**

REF: CIR/DE/008/25

Fecha 15/10/2025

www.cnmc.es

TABLA DE CONTENIDO

1. Objeto.....	6
2. Antecedentes y normativa aplicable	6
3. Oportunidad y necesidad de la propuesta de circular.....	8
3.1. Adecuación a los principios de buena regulación.....	8
4. Contenido y análisis jurídico	10
4.1. Estructura de la Circular.....	10
4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma	11
4.3. Vigencia de la norma	12
5. Normativa a la que afecta.....	12
6. Descripción de la tramitación	12
6.1. Comunicación previa pública.....	12
6.2. Solicitud de información adicional	15
6.3. Trámite de audiencia	15
6.3.1. Alegaciones sobre valores unitarios de referencia de inversión.....	16
6.3.1.1. Considerar el período 2023-2025 para la elaboración de los nuevos valores unitarios de inversión.....	16
6.3.1.2. Modificar algunos valores unitarios con el coste unitario global obtenido de las puestas en servicio de 2022 a 2025	17
6.3.1.3. Aumentar los límites de la banda.	¡Error! Marcador no definido.
6.3.1.4. Linealidad entre los valores unitarios de líneas largas y cortas.....	19
6.3.1.5. Nuevas tipologías de transporte eléctrico.....	20
6.3.1.6. Cuestiones adicionales.	¡Error! Marcador no definido.
6.3.2. Alegaciones sobre valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento.....	21
6.3.3. Remisión al Ministerio.....	25
7. Contenido y análisis técnico.....	25
7.1. Cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de inversión.....	25
7.1.1. Análisis de los costes de inversión obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE).....	26
7.1.1.1. Obtención de los costes de inversión acumulados mediante la suma de los costes de inversión anuales.	26
7.1.1.2. Obtención de los costes de inversión anuales.....	28
7.1.1.3. Revisión de la información	30

7.1.1.4. Análisis de la evolución de los costes de inversión.....	33
7.1.2. Cálculo de los valores unitarios de referencia de inversión.....	38
7.1.3. Valoración/estimación económica con los nuevos valores unitarios de referencia de inversión	40
7.2. Cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento.....	43
7.2.1. Análisis de los costes obtenidos a partir de la información de carácter contable y económico-financiera (SICSE).....	43
7.2.2. Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE).....	45
7.2.3. Conclusiones y resumen de ajustes a realizar	46
7.2.4. Análisis de la evolución de los costes totales declarados en SICORE.....	56
7.2.5. Cálculo de los costes de operación y mantenimiento (O&M) por tipología para las instalaciones que disponen de valores unitarios de referencia	59
7.3. Consideraciones sobre el periodo de cálculo.....	69
8. Análisis de impacto de la Circular.....	70
8.1. Impacto económico.....	70
8.1.1. Impacto económico en la retribución a la inversión	71
8.1.2. Impacto económico en la retribución a la operación y mantenimiento	72
8.2. Impacto sobre la competencia	77
8.3. Otros impactos.....	77
8.4. Análisis coste-beneficio	77
9. Conclusiones	77

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2025 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio	12
Tabla 2. Comparativa entre el valor de inversión declarado en las auditorías de inversión y el obtenido a partir de la información regulatoria de costes (hasta n+1).....	32
Tabla 3. Comparativa entre el valor de inversión real obtenido a partir de la Circular 1/2015 y el valor de inversión obtenido a valores unitarios de referencia de inversión de la Orden IET/2659/2015 y, en el periodo 2018-2023	34
Tabla 4. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, por familias de instalaciones en el periodo 2018-2023	35
Tabla 5. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, por familias de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2024	36
Tabla 6. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, de los años 2022 al 2024	37
Tabla 7. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, de los años 2022 al 2024, por familia de instalaciones.....	37
Tabla 8. Tipologías de instalaciones agrupadas por familias.....	39
Tabla 9. Comparativa entre el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015 y la propuesta de los nuevos valores unitarios de inversión, por familia de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2023 .	41
Tabla 10. Comparativa entre el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015 y la propuesta de los nuevos valores unitarios de inversión, por familia de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2024 .	42
Tabla 11. Retribución por operación y mantenimiento (con y sin considerar el FRROM y el parámetro Θ), los costes retribuíbles (en modo general, modo separación y de actividades y la media) según SICORE (millones €).....	57
Tabla 12. Comparación Retribución O&M con y sin considerar el factor de eficiencia Θ previsto en la Circular 5/2019 respecto a costes O&M retribuíbles sin singulares (Millones €)	60
Tabla 13. Comparación Retribución O&M con respecto a los costes O&M retribuíbles para el periodo seleccionado (M€)	62
Tabla 14. Ajustes sobre los valores unitarios vigentes	64
Tabla 15. Impacto nuevos unitarios en la ROM 2025 calculados a partir de las unidades físicas declaradas en SICORE en el ejercicio 2023 (sin FRROM).....	66
Tabla 16. Retribución por extensión de vida útil para las instalaciones de REE puestas en servicio con anterioridad al año 1998 en los dos últimos años del periodo 2020-2025	67
Tabla 17. Retribución por extensión de vida útil para las instalaciones de REE puestas en servicio con anterioridad al año 1998 para el periodo 2026-2031	68

Tabla 18. Impacto del valor de inversión calculado a partir de los nuevos valores unitarios de inversión en el ejercicio 2023	71
Tabla 19. Impacto de la aplicación de los nuevos unitarios a las unidades físicas (sin singulares) declaradas en SICORE en el ejercicio 2023 (REE) - (ROM 2025 sin considerar el factor retardo retributivo FRROM)	72
Tabla 20. ROM total 2025 calculada con los nuevos unitarios (REE)	74

LISTADO DE FIGURAS

Gráfico 1. Comparación de la retribución por O&M (detrayendo el FRROM, millones €) y los costes de REE (millones €), indicando el margen sobre costes obtenido (millones € y %) desagregándolo según sea debido al factor de eficiencia o no (millones €).....	58
Gráfico 2. Comparación de la retribución por O&M (detrayendo el FRROM y el parámetro θ , millones €) y los costes de REE (millones €), indicando el margen sobre costes obtenido (%).59	
Gráfico 3. Comparación Retribución O&M sin considerar el factor de eficiencia θ previsto en la Circular 5/2019 respecto a costes O&M retribuibiles sin singulares (Millones €)	61
Gráfico 4. Previsión de la retribución a la inversión en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€).....	72
Gráfico 5. Previsión de la retribución por inversión en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€).....	72
Gráfico 6. Comparativa ROM 2025 sin FRROM con costes unitarios vigentes (ccuua) y factor eficiencia vigente respecto a ROM 2025 sin FRROM con nuevos costes unitarios (nnuu) y factor eficiencia nuevo periodo (instalaciones no singulares) – (REE)	75
Gráfico 7. Comparativa ROM total 2025 con singulares y FRROM – (REE).....	75
Gráfico 8. Previsión de la retribución operación y mantenimiento en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€).....	76
Gráfico 9. Previsión de la retribución operación y mantenimiento en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)	76

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 APRUEBAN LAS INSTALACIONES TIPO Y LOS VALORES UNITARIOS DE REFERENCIA DE INVERSIÓN Y 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

1. OBJETO

El objeto de la presente memoria consiste en explicar de manera detallada la metodología seguida para la obtención de los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento que se van a aplicar a partir del año 2026, en el marco de lo previsto en 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*.

La presente circular tiene por objeto establecer las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado de las instalaciones de transporte de energía eléctrica, tanto para la Península como para las Islas Baleares, las islas de Tenerife y Gran Canaria, y para las restantes islas pertenecientes al archipiélago canario.

2. ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, *del Sector Eléctrico*, tiene como finalidad básica establecer la regulación del sector eléctrico, garantizando el suministro eléctrico con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible, asegurar la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permitir un nivel de competencia efectiva en el sector eléctrico, todo ello dentro de los principios de protección medioambiental propios de una sociedad moderna.

En lo que se refiere a las actividades con retribución regulada, la citada ley clarifica los principios y criterios para el establecimiento de los regímenes retributivos, para los que se deben considerar los costes necesarios para realizar la actividad por parte de 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. Con ello, se

pretende la obtención de una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo.

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 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 circular, previo trámite de audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica, conforme a las orientaciones de política energética.

De conformidad con lo anterior, se publicó 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 actividad de transporte de energía eléctrica*.

Asimismo, 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 dicha 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 actualmente 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, estableció que los valores unitarios de referencia de inversión aplicables durante el periodo 2020-2025 seguirían siendo los establecidos en dicha orden.

Por su parte, los parámetros de la actividad de transporte para el periodo 2020-2025 fueron establecidos por la CNMC en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

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 llevar a cabo una revisión de los valores unitarios de operación y mantenimiento a aplicar a partir del primer año del siguiente periodo regulatorio, ejercicio 2026.

Asimismo, resulta también necesario establecer los valores unitarios de inversión a aplicar a partir del año 2026, a instalaciones puestas en servicio con posterioridad al 31 de diciembre de 2023, que desplazan los recogidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre.

La necesidad de revisar los valores unitarios se fundamenta en la adaptación de los mismos a la evolución de los costes de inversión y de operación y mantenimiento, debiendo efectuarse dicha revisión antes del comienzo del periodo regulatorio 2026-2031, para que resulten de aplicación durante el mismo.

A los efectos de la citada revisión, se ha utilizado la información disponible en la CNMC de la contabilidad regulatoria de costes de la actividad de transporte eléctrico, desarrollada mediante la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad*.

Asimismo, se ha utilizado la información de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *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*.

Los nuevos valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento resultarán de aplicación en el cálculo de la retribución del transporte eléctrico, en la forma que determine la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

3.1. 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*:

necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Responde a los principios de necesidad y eficiencia, siendo el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los objetivos que persigue. En la medida en que los valores unitarios sólo pueden revisarse antes del comienzo del periodo regulatorio, resulta necesario efectuar dicha revisión al final del actual periodo regulatorio 2020-2025, con el objetivo de disponer de unos valores unitarios de referencia en el siguiente periodo regulatorio 2026-2031 que reflejen los costes necesarios y correspondientes a una empresa transportista eficiente, que permita realizar la inversión y la operación y mantenimiento de las redes de transporte conforme a criterios de eficiencia económica, suficiencia y racionalidad técnica.

Asimismo, para las modificaciones pretendidas, se ha dado aplicación al principio de proporcionalidad. En cuanto al principio de transparencia, la circular se dicta de conformidad con el artículo 30 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, habiéndose dotado al procedimiento de la correspondiente publicidad y transparencia. En particular, se ha hecho referencia a esta circular en la comunicación pública previa del calendario de circulares de carácter normativo cuya tramitación estaba previsto iniciarse en 2025, realizada en 2024 por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

De acuerdo con todos estos principios, se procede al establecimiento de los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado aplicables a partir del 1 de enero de 2026.

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

Con fecha 10 de diciembre de 2024 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia comunicó al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el calendario de las circulares de carácter normativo con inicio de tramitación prevista en 2025, señalando dentro de dicha previsión la presente Circular. Esta previsión fue publicada en el sitio web de la CNMC el 30 de diciembre de 2024.

4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

4.1. Estructura de la Circular

La Circular consta de preámbulo, tres artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, una disposición final y nueve anexos.

El artículo 1 establece el objeto de la circular, el cual será establecer a partir del 1 de enero de 2026 las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación de la propuesta, el cual será todas las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en el territorio español.

El artículo 3 establece las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

La disposición adicional única establece el primer periodo de aplicación de la circular, que transcurrirá entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2031.

La disposición transitoria única establece el tratamiento de las retribuciones pendientes de aprobar en el periodo regulatorio 2020 a 2025, donde se seguirán aplicando las disposiciones vigentes incluidas en la Circular 7/2019, de 5 de diciembre y la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre.

Se incluye una disposición derogatoria única, que establece la derogación de 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.*

En la disposición final única se regula la entrada en vigor de la Circular.

Respecto a los Anexos:

- El Anexo I contiene las instalaciones tipo.
- El Anexo II contiene valores unitarios de referencia de inversión para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en la Península.

- El Anexo III contiene valores unitarios de referencia de inversión para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en las Islas Baleares.
- El Anexo IV contiene valores unitarios de referencia de inversión para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en las islas de Tenerife y Gran Canaria.
- El Anexo V contiene valores unitarios de referencia de inversión para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en el resto de islas pertenecientes al Archipiélago Canario.
- El Anexo VI contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en la Península.
- El Anexo VII contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en las Islas Baleares.
- El Anexo VIII contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en las islas de Tenerife y Gran Canaria.
- El Anexo IX contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en el resto de islas pertenecientes al Archipiélago Canario.

4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma

La Circular tiene como finalidad establecer los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento y de inversión de la actividad de transporte eléctrico.

La principal novedad es la actualización de algunos de los valores unitarios de referencia de transporte, de conformidad con los costes declarados por los transportistas para las tipologías de transporte vigentes y teniendo en cuenta la evolución de los mismos.

Asimismo, se incorporan nuevas tipologías de familias, en concreto nueve, relacionadas con infraestructuras de transporte que utilizan nuevas tecnologías para dotar de una mayor seguridad, calidad y eficiencia de dichas infraestructuras para el suministro de energía eléctrica, así como dar cumplimiento a nuevos requerimientos y exigencias normativas.

4.3. Vigencia de la norma

Esta Circular presenta vigencia indefinida, siendo el primer periodo regulatorio de aplicación de los nuevos valores unitarios el comprendido entre el 1 de enero de 2026 y 31 de diciembre de 2031.

5. NORMATIVA A LA QUE AFECTA

Esta Circular deroga 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*, que estableció los valores unitarios de operación y mantenimiento aplicables a partir del 1 de enero de 2020.

Asimismo, desplaza los valores unitarios de inversión establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y 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, que devienen inaplicables conforme al Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero.

6. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

6.1. Comunicación pública previa

En fecha 10 de diciembre 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 establecen los valores unitarios de referencia a emplear en el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, la CNMC indicó lo siguiente:

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2025 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
---	-------------	---	----------------------------

<u>Propuesta de Circulares</u> relativas al establecimiento de parámetros económicos ligados a la retribución de las redes de transporte y distribución eléctrica y en su caso revisión de valores unitarios de la Circular 7/2019.	Esta circular servirá para que, de acuerdo con el artículo 14.9 de la LSE, la CNMC establecerá el régimen económico de los derechos por acometidas, enganches, verificación de las instalaciones, actuaciones sobre los equipos de control y medida, alquiler de aparatos de medida, realización de estudios de conexión y acceso a las redes y demás actuaciones necesarias para atender a los requerimientos de los usuarios. Tanto la retribución del transporte y de la distribución contemplan una serie de precios unitarios que, en su caso, podrán ser revisados a la luz de las conclusiones que se alcancen en el ámbito del debate sobre la revisión de las circulares de retribución del transporte y la distribución, iniciado en el año 2024. En este caso, se modificaría la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, relativa a valores unitarios del transporte eléctrico.	Q2 2025	Q4 2025
---	---	----------------	----------------

Fuente: CNMC.

En fecha 30 de diciembre de 2024, la CNMC procedió a realizar comunicación pública previa en la página web del organismo del calendario de circulares de carácter normativo cuya tramitación se inicia en 2025, 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 ha realizado el transportista.

Cabe indicar que, al respecto también de la retribución del transporte, conforme al calendario de circulares sometido a comunicación pública, está previsto aprobar, asimismo, en 2025, una modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, sobre metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

En este sentido, se han recibido consideraciones sobre los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento y los valores unitarios de referencia de inversión en respuesta a la segunda consulta pública específica realizada por la CNMC en la materia de la metodología de retribución del transporte eléctrico.

En el marco de las audiencias previas de estas circulares (relativas a la retribución del transporte), el sujeto transportista único ha planteado la

conveniencia de prescindir de los valores unitarios para el próximo período regulatorio.

Respecto a los valores unitarios de referencia de inversión, se ha recibido la propuesta de no utilizarlos en el siguiente periodo regulatorio, debido al contexto de los mercados de materiales y equipos, utilizando en su lugar sólo valores auditados para el reconocimiento del valor de las inversiones. En caso de mantener su utilización, se han recibido consideraciones relativas a tratar los proyectos de forma conjunta, eliminar límites y establecer una banda en la que la retribución se realice a coste auditado, utilizándose la semisuma entre dicho coste auditado y el valor que resulte de la aplicación de los valores unitarios en caso de situarse fuera de dicha banda. Asimismo, se han recibido propuestas en relación con la actualización al alza de los valores unitarios de inversión. En esta Circular, se ha incorporado la propuesta de actualización de los valores unitarios de inversión. Considerando el impacto que la retribución del transporte tiene en el consumidor, por vía de los peajes, y el hecho de que la mayoría de las instalaciones que se emplean en la red de transporte se puedan caracterizar conforme a una tipología definida, para la que existen unos estándares de costes, resulta procedente seguir empleando valores unitarios de referencia en la metodología de retribución. No obstante, en el marco de la modificación de la circular de metodología retributiva, que, como se ha dicho, se encuentra también en trámite, se analiza la conveniencia de que el ajuste conforme a valores unitarios se realice al final de cada semiperiodo de forma global para el conjunto de los proyectos, en línea con lo planteado.

Sobre los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, se ha recibido la propuesta de no utilizarlos en el siguiente periodo regulatorio, sustituyéndolos por previsiones de gastos según las necesidades de actuaciones en la red de transporte, o bien, en caso de mantenerlos, utilizar únicamente la información de los años 2022 y 2023 como referencia, dado que se ha alegado que los años anteriores han estado afectados por eventos excepcionales, como la pandemia del Covid, que han reducido las actuaciones de mantenimiento, no siendo representativos de las necesidades el próximo periodo regulatorio. Asimismo, se han recibido propuestas en relación con el mantenimiento global de la retribución por operación y mantenimiento (que engloba los valores unitarios y el parámetro theta).

En esta Circular, se ha incorporado la propuesta de considerar la información regulatoria de costes de los últimos años (en este caso 2022 y 2023) como referencia para el establecimiento de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento.

6.2. Solicitud de información adicional

Como se explica más adelante en el apartado 7.2 , a los efectos de la revisión de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento a aplicar a partir del año 2026, se ha utilizado la información disponible en la CNMC de la contabilidad regulatoria de costes de la actividad de transporte eléctrico, desarrollada mediante la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad*.

En relación con la información relativa a los ejercicios 2018-2023 que RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. (en adelante REE) ha presentado a la CNMC en virtud de lo establecido en la citada Circular, con fecha de puesta a disposición telemática el 4 de abril de 2025, la Directora de Energía remitió oficio a REE para que aportara una serie de aclaraciones sobre la misma.

Posteriormente, con fecha 16 de abril de 2025, tuvo entrada en el registro de la CNMC escrito de contestación de REE, por el que aportaba la información solicitada.

6.3. Trámite de audiencia

Con fecha 29 de julio de 2025, la CNMC acordó autorizar la consulta pública sobre el *“Proyecto de Circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y 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”*.

Con fecha 30 de julio de 2025, dicha consulta pública se publicó en la página web de la CNMC¹, dando la posibilidad de remitir alegaciones hasta el 9 de septiembre de 2025, e indicando expresamente que todos los comentarios recibidos se considerarían públicos salvo que expresamente se indicase lo contrario.

Adicionalmente, en la misma fecha de 30 de julio de 2025, se puso en conocimiento de los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad la publicación de la consulta.

¹ <https://www.cnmc.es/consultas-publicas/energia/-audiencia-publica-cir-valores-unitarios-transporte-electricidad>

Con fecha 31 de julio de 2025, la propuesta de Circular, su memoria explicativa, el Anexo no confidencial y el Anexo confidencial a la memoria explicativa de análisis de costes de O&M (de carácter confidencial al estar basado en datos de la contabilidad regulatoria de costes del transportista), fueron remitidos a RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U., al objeto de recabar sus alegaciones.

También con el objetivo de recoger sus alegaciones, con fecha 31 de julio de 2025, la propuesta de Circular, su memoria explicativa, y el Anexo no confidencial a la memoria explicativa, fueron remitidos a UFD DISTRIBUCIÓN ELECTRICIDAD, S.A. y a VALL DE SOLLER ENERGIA S.L.U.

Una vez concluido el plazo de la consulta, se resumen las principales alegaciones recibidas.

6.3.1. Alegaciones sobre valores unitarios de referencia de inversión

A continuación, se resumen las alegaciones recibidas sobre los valores unitarios de referencia de inversión. En general, se alega que el modelo funcionará únicamente si los valores unitarios introducen señales realistas de precios, referencias medias que recojan los costes reales y razonables a los que se puede enfrentar el transportista en la construcción y mantenimiento de las instalaciones, y los incrementos de precios.

En base a lo anterior, se plantean a continuación cada una de las alegaciones concretas.

6.3.1.1. Considerar el período 2023-2025 para la elaboración de los nuevos valores unitarios de inversión.

Se alega que las instalaciones de la red de transporte tienen un largo periodo de construcción, que obliga a que los acopios de materiales y equipos deban comprometerse años antes de la puesta en servicio. Así, las puestas en servicio de los años 2022 y 2023 no han interiorizado los incrementos de precios sufridos desde 2021 y cuya tendencia creciente se va a tener que afrontar en el periodo 2026-2031, ya que sus acopios de materiales y compromisos económicos fueron suscritos años antes de la puesta en servicio (entre 2018 y 2020).

También se señala sobre las instalaciones puestas en servicio en 2024, que en dicho ejercicio empieza a observarse un elevado incremento de precios, y esta tendencia se refleja más claramente en el año 2025.

Igualmente se indica que la CNMC toma en consideración para la determinación de los nuevos valores unitarios los años 2022-2023, y el año 2024, donde se empieza a reflejar el fuerte incremento de los costes que definirá el próximo

periodo regulatorio. Sin embargo, la CNMC no toma en consideración los datos del año 2025. En este sentido, se señala también que el año 2022 es donde en particular se penaliza en mayor medida la calidad del análisis. Por ello, se alega que lo más preciso sería sustituir el año 2022 por el 2025, ya que las instalaciones que se han puesto y están previstas poner en servicio en 2025 llevan incurridos el 85% de su coste final esperado, por lo que se considera que es una referencia muy sólida para tenerse en cuenta en el análisis.

Asimismo, se alega que los costes reales de las PES² asociadas al 2024 se sitúan un 5% por encima respecto a la valoración a unitarios propuestos, y se prevé que esta diferencia se incremente en torno a 10% adicional en el caso del año 2025.

Con la medida propuesta, el incremento de valores unitarios sería de un 13,1% para las puestas en servicio de 2024.

CNMC:

Dado que, en la actualidad, no se dispone de datos auditados y firmes correspondientes al ejercicio 2025, y únicamente se cuenta con previsiones relativas a dicho ejercicio, se ha determinado que, con independencia del porcentaje de costes incurridos o comprometidos durante el año 2025, no procede la consideración de los valores correspondientes a dicho ejercicio para la determinación de los nuevos valores unitarios aplicables en el siguiente periodo retributivo. En consecuencia, se mantiene como base de cálculo el periodo comprendido entre los ejercicios 2022, 2023 y 2024, garantizando así la utilización de información verificada, consolidada y auditada.

6.3.1.2. Modificar algunos valores unitarios con el coste unitario global obtenido de las puestas en servicio de 2022 a 2025

Se alega que, según la información analizada, para ciertas tipologías concretas de instalaciones, puestas en servicio en 2024 y 2025, los costes se sitúan en un 32% y en un 46% por encima de la valoración a valores unitarios propuestos respectivamente, pese a la subida de unitarios global del entorno del 5%.

Por lo que se solicita modificar al menos estos **seis valores unitarios con el coste unitario global obtenido de las puestas en servicio de 2022 a 2025**.

² Puestas en servicio de instalaciones de transporte de energía eléctrica

La actualización de estas seis tipologías a los valores propuestos supondría un aumento de los valores unitarios vigentes del 13,6%, para las puestas en servicio de 2024

Se alega que esta actualización es necesaria por la relevancia que tendrán en el futuro plan de inversiones y con el fin de armonizar estos valores con los costes reales que tendrán que soportar estas instalaciones. Lo valores unitarios de cara al periodo retributivo 2026-2031 a modificar serían los siguientes:

Código	Descripción	VU CNMC (€/UUFF)	VU Propuesto (€/UUFF ³)
TI-090P-Equipada	Convencional 400 kV, 50 kA, todas las configuraciones	1.075.226	1.334.846
TI-092P-Equipada	Convencional 220 kV, 40 kA, resto de configuraciones	751.256	1.030.930
TI-005P-Larga	400 kV (triplex) Doble circuito.	648.481	752.659
TI-010P-Larga	220 kV (duplex) Doble circuito.	523.001	756.624
TI-140P	Transformadores monofásicos (400/220 kV)	11.802	11.179
TI-142P	Reactancias (400 ó 220 kV)	15.421	16.441

Adicionalmente, se alega que en el caso de reactancias de 400 o 220 kV y los transformadores monofásicos 400/220 kV que se pongan en servicio en el año 2026 y ejercicios posteriores, se observa que el coste de los mismos va a estar muy por encima de los valores unitarios propuestos (87% y 28%, respectivamente), por lo que se solicita un incremento adicional de estas dos tipologías:

³ UUFF: unidad física

Código	Descripción	VU CNMC (€/UUFF)	VU Propuesto (€/UUFF)
TI-140P	Transformadores monofásicos (400/220 kV)	11.802	13.672
TI-142P	Reactancias (400 ó 220 kV)	15.421	23.358

Si se optara por incluir el año 2025, tomando el periodo 2022-2025, el resultado de esta propuesta supondría un incremento de valores unitarios del 8,9% para las puestas en servicio de 2024.

CNMC:

Dado que, en la actualidad, no se tienen todavía los datos auditados firmes correspondientes al ejercicio 2025 y al ejercicio 2026 para dichas tipologías concretas, y solo se dispone de previsiones de dichos ejercicios, se ha optado por no establecer un periodo de cálculo distinto para determinar los nuevos valores unitarios en el siguiente periodo retributivo para las citadas tipologías concretas.

6.3.1.3. Linealidad entre los valores unitarios de líneas largas y cortas.

Adicionalmente a lo expuesto en los apartados anteriores, se ha puesto de manifiesto en las alegaciones que los valores unitarios propuestos de líneas aéreas y subterráneas caracterizadas como líneas “largas” y “cortas”, dependiendo de si son mayor o igual a 10 km o de 2,2 km según sean líneas aéreas o subterráneas, no presenta una linealidad del valor en el límite entre unas y otras, cuando se ha dado un porcentaje de incremento diferente para la misma tipología de línea aérea o subterránea. En definitiva, el importe calculado a partir de valores unitarios propuestos de una línea aérea en el límite de 10 km no es coincidente si se calcula como corta y como larga; de manera análoga, ocurre lo mismo con las líneas subterráneas en el límite de los 2,2 km.

Esta problemática se ha encontrado en todos aquellos valores unitarios en los que se han actualizado con distinto porcentaje las líneas cortas y las largas.

Con el objetivo de no condicionar la relación entre el coste y el valor unitario de líneas cortas o largas porque su valoración a unitarios sea distinta en el entorno del límite entre unas u otras, se propone que los valores unitarios para el próximo periodo regulatorio se igualen en el límite entre largas y cortas por la caracterización que tenga mayor valoración a valores unitarios.

CNMC:

La existencia de un “salto” en el valor unitario en el límite entre líneas cortas y largas (10 km para aéreas, 2,2 km para subterráneas) generaba una discontinuidad que podía derivar en un trato desigual para instalaciones técnicamente equivalentes.

Se ha aceptado esta alegación, y se ha procedido a igualar el porcentaje de incremento aplicado a los valores unitarios en el límite entre líneas largas y cortas, adoptando el mayor de los dos porcentajes para cada tipología concreta. Esta medida asegura la continuidad en la función de valoración, evitando discontinuidades que puedan distorsionar la retribución o generar incentivos no alineados con la eficiencia económica.

Así se evita que una misma línea, por variar mínimamente su longitud, pudiera recibir una valoración retributiva significativamente distinta.

6.3.1.4. Nuevas tipologías de transporte eléctrico.

En las alegaciones, se propone un listado de 19 nuevas tipologías o familias “TI’s” que sean retribuidas a coste contable hasta disponer en un futuro de una muestra suficiente que permita estandarizar un valor unitario.

No obstante lo anterior, se propone la creación de al menos seis nuevas familias retributivas, con la variación por nivel de tensión correspondiente, que tendrían un mayor impacto. Se alega que estas familias están vinculadas muy estrechamente al próximo periodo regulatorio, al posibilitar dar acceso a nueva demanda ampliando subestaciones existentes, primando así la agilidad frente a la construcción de nuevas subestaciones, el mayor aprovechamiento de las infraestructuras existentes con aumentos de capacidad y renovaciones, así como el cumplimiento de nueva normativa para las instalaciones y aparamenta de transporte. Las tipologías en particular serían las siguientes:

- TI-200 Ampliación de las subestaciones en tecnología blindada
- TI-201 Renovación de posiciones GIS (renovación de SE parcial)
- TI-202 Ampliación de subestaciones en tecnología convencional sin plataforma actual
- TI-203 Aumentos de capacidad en base al número de apoyos
- TI-2024 Nuevas líneas con conductor de alta temperatura
- TI-2025 Posiciones con Tecnologías libres de SF6.

CNMC:

De todas las nuevas tipologías de familias planteadas en las alegaciones, teniendo en cuenta la posibilidad de incentivar un mejor aprovechamiento de las infraestructuras eléctricas existentes, y teniendo en cuenta la nueva normativa⁴ de aplicación para las instalaciones y aparamenta de transporte eléctrico, y que en ambos casos puede afectar al siguiente periodo regulatorio, se acepta el alta de las 2 nuevas tipologías de familias siguientes:

- Nuevas líneas con conductor de alta temperatura y/o baja flecha.
- Posiciones con tecnologías libres de SF₆.

En este sentido, y siguiendo con la numeración ya existente en el Anexo incluido en la propuesta de la circular de valores unitarios de transporte, se asigna el código TI-190 y TI-191 respectivamente.

El resto de tipologías de familias planteadas ya se encuentran de un modo u otro, embebidas en las tipologías vigentes actuales y dentro del procedimiento de actuaciones de renovación y mejora, que ya se contemplan en la vigente 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*. En consecuencia, no se admite su alta como nueva tipología.

6.3.2. Alegaciones sobre valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento

- **Establecimiento de nuevos valores unitarios de O&M y nivel de la retribución de O&M**

Las alegaciones recibidas se remiten a las alegaciones enviadas a la propuesta de circular que modifica la Circular 5/2019.

CNMC:

Dado que las alegaciones recibidas se remiten a las alegaciones formuladas a la propuesta de circular que modifica la Circular 5/2019, de diciembre, dichas alegaciones se han valorado en la memoria de dicha propuesta.

⁴ [Reglamento \(UE\) 2024/573](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de febrero de 2024, sobre los gases fluorados de efecto invernadero, por el que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 517/2014

- **Se solicita que se consideren como costes localizables los relativos a las indemnizaciones de personal por el Plan de Salidas Incentivadas (PSI).**

Se indica que se podría reconsiderar la clasificación de ciertos costes no localizables en base a los principios que rigen la Circular 1/2015, de 22 de julio, cuando se acredite su necesidad para el desarrollo de la actividad regulada y su trazabilidad contable.

Concretamente, se solicita que los costes relativos al Plan de Salidas Incentivadas (PSI) que se han contabilizado como gastos por indemnizaciones de personal (clasificadas en SICORE en el tipo de coste “CC-24 *Indemnizaciones de personal*”, no localizable), se consideren como costes localizables para los años del periodo regulatorio 2020-2025 que se han tomado para el cálculo de los nuevos valores unitarios, y que se proceda a su reconocimiento como costes necesarios para el desarrollo de la actividad regulada, de manera que formen parte del cálculo para el establecimiento de la nueva retribución para el periodo 2026-2031.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

CNMC:

De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, *del Sector Eléctrico*, la retribución de las actividades reguladas debe considerar los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada.

Por su parte, en la Circular 1/2015, de 22 de julio, *de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad*, se define el tipo de coste “CC-24 *Gastos de personal: indemnizaciones*” como las “*indemnizaciones devengadas con motivo de despido, jubilaciones anticipadas, cese de la dirección y otras causas*”. Más adelante, en las reglas de localización de costes, dicha Circular establece expresamente que “*se deben localizar en los CECOS todos los costes de personal a excepción de los gastos por indemnizaciones (CC-24) y las retribuciones a largo plazo del personal por prestaciones post-empleo (CC-25)*”. En el apartado 4.7.3 “*Sobre costes no localizables*”, la Circular justifica que “*si bien el Sistema IRC es de costes completos (todos los costes deben trasladarse a los OFC), existen ciertos importes explícitos que no se localizan ni en los CECOS ni en los OFC*”.

definidos y se consideran como salidas directas del sistema. Se debe fundamentalmente a que no se estima necesaria su consideración para la retribución de las actividades reguladas, bien porque no se consideran importes necesarios, bien porque el sistema de retribución de las mismas se considera no forma parte del Sistema (...)".

De forma consistente con lo señalado en la Circular 1/2015, de 22 de julio, esta Comisión considera que los costes relativos al Plan de Salidas Incentivadas (PSI) no resultan necesarios para la realización de la actividad regulada de transporte de energía eléctrica, por lo que no procede su consideración como coste localizable del sistema y, por tanto, tampoco deben incluirse dentro de la base de costes a considerar para el establecimiento de los nuevos valores unitarios de referencia de O&M.

Adicionalmente, cabe señalar que este criterio es coherente con el seguido en otras metodologías de retribución relativas a actividades reguladas elaboradas por esta Comisión (Circular 4/2019, de 27 de noviembre, *de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología de retribución del operador del sistema eléctrico*, Circular 1/2020, de 9 de enero, *de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología de retribución del gestor técnico del sistema gasista*, Circular 10/2021, de 20 de diciembre, *por la que se establecen los aspectos retributivos del operador del mercado eléctrico atribuidos por normativa europea al regulador nacional*) y en informes sobre propuestas normativas (Informe de 29 de julio de 2025 sobre la propuesta de orden por la que se establece la fecha de finalización de la retribución transitoria del Operador del Mercado Organizado de Gas – IPN/CNMC/017/25, Informe de 28 de julio de 2021 sobre el proyecto de Real Decreto por el que se establece la metodología de retribución del Operador del Mercado Ibérico de Energía, Polo Español, S.A. y la metodología de fijación de precios a repercutir a los sujetos del sistema eléctrico para la financiación de dicha retribución – IPN/CNMC/023/21).

- **La CNMC no ha considerado los impuestos medioambientales autonómicos dentro de la base de costes a partir de la que se han obtenido los valores unitarios de operación y mantenimiento. Se alega que la metodología debe permitir la recuperación de los costes asociados a dichos impuestos.**

Se alega que los impuestos medioambientales autonómicos sobre la actividad del transporte son propios y recurrentes de esta actividad. Se indica que, en la actualidad, siete Comunidades Autónomas tienen aprobado un impuesto medioambiental autonómico sobre el transporte de electricidad (Extremadura, Cataluña, Castilla y León, Asturias, La Rioja, Aragón y Valencia).

Además, se señala que, durante 2013, se preveía con carácter obligatorio que estos impuestos se incluyeran en un suplemento territorial que cubriera la totalidad del sobrecoste provocado por el tributo. Sin embargo, desde el ejercicio 2014 esta repercusión dejó de ser obligatoria, suponiendo un coste creciente y adicional al transportista.

Por otro lado, se indica que las instalaciones propiedad de los distribuidores no están sujetas con carácter general a gravamen medioambiental, teniendo la actividad de transporte por tanto un tratamiento distinto y un coste adicional.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

En consecuencia, se propone que la CNMC adopte una metodología que permita la recuperación de los costes reales incurridos por estos impuestos medioambientales mediante la incorporación de un término retributivo en el que se retribuyan como otros costes de O&M, debiendo ser acreditados mediante auditoría correspondiente según establezca la CNMC.

Alternativamente, en el caso de no incluirlo como un término retributivo específico, se solicita que la CNMC considere este coste como localizable y, por tanto, reconocible dentro de la partida de los costes de O&M.

CNMC:

Tal y como se indica en la memoria de la Circular, esta Comisión considera que la inclusión de los impuestos autonómicos dentro de los costes retribuíbles de la actividad de transporte supondría un incumplimiento del principio de homogeneidad que establece la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, según la cual éstos se podrán recuperar mediante suplementos territoriales como se indica en su artículo 16. Por este motivo, de acuerdo con el artículo 16.4 de la citada Ley, únicamente se tienen en cuenta dentro de los costes retribuíbles de la actividad los tributos de carácter estatal y local, entendiendo por estos últimos los que tienen carácter homogéneo en todo el territorio nacional por estar previstos en la normativa estatal reguladora de las haciendas locales (como sucede, entre otros, con el I.A.E., el I.B.I. o la tasa de ocupación del dominio público). Ello, sin perjuicio de la posible recuperación de los tributos autonómicos por medio del establecimiento de suplementos territoriales.

Cabe destacar que esta postura es plenamente coherente con la que ha venido aplicándose en el régimen retributivo de la actividad de transporte con anterioridad.

En este sentido, y a modo de ejemplo, el artículo 10.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, obligaba a excluir del cálculo de la retribución del transporte los tributos a los que se refiere el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, esto es, los tributos autonómicos y los posibles tributos locales no contemplados en la normativa estatal.

- **[INICIO CONFIDENCIAL]**
- **[FIN CONFIDENCIAL]**

6.3.3. Remisión al Ministerio para la 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. Cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de inversión

A los efectos de la revisión de los valores unitarios de referencia de inversión a aplicar a partir del año 2026, para instalaciones puestas en servicio con posterioridad a 31 de diciembre de 2023, se ha utilizado la información disponible en la CNMC de la contabilidad regulatoria de costes de la actividad de transporte

eléctrico (base de datos SICORE), desarrollada mediante la Circular 1/2015, de 22 de julio, y también se ha utilizado la información procedente de las auditorías de inversión, de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo.

Concretamente, se ha analizado la información de las instalaciones puestas en servicio entre 2018 y 2023, en un principio y se ha añadido la información remitida recientemente, correspondiente al año 2024, para dar cumplimiento a la Circular 1/2015, de 22 de julio y Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo.

A continuación, se exponen los análisis realizados sobre la información declarada por REE, así como las conclusiones obtenidas de los mismos.

Se analiza únicamente la información de REE ya que esta sociedad recibe aproximadamente el 99% de la retribución del transporte. El resto de transportistas realizan un porcentaje residual de la actividad y solo están obligados a reportar los formularios de instalaciones técnicas de la Circular 1/2015, de 22 de julio, pero no los referentes a la información regulatoria de costes del transporte de conformidad con la disposición adicional primera de la Circular 1/2015, de 22 de julio.

El artículo 34 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece que REE actuará como transportista único desarrollando la actividad en régimen de exclusividad, salvo determinadas excepciones relativas a empresas distribuidoras, sobre las que se requiere una autorización expresa e individualizada según los términos establecidos en dicha Ley. Por lo tanto, únicamente REE puede realizar la actividad de transporte, salvo dichas excepciones.

7.1.1. Análisis de los costes de inversión obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE)

7.1.1.1. Obtención de los costes de inversión acumulados mediante la suma de los costes de inversión anuales.

A continuación, se describe cómo se obtienen los costes de inversión acumulados, mediante la suma de los costes de inversión anuales de la información regulatoria de costes.

Puesto que la retribución por inversión de los activos de transporte se realiza a nivel de activo individualizado, la información regulatoria de costes de inversión se obtiene, de forma coherente, a nivel de activo individualizado.

A los activos en construcción se les asigna un Código Único Identificativo de Activo Regulado (CUAR), según las reglas de codificación del Anexo III de la Circular 1/2015, de 22 de julio.

El CUAR constituye el Objeto Final de Coste (OFC) de inversión, donde se acumulan los costes en los que se incurre durante la construcción de dicho activo. Los costes se acumulan durante la fase de estudio, construcción, puesta en servicio, así como el año posterior a la puesta en servicio.

De esta forma, un OFC de inversión/CUAR puesto en servicio en el año n , contendrá la suma de todos los costes acumulados durante su construcción, durante los años que ha durado la misma. Por ejemplo, una instalación de transporte con un plazo de construcción de 5 años, acumularía costes durante los años $n-4$, $n-3$, $n-2$, $n-1$ y n . Además, con posterioridad a la puesta en servicio, se siguen imputando algunos costes, principalmente durante el año $n+1$, que se tienen también en consideración.

Esto es así debido a que la declaración en SICORE de los costes de inversión anuales se realiza a cierre de 31 de diciembre del año n . Mientras que los costes declarados en las auditorías de inversión tienen en cuenta los gastos devengados hasta la fecha de realización de la auditoría (mayo o junio del año $n+1$).

Es importante destacar la diferencia que existe entre los costes de inversión y los costes de operación y mantenimiento. Los costes de operación y mantenimiento de un año n contienen información de costes incurridos exclusivamente durante dicho año n para todo el conjunto de instalaciones. Mientras que los costes de inversión de las instalaciones puestas en servicio en un año n , contienen información de los costes incurridos durante un conjunto de años (en el ejemplo anterior, habría costes de los años $n-4$ a $n+1$) para las instalaciones y tipologías puestas en servicio en ese año n .

Anualmente, la CNMC recibe la declaración de la información regulatoria de costes de las empresas transportistas para dar cumplimiento a la Circular 1/2015, de 22 de julio, en la que se localizan costes de inversión en los CUAR.

Se ha procedido a listar las instalaciones puestas en servicio entre los años 2018-2024. Para las instalaciones puestas en servicio entre los años 2018 y 2023, se ha procedido a sumar los costes de inversión declarados anualmente en el bloque F7 del Anexo I “*Formularios*” de la Circular 1/2015, de 22 de julio, desde que se comenzaron a imputar costes, hasta el año $n+1$ posterior a la puesta en servicio. También se ha tenido en cuenta el formulario F8 de dicho Anexo de reclasificaciones de costes e ingresos, que permite, en caso de

necesidad, reasignar coste e ingresos localizados en determinados CUAR en ejercicios anteriores, a otros CUAR del mismo proyecto de inversión.

La suma de todos los costes de inversión acumulados en un CUAR desde el año en que se comienza a imputar costes, en la fase de estudio o construcción, hasta el año posterior a su puesta en servicio, constituye su valor de inversión, obtenido en SICORE.

En el caso del ejercicio 2024, al no disponer aún de costes para el ejercicio $n+1$, se ha tomado para el análisis el valor declarado en el bloque F5-G1 del Anexo I “*Formularios*” de la Circular 1/2015, de 22 de julio. Dicho valor declarado es coincidente con el contenido en las auditorías de inversión de la Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo, y representa el coste total auditado para cada instalación desde su construcción hasta la fecha de puesta en servicio.

7.1.1.2. Obtención de los costes de inversión anuales

A continuación, se describen los principios básicos mediante los cuales se obtienen los costes de inversión anuales, a través de la información regulatoria de costes (SICORE).

La Circular 1/2015, de 22 de julio, contiene reglas detalladas de clasificación y localización de costes, que permiten registrar los costes de inversión anuales en cada CUAR. A continuación, se resumen las mismas.

Mediante el Bloque F7-L3 del Anexo I “*Formularios*” de la Circular 1/2015, se localizan los **costes directos** de inversión en los CUAR. Los costes se clasifican:

- Por cuenta del balance de sumas y saldos.
- Por tipo de coste, según la Tabla 9 del Anexo II “*Tablas*”.
- Por concepto de coste, según la Tabla 23 del Anexo II “*Tablas*”: Gestión del proyecto, Dirección facultativa y supervisión, Ingeniería, Estudios de impacto ambiental, Tramitación, licencias y obras, Terrenos, Obra Civil, Montaje, Tendido, Materiales y equipos, Seguridad, Inspecciones y pruebas, Otros, Edificaciones.
- Los materiales y equipos se desglosan a su vez por tipologías, según la Tabla 24 del Anexo II “*Tablas*”: Equipo eléctrico, Conductores, Apoyos y Anclajes, Fibra Óptica, otro material de comunicaciones, Equipos de seguridad, otros.

Los costes directos constituyen la mayor parte de los costes de inversión. No obstante, también se acumulan en los OFC de inversión (CUAR), **costes**

indirectos que proceden de los CECOS Auxiliares y de los CECOS Principales, que se definen en el apartado sexto de la Circular 1/2015.

Los CECOS Auxiliares son los centros de coste donde se acumulan los costes de las funciones de soporte de la organización: Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC), Recursos Humanos (RRHH), Servicios generales, Compras y Aprovisionamientos, Dirección y asesoría jurídica, Administración y finanzas, Calidad y Responsabilidad social Corporativa (RSC), y Regulación.

De conformidad con lo establecido en el apartado sexto.3 de la Circular 1/2015, de 22 de julio, los costes localizados en los CECOS Auxiliares se trasladan íntegramente a los CECOS Principales aplicando los *“Criterios de reparto primario”*, que se definen en dicho apartado.

Los CECOS Principales son los centros de coste donde se acumulan los costes asociados directamente al desarrollo de las actividades, y que prestan servicio a los OFC. En el caso de la inversión, son el CC-P1 Ingeniería y el CC-P2 Construcción.

Los costes localizados en los CECOS Principales se trasladan íntegramente a los OFC de inversión / CUAR aplicando los *“Criterios de reparto secundarios”*, que se definen en el apartado sexto.4 de la Circular 1/2015. En el caso de los CECOS Principales CC-P1 Ingeniería y CC-P2 Construcción, el criterio de reparto secundario es el porcentaje de dedicación.

La Circular 1/2015, de 22 de julio, contiene reglas detalladas de clasificación y localización de costes, incluyendo aquellos costes que se consideran no localizables. Según la clasificación del coste en la Tabla 9 *“Tipos de costes”* del Anexo II *“Tablas”*, se establecen reglas de localización en el apartado 4.7.4 *“Localización de costes e ingresos”* del Anexo IV *“Instrucciones de cumplimentación de los anexos”* de dicha Circular. En el caso de los CUAR, los tipos de costes que se localizan de forma directa son el CC-01 Consumos, CC-05 Gastos de arrendamientos, CC-08 Gastos por sustituciones y modificaciones que tengan reconocida retribución individualizada, realizada sobre activos regulados en servicio que no hubieran sido activadas, CC-10 Resto de gastos de servicios profesionales independientes, CC-11 Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas, CC-20 Impuestos, tributos y tasas directamente asociados a activos regulados retribuibiles conforme a la normativa estatal y CC-48 Altas de inmovilizado de activos regulados desarrollados por la empresa durante el ejercicio. En los CECOS se localizan tipologías de coste adicionales, que pueden acumularse posteriormente en los CUAR a través de criterios de reparto.

Por otra parte, la clasificación de ingresos se detalla en la Tabla 8 “*Tipos de ingresos*”. Existen determinados tipos de ingresos que la Circular 1/2015 obliga a localizar, para que se consideren un menor coste de las actividades reguladas. Son el CI-8 Prestación de servicios realizados por los CECOS auxiliares, CI-15 Subvenciones, donaciones y legados a la explotación, CI-16 Subvenciones, donaciones y legados de capital transferidos al resultado del ejercicio (sin incluir las relativas a activos regulados con retribución individualizada y derechos de emisión de CO₂, que no se localizan), CI-17 Ingresos por arrendamientos, CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa, CI-19 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades reguladas, CI-20 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades no reguladas, CI-26 Beneficios procedentes de activos no corrientes. Activos regulados, CI-29 Resto de ingresos (se localizan únicamente los que están soportados por los CECOS auxiliares). Una parte de estos ingresos pueden localizarse directamente en los CUAR o acumularse en ellos procedentes de los CECOS, mediante la aplicación de los criterios de reparto.

Tal y como se indica en el apartado séptimo de la Circular 1/2015, de 22 de julio,⁵, con el objetivo de visualizar la separación de cuentas efectuada por las empresas para cada actividad, el sistema de información regulatoria de costes contempla dos modos de funcionamiento según cómo se localizan los costes en los CECOS: modo de cálculo de referencia (modo general) y modo de cálculo por actividad (modo separación de actividades).

Los costes de inversión se han obtenido tomando como referencia principalmente el modo separación de actividades, dado que a través del mismo se obtenían resultados más consistentes con los de las auditorías de inversión.

7.1.1.3. Revisión de la información

Para que la información regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, pueda utilizarse como base para establecer unos valores unitarios de referencia de inversión, ha resultado necesario realizar un análisis exhaustivo de toda la información.

⁵ «Modo de cálculo de Referencia» (Modo General): en el que se considera el conjunto de los costes e ingresos localizados en los CECOS Auxiliares, y se realizan los repartos hacia los CECOS Principales, empleando criterios de reparto comunes para todas las empresas.

«Modo de cálculo por Actividad»: en el que las empresas han de localizar sus costes e ingresos en los CECOS Auxiliares y CECOS Principales por cada actividad, así como los criterios y cantidades de reparto primario de los costes de los CECOS Auxiliares hacia los CECOS Principales.

Como se ha indicado en el anterior apartado, en fecha 2 de agosto de 2021, la Directora de Energía remitió un oficio a REE poniendo de manifiesto las discrepancias entre los valores de inversión de las instalaciones de transporte a partir de las auditorías de inversión de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, y los obtenidos de las declaraciones de la Circular 1/2015, de 22 de julio, de información regulatoria de costes (SICORE). A partir de dicha comparación, se solicitó a REE una rectificación de la información previamente remitida de los ejercicios 2016 a 2020. Asimismo, el citado oficio clarificó los criterios con los que remitir las declaraciones de los ejercicios siguientes, 2021 a 2024.

A partir de ese momento, se realizó una depuración de la información, habiéndose seguido un proceso de mejora continua en la calidad de la misma.

Uno de los aspectos resueltos es la coherencia entre los gastos de personal activados (TREI) en SICORE, con los activados contablemente y recogidos en las auditorías de inversión, que producía gran parte de las diferencias que se habían identificado. Si bien no es posible obtener una coincidencia exacta del TREI obtenido en SICORE con el TREI contable de la empresa, se ha logrado una mejora muy significativa a nivel agregado y por actividad. Por ello, a diferencia del periodo regulatorio anterior, no resulta necesario realizar un ajuste en los gastos de O&M obtenidos de SICORE para que los TREI sean coherentes con los contables.

Asimismo, otro de los aspectos resueltos es la exclusión en la declaración de los costes de inversión, de las dotaciones para el procedimiento de lesividad, al que se refiere la nota 14 de la memoria de las cuentas anuales de 2020.

Por último, de cara a resolver las discrepancias entre los valores de inversión de las instalaciones de transporte a partir de las auditorías de inversión de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, y los obtenidos de las declaraciones de la Circular 1/2015, de 22 de julio, se realizó también una correlación entre los conceptos de coste de ambas circulares, así como criterios para la correcta declaración de los costes de los despachos, del formulario F8 de reclasificación de costes e ingresos, así como del formulario F17 de declaración de costes a CUAR iniciados antes del año 2016.

Tras el extenso trabajo realizado de análisis y depuración de la información, se han seguido los siguientes pasos:

- Se han agrupado los costes de inversión incurridos por REE en cada ejercicio, desde 2016 (primer año del que se dispone de información regulatoria de costes) hasta 2024 (última declaración disponible a fecha actual), para cada uno de los CUAR. Asimismo, se han tenido en cuenta

también los costes de inversión declarados para cada CUAR en el formulario F17 de la Circular 1/2015, de 22 de julio, cuyo objetivo es recoger los costes de inversión iniciados antes del año 2016.

De este modo, se obtienen unos costes de inversión para cada activo regulado desde que se comienzan a acumular costes. Es decir, se consideran todos los costes incurridos durante la fase de estudio, fase de construcción, fase de puesta en servicio y posterior a la puesta en servicio.

- Dichos costes de inversión obtenidos para cada CUAR a partir de los costes declarados por REE en SICORE se han agrupado también por instalación retributiva y por ficha de auditoría de inversión (684 fichas), información remitida para dar cumplimiento a la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, para poder realizar una comparación a nivel de activo de los valores de inversión.

A través de la comparativa entre ambas fuentes de información, se han identificado discrepancias en determinados activos individuales, lo que ha permitido avanzar en la depuración y homogeneización de los datos, continuando con el proceso de mejora de la calidad de la información regulatoria, todo ello, conforme a los principios de transparencia, trazabilidad y consistencia exigidos por el marco normativo aplicable.

Tras los trabajos de revisión, análisis y depuración de la información realizados, se obtienen los costes de inversión calculados con la información de la contabilidad regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE), hasta el año posterior a la puesta en servicio (n+1), dado que como se indicaba en el apartado 7.1.1.1., los costes declarados en las auditorías de inversión tienen en cuenta los gastos devengados hasta la fecha de realización de la auditoría (mayo o junio del año n+1).

Se comprueba que la diferencia a nivel agregado con las auditorías de inversión de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, para todas las instalaciones puestas en servicio en 2016-2023, asciende a 0,8 M€, lo que representa un 0,04% del valor total de inversión de dichas instalaciones.

Tabla 2. Comparativa entre el valor de inversión declarado en las auditorías de inversión y el obtenido a partir de la información regulatoria de costes (hasta n+1).

Millones €

Año de puesta en servicio	Valor de inversión declarado en Auditoría de Inversión	Valor de inversión obtenido a partir de la Información Regulatoria de Costes (hasta n+1)	Diferencia
2016	320,0	320,6	-0,6
2017	180,5	180,3	0,2
2018	287,5	288,7	-1,2
2019	251,4	252,3	-0,9
2020	140,5	141,2	-0,7
2021	294,4	292,9	1,5
2022	244,8	243,2	1,6
2023	272,6	271,7	0,9
Total	1.991,7	1.990,9	0,8

Fuente: CNMC.

7.1.1.4. Análisis de la evolución de los costes de inversión

A los efectos de evaluar la adecuación de los valores unitarios de referencia de inversión vigentes, se ha procedido a comparar los costes de inversión auditados de las instalaciones de transporte puestas en servicio durante el periodo 2018-2023, obtenidos a partir de la información regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE), con el valor de inversión resultante de aplicar los valores unitarios de referencia de inversión recogidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre. De dicho análisis, se concluye que, en promedio, los costes reales de inversión auditados se han situado en torno a un 8,5% por debajo de los valores de referencia.

Tabla 3. Comparativa entre el valor de inversión real obtenido a partir de la Circular 1/2015 y el valor de inversión obtenido a valores unitarios de referencia de inversión de la Orden IET/2659/2015 y, en el periodo 2018-2023

Años	Coste de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Coste de inversión calculado a partir de declaraciones en SICORE (N+1) (€)	Variación (N+1)/(ccuua) (%)
2018	345.545.268	285.112.093	-17,5%
2019	279.856.368	238.316.791	-14,8%
2020	157.035.390	133.518.791	-15,0%
2021	271.851.030	269.866.444	-0,7%
2022	218.329.693	212.540.122	-2,7%
2023	218.013.444	225.146.578	3,3%
TOTAL	1.490.631.193	1.364.500.819	-8,5%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva.

Tal y como se desprende del análisis comparativo mostrado en la tabla anterior, la diferencia entre los valores de inversión obtenidos a partir de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE) para los distintos ejercicios y los valores de inversión obtenidos por aplicación de los valores unitarios de referencia de inversión vigentes, resulta significativamente más acusada para las instalaciones puestas en servicio en los años 2018 (-17,5%), 2019 (-14,8%) y 2020 (-15%). En cambio, para las instalaciones puestas en servicio en los años 2021 y 2022, dicha diferencia se reduce de forma sustancial, situándose en -0,7% y -2,7%, respectivamente, en términos agregados. Esto indica a nivel agregado, un cambio de tendencia con respecto a los años precedentes.

Dicho cambio de tendencia se materializa en el conjunto de instalaciones puestas en servicio en 2023 que presenta un valor de inversión real, obtenido a partir de la Circular 1/2015, de 22 de julio, por primera vez superior al valor de inversión calculado con los valores unitarios de la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, en concreto y a nivel agregado, un 3,3% superior.

Asimismo, se puede comprobar en la siguiente tabla las diferencias indicadas, pero ahora agrupadas por familias o tipologías de instalaciones (Líneas, Transformadores, Máquinas y Posiciones) siendo, únicamente en el caso de las repotenciaciones de líneas, donde se comprueba que los costes de inversión se han situado por encima de los valores unitarios de referencia.

Tabla 4. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, por familias de instalaciones en el periodo 2018-2023

FAMILIA	Coste de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Coste de inversión calculado a partir de declaraciones en SICORE (N+1) (€)	Variación (N+1)/(ccuua) (%)
Líneas	716.809.534	632.213.218	-11,8%
Líneas repotenciadas	42.885.084	64.653.508	50,8%
Máquinas ⁶	62.807.270	55.137.053	-12,2%
Posiciones	554.843.384	503.947.950	-9,2%
Transformadores	113.285.921	108.549.090	-4,2%
TOTAL	1.490.631.193	1.364.500.819	-8,5%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva.

A raíz de la información declarada en SICORE, actualizada recientemente al ejercicio 2024, y teniendo en cuenta los valores declarados de inversión en el formulario F5-G1 (auditorías de inversión), se aprecia que el incremento de costes de inversión continúa en 2024, en este caso con un incremento global de un 10,8%.

⁶ Dentro de la familia de “Máquinas” se consideran las reactancias y los condensadores. No se incluyen los transformadores.

Tabla 5. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, por familias de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2024

FAMILIA	Coste de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Coste de inversión calculado a partir de declaraciones en SICORE (valor declarado) (€)	Variación (valor declarado)/(ccuua) (%)
Líneas	222.647.062,46	256.895.838,00	15,4%
Líneas repotenciadas	23.076.642,12	23.546.812,00	2,0%
Máquinas	11.624.207,00	12.027.581,00	3,5%
Posiciones	157.686.751,40	160.774.255,00	2,0%
Transformadores	36.542.464,52	46.971.017,00	28,5%
TOTAL 2024	451.577.127,51	500.215.503,00	10,8%

Del análisis comparativo de los costes de inversión auditados y los valores de inversión calculados con los costes unitarios de referencia, indicado anteriormente, a partir del ejercicio 2021 se observa una reducción significativa de las desviaciones negativas que caracterizaban los ejercicios anteriores. Asimismo, los ejercicios 2022 y 2023 reflejan la evolución reciente de los costes reales de inversión en el tramo final del actual periodo regulatorio (2020-2025), mientras que el ejercicio 2024, analizado recientemente, se sitúa ya en el umbral del siguiente periodo regulatorio (2026-2031). Su inclusión permite ajustar los valores unitarios de referencia de inversión para el siguiente periodo, a las condiciones económicas previsibles del nuevo ciclo regulatorio.

Por ello, para la propuesta de estos nuevos valores de inversión de referencia se ha tenido en consideración la evolución de costes de inversión en los tres últimos años disponibles, del 2022 al 2024, en los que ya se puede observar el incremento de dichos costes, situándose en un valor cercano al 6% de incremento, respecto a los valores de inversión calculados con los valores unitarios de referencia vigentes.

Tabla 6. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, de los años 2022 al 2024

Años	Coste de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Coste de inversión calculado a partir de declaraciones en SICORE (€)	Variación inversión SICORE respecto a ccuua (%)
2022	218.329.693	212.540.122	-2,7%
2023	218.013.444	225.146.578	3,3%
2024	451.577.128	500.215.503	10,8%
TOTAL	887.920.265	937.902.203	5,6%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva

Igualmente, dicha información desagregada por familias de instalaciones, se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 7. Comparativa entre los costes de inversión y el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, de los años 2022 al 2024, por familia de instalaciones

FAMILIA	Coste de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Coste de inversión calculado a partir de declaraciones en SICORE (€)	Variación inversión SICORE respecto a ccuua (%)
Líneas	429.253.607	463.046.934	7,9%
Líneas repotenciadas	38.785.057	42.736.924	10,2%
Máquinas	37.277.842	36.509.559	-2,1%
Posiciones	306.905.326	304.674.020	-0,7%
Transformadores	75.698.433	90.934.767	20,1%
TOTAL	887.920.265	937.902.203	5,6%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva

Como se puede observar, los costes de inversión obtenidos a partir de la información reportada para dar cumplimiento a la Circular 1/2015, de 22 de julio, se han situado por encima de los valores de inversión aplicando los valores unitarios de referencia vigentes para la mayoría de familias de instalaciones de transporte.

La utilización de los ejercicios 2022, 2023 y 2024 como referencia para el análisis de tendencia resulta técnicamente pertinente, y se alinea con los principios de

eficiencia, proporcionalidad y sostenibilidad económica que deben regir la regulación de las actividades del sistema eléctrico.

Puesto que los valores unitarios de referencia serán de aplicación durante todo el periodo regulatorio 2026-2031, es decir, para las instalaciones puestas en servicio con posterioridad al 31 de diciembre de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2029, se considera oportuno utilizar la tendencia de las instalaciones puestas en servicio de los tres últimos ejercicios (de 2022 a 2024), para disponer de una muestra suficiente de tipologías de instalaciones y para que se refleje la tendencia más reciente observada en los costes de inversión, en los nuevos valores unitarios de referencia a aplicar en el periodo regulatorio citado del 2026 al 2031. A diferencia de la operación y mantenimiento, que se realiza cada año sobre todas las tipologías de instalaciones, no todos los años se ponen en servicio instalaciones de todas las tipologías.

7.1.2. Cálculo de los valores unitarios de referencia de inversión

A partir de la información regulatoria de costes de inversión de la Circular 1/2015 de 22 de julio, disponible desde el año 2016, se ha procedido a identificar la correspondencia de las instalaciones puestas en servicio en cada año, con cada una de las instalaciones tipo y con valores unitarios de referencia de inversión por elemento de inmovilizado, en los diferentes sistemas eléctricos (Peninsular, Islas Baleares, islas de Tenerife y Gran Canaria y resto de islas pertenecientes al Archipiélago Canario), en adelante tipologías.

Asimismo, para cada una de las tipologías, se determina su unidad física de referencia a partir de la información contenida en el formulario F1 de la Circular 1/2015, de 22 de julio. En concreto, se identifican magnitudes técnicas representativas tales como: número de kilómetros en el caso de las líneas, número de posiciones en subestaciones, potencia aparente en MVA para transformadores, potencia reactiva en MVar para reactancias y condensadores, o potencia en MVA por kilómetro de línea en los supuestos de aumento de capacidad (repotenciación de líneas).

Esta información se clasifica conforme a los niveles de tensión aplicables en cada caso, atendiendo a la estructura y características técnicas de los distintos sistemas eléctricos, con el fin de garantizar una asignación homogénea, trazable y conforme a los principios de eficiencia y proporcionalidad establecidos en la normativa sectorial.

Para ello, se ha procedido a verificar para cada ejercicio objeto de estudio, la existencia de muestra suficiente de instalaciones correspondientes a las distintas tipologías. Asimismo, se ha llevado a cabo la detección de valores atípicos para

cada tipología⁷, para cada periodo de tiempo analizado, con el fin desestimar del análisis aquellas instalaciones que por sus características o por sus desviaciones tan significativas, pudieran distorsionar el resultado agregado del análisis.

A partir de lo anterior, y para cada una de las instalaciones tipo o tipologías, si se dispone de muestra en el periodo de tiempo considerado, se calcula el coste medio de inversión para el conjunto de instalaciones de dicha tipología. El cálculo se realiza en base al coste acumulado hasta el año n+1 en SICORE. Asimismo, el cálculo se realiza por unidad física (por ejemplo, €/km en el caso de la tipología de líneas).

Una vez obtenido dicho coste medio de inversión, se han calculado los porcentajes de variación respecto a los valores unitarios de referencia vigentes, para cada una de las tipologías.

Posteriormente, se han considerado las tipologías similares dentro de una misma familia de instalaciones, y así, dentro del ámbito de dicha familia, se ha calculado una media ponderada, que tiene en cuenta la muestra y las unidades físicas disponibles, determinando un porcentaje de variación, para cada una de las familias.

Las familias consideradas en cada uno de los sistemas eléctricos (Peninsular, Islas Baleares, islas de Tenerife y Gran Canaria y resto de islas pertenecientes al Archipiélago Canario), en base a su nivel de tensión, han sido las siguientes:

Tabla 8. Tipologías de instalaciones agrupadas por familias

⁷ Valores atípicos: para la muestra de instalaciones por tipología, se analizan los costes de cada instalación por unidad física y se emplea el método de los cuartiles (Criterio de Tukey) para encontrar los valores atípicos. En cada muestra se calculan los valores del primer cuartil (Q1) y del tercer cuartil (Q3) para, a continuación, calcular el rango intercuartílico (IQR), siendo:
 $IQR = Q3 - Q1$

Los datos atípicos serán aquellos que se encuentran 1,5 veces esa distancia (IQR) por debajo del primer cuartil o por encima del tercer cuartil. Es decir, el valor (x) será atípico si: $x < (Q1 - 1,5 \cdot IQR)$ o $x > (Q3 + 1,5 \cdot IQR)$

Familia	Tipo	Subtipo	Nivel de tensión
Líneas	Largas/Cortas ⁸	Aéreas Subterráneas	400-220-132-66kV
Líneas (aumentos de capacidad)		Aéreas	400-220-132-66kV
Posiciones	Equipadas/Reservas	Convencional Blindadas Móviles	400-220-132-66kV
Máquinas	Transformadores Reactancias Condensadores	Potencia MVA Potencia MVar	400-220-132-66kV

Fuente: CNMC. Elaboración propia

Esto permite que aquellas tipologías sin muestra en el periodo de tiempo considerado sean asimiladas dentro de su familia correspondiente, y de esta forma aplicar el mismo porcentaje de ajuste a cada una de las tipologías consideradas dentro de la misma familia.

Asimismo, se ha tenido en cuenta el peso en % de cada una de las tipologías, es decir, número de unidades físicas de cada tipología respecto al total de su familia, con la finalidad de que aquellas tipologías con mayor peso tengan más influencia en los valores finales de cada tipología.

En base a todo lo anterior se ha obtenido para cada una de las tipologías analizadas, agregadas por familias, el porcentaje de variación respecto al valor de referencia de inversión vigente para cada una de las tipologías concretas, con variaciones tanto positivas como negativas, y neutras en el caso de no disponer de muestra suficiente para la tipología.

7.1.3. Valoración/estimación económica con los nuevos valores unitarios de referencia de inversión

Una vez trasladados los porcentajes a subir en cada uno de los valores unitarios de referencia de inversión, para cada una de las tipologías correspondientes, se valora el impacto económico que los nuevos valores unitarios de inversión tendrían en el cálculo del valor de inversión de las instalaciones puestas en servicio en 2023 y 2024, según los datos declarados en la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE), por familia de instalaciones, y teniendo en cuenta las

⁸ Líneas “Largas” son aquellas líneas aéreas o subterráneas igual o mayor a 10 km o 2,2 km respectivamente. Y líneas “Cortas” son aquellas líneas aéreas o subterráneas menores a 10 km o 2,2 km respectivamente.

alegaciones planteadas en el trámite de audiencia y las consideraciones indicadas en el apartado 6.3.1, tenemos para cada uno de los años lo siguiente:

- Para el año 2023:

Tabla 9. Comparativa entre el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015 y la propuesta de los nuevos valores unitarios de inversión, por familia de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2023

FAMILIA	Valor de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Valor de inversión a NUEVOS valores unitarios (nnuu) (€)	Diferencia (impacto) (€)	%
Líneas	71.005.239	77.782.278	6.777.039	9,5%
Líneas (aumentos de capacidad)	5.964.091	6.591.713	627.622	10,5%
Máquinas	22.513.657	22.480.592	-33.064	-0,1%
Posiciones	86.945.524	87.090.064	144.540	0,2%
Transformadores	31.584.934	37.943.519	6.358.585	20,1%
Total 2023	218.013.444	231.888.167	13.874.723	6,4%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva

Como se puede observar, con los porcentajes de variación aplicados a los valores unitarios vigentes, se cumple con la tendencia prevista para cada una de las familias de instalaciones en el apartado 7.1.1.4 anterior, donde el mayor porcentaje de subida es para la familia de transformadores (20,1%), seguido de los aumentos de capacidad de líneas o repotenciaciones (10,5%) y de las líneas eléctricas con un valor del 9,5 %. En el caso de máquinas (reactancias y condensadores) y de posiciones en subestaciones los valores se encuentran en el -0,1% y 0,2% respectivamente. A nivel agregado, el valor de inversión calculado a partir de los nuevos valores unitarios de inversión se incrementaría un 6,4% respecto a los valores unitarios actuales.

- Para el año 2024:

Tabla 10. Comparativa entre el valor de inversión obtenido mediante la aplicación de los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015 y la propuesta de los nuevos valores unitarios de inversión, por familia de instalaciones, para las instalaciones puestas en servicio en 2024

FAMILIA	Valor de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Valor de inversión a NUEVOS valores unitarios (nnuu) (€)	Diferencia (impacto) (€)	%
Líneas	222.647.062	244.965.400	22.318.337	10,0%
Líneas (aumentos de capacidad)	23.076.642	25.292.393	2.215.751	9,6%
Máquinas	11.624.207	11.566.086	-58.121	-0,5%
Posiciones	157.686.751	157.618.873	-67.879	0,0%
Transformadores	36.542.465	43.991.707	7.449.242	20,4%
Total 2024	451.577.128	483.434.458	31.857.331	7,1%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva

En el caso de las instalaciones puestas en servicio en el año 2024, se estima que el impacto sería algo mayor al obtenido en el año 2023, dado que el valor de inversión calculado a partir de los nuevos valores unitarios de inversión se incrementaría a nivel agregado un 7,1% respecto a los valores unitarios actuales. La tendencia prevista se mantiene para cada una de las familias de instalaciones como se puede comprobar en la tabla anterior. En el caso de la familia de transformadores con un porcentaje de subida del 20,4%, los aumentos de capacidad de líneas o repotenciaciones con un 9,6% y de las líneas eléctricas, con un valor del 10,0%. Para las familias de máquinas (reactancias y condensadores) y de posiciones en subestaciones los valores se encuentran en el -0,5% y 0%, respectivamente.

7.2. 11Cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento

De cara al establecimiento de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado para el siguiente periodo regulatorio, se ha analizado la información de la contabilidad separada de la actividad de transporte eléctrico declarada por REE en virtud de la Circular 5/2009, de 16 de julio, de la Comisión Nacional de Energía, *sobre obtención de información de carácter contable y económico-financiera de las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización*, almacenada en la base de datos SICSE. Asimismo, se ha analizado la información de la contabilidad regulatoria de costes, declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, almacenada en la base de datos SICORE.

Concretamente, se ha analizado la información correspondiente a los ejercicios 2018 a 2023, ambos inclusive.

A continuación, se expone un resumen de los análisis realizados sobre la información declarada por REE, así como las conclusiones obtenidas de los mismos. Se aporta información más detallada sobre los análisis realizados en un Anexo. En concreto, en el apartado 1 del Anexo se recoge el análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de SICSE y, en el apartado 2 del Anexo, el análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de SICORE.

7.2.1. Análisis de los costes obtenidos a partir de la información de carácter contable y económico-financiera (SICSE)

Se ha analizado la información de la contabilidad separada de la actividad de transporte eléctrico declarada por REE en virtud de la Circular 5/2009, de 16 de julio.

Sobre el importe total de gastos declarados por REE para la actividad de transporte en cada uno de los ejercicios del periodo analizado, se han aplicado cinco ajustes, descontándose costes no considerados retribuibiles como parte de la operación y mantenimiento de la actividad, y cuya identificación es posible realizar a partir de la contabilidad separada de la actividad de transporte y de las cuentas anuales auditadas de REE. Todo ello sin perjuicio de ajustes adicionales que deban realizarse a partir de información más desglosada, como se analizará posteriormente.

- En primer lugar, se han descontado los importes de **gastos de personal y de explotación activados como inmovilizado** correspondientes a la actividad de transporte, obtenidos a partir del epígrafe de “*Trabajos realizados por la empresa para su activo*” de la cuenta de pérdidas y ganancias separada por actividades de las cuentas anuales auditadas de REE en todos los ejercicios del periodo analizado.
- En segundo lugar, se han descontado los importes de **gastos de indemnizaciones de personal** correspondientes a la actividad de transporte en los ejercicios comprendidos en el periodo 2018-2022. Para el periodo 2018-2020, estos importes se han obtenido de la información complementaria aportada por REE a la CNMC en el marco del envío de información relativa a la Circular 5/2009, de 16 de julio. Para los años 2021 y 2022, se han obtenido de las cuentas anuales de la sociedad, prorrateados en función del porcentaje que suponen los gastos de personal de la actividad de transporte respecto de los gastos totales de personal de la sociedad. En el ejercicio 2023, no se ha podido efectuar este ajuste por no disponerse de esta información ni en las cuentas anuales, ni en la información reportada en cumplimiento de la citada Circular 5/2009.
- En tercer lugar, se han descontado los importes de **gastos de personal correspondientes a dotaciones de provisiones de personal por prestaciones post empleo** correspondientes a la actividad de transporte en todos los ejercicios del periodo analizado. Estos importes se han obtenido de las cuentas anuales de REE, prorrateados según el porcentaje que suponen los gastos de personal de la actividad de transporte respecto de los gastos totales de personal de la sociedad.
- En cuarto lugar, se han descontado los importes de **gastos correspondientes a la dotación de la provisión por el procedimiento de lesividad** en los ejercicios 2018, 2019 y 2020, obtenidos a partir de los escritos remitidos por REE a la CNMC en respuesta a sus requerimientos de información sobre el seguimiento de la información del ejercicio 2019 declarada a SICORE (IS/DE/025/20).
- En quinto lugar, se ha realizado un **ajuste relativo al extracoste derivado del contrato suscrito con REINTEL para la explotación de la fibra óptica oscura necesaria propiedad de REE para los ejercicios 2018-2020**. Los gastos de explotación de la actividad de transporte reflejan el efecto derivado de las operaciones realizadas entre REE y REINTEL en relación con la fibra óptica necesaria para el transporte, que han sido objeto de la Decisión

Jurídicamente Vinculante de 27 de julio de 2021 y de la Resolución⁹ sobre la acreditación del cumplimiento de dicha decisión, de 10 de noviembre de 2022. Estas operaciones han supuesto un coste neto para REE desde 2019 en adelante que podría aumentar en virtud de las actualizaciones de precios del contrato y de la incorporación de nuevos tramos de fibra óptica. Como quedó recogido en la citada Decisión Jurídicamente Vinculante, este coste neto no se considera imputable a la actividad de transporte. Por ello, en la citada decisión se estableció, entre otras salvaguardas, que el coste neto se imputase a “*Resto de actividades*” en los formularios de la contabilidad separada por actividades de la Circular 5/2009 de la CNMC, desde 2022 en adelante. Dado que los gastos de explotación asociados a la operación de cesión del derecho de uso de la fibra óptica a REINTEL (correspondientes a la cesión de la fibra óptica facturados por REINTEL) ya estarían clasificados dentro de los costes de la actividad no regulada (columna “Resto”) en 2022 y 2023, por lo que no se ha aplicado el ajuste en dichos ejercicios.

De esta forma, los gastos totales ajustados correspondientes a la actividad de transporte, que en 2018 ascendían a 297,2 millones €, han pasado a situarse en 366,4 millones € en 2023, de acuerdo con la información declarada en cumplimiento de la Circular 5/2009, de 16 de julio, lo que supone un incremento del 23,3% entre el inicio y el fin del periodo analizado.

7.2.2. Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE)

Se ha analizado la información de la contabilidad regulatoria de costes, declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, almacenada en la base de datos SICORE. Puede encontrarse más detalle sobre este análisis en el apartado 2 del Anexo.

Concretamente, se ha procedido a analizar la información correspondiente a los ejercicios 2018 a 2023, ambos inclusive.

⁹ Resolución de 10 de noviembre de 2022, de la Sala de Supervisión Regulatoria, sobre la acreditación del cumplimiento de la Decisión Jurídicamente Vinculante en relación con la operación de cesión a RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN (REINTEL) del derecho de uso de la fibra óptica propiedad de RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. (REE). DJV/DE/012/21.

Tal y como se indica en el apartado séptimo de la Circular 1/2015, de 22 de julio,¹⁰, con el objetivo de visualizar la separación de cuentas efectuada por las empresas para cada actividad, el sistema de información regulatoria de costes contempla dos modos de funcionamiento, según cómo se localizan los costes en los CECOS: modo de cálculo de referencia o modo general (en adelante, modo de referencia) y modo de cálculo por actividad o modo separación de actividades (en adelante, modo separación de actividades o modo SA).

Los análisis sobre los costes de operación y mantenimiento (en adelante, O&M) declarados por REE, se han efectuado sobre los dos modos de funcionamiento.

La Circular 1/2015, de 22 de julio, define los tipos de ingreso localizables y sus reglas de localización, de forma que determinados tipos de ingresos se consideran como un menor coste de las actividades reguladas, en los costes de O&M que se obtienen de SICORE a partir de la información declarada por las empresas sujetas a la citada Circular 1/2015. Es decir, se tiene en cuenta la detracción de los siguientes tipos de ingresos: “*CI-08 Prestación de servicios realizados por los CECOS auxiliares*”; “*CI-15 Subvenciones, donaciones y legados a la explotación*”; “*CI-16 Subvenciones, donaciones y legados de capital transferidos al resultado del ejercicio*” (sin incluir las relativas a activos regulados con retribución individualizada y derechos de emisión de CO₂, que no se localizan); “*CI-17 Ingresos por arrendamientos*”; “*CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa*”; “*CI-19 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades reguladas*”; “*CI-20 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades no reguladas*”; “*CI-26 Beneficios procedentes de activos no corrientes. Activos regulados*”; “*CI-29 Resto de ingresos*” (se localizan únicamente los que están soportados por los CECOS auxiliares).

Finalmente, se señala que SICORE permite obtener tanto los importes localizados por la empresa, como los importes ajustados, en los que se descuenta el 100% del margen de las operaciones intragrupo.

7.2.3. Conclusiones y resumen de ajustes a realizar

En consecuencia, de los análisis realizados de los costes de REE en el periodo 2018-2023, así como las justificaciones aportadas por la sociedad sobre las

¹⁰ “*Modo de cálculo de Referencia*” (Modo General): se considera el conjunto de los costes e ingresos localizados en los CECOS Auxiliares y se realizan los repartos hacia los CECOS Principales, empleando criterios de reparto comunes para todas las empresas.

“*Modo de cálculo por Actividad*” (Modo Separación de Actividades): las empresas han de localizar sus costes e ingresos en los CECOS Auxiliares y CECOS Principales por cada actividad, así como los criterios y las cantidades de reparto primario de los costes de los CECOS Auxiliares hacia los CECOS Principales.

cuestiones solicitadas, resulta necesario realizar una serie de ajustes sobre la información regulatoria de costes de REE, de cara a que dichos costes puedan considerarse como referencia para el establecimiento de los nuevos valores unitarios de referencia de O&M por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de la actividad de transporte durante el siguiente periodo regulatorio.

Más específicamente, para realizar los ajustes, se parte de los costes totales de O&M de REE de SICORE relativos a su actividad de transporte. El detalle de los costes totales puede consultarse en el apartado 2.1 del Anexo. Asimismo, entre los apartados 2.2 y 2.7 del Anexo se explica la localización de costes de la actividad de transporte, el reparto de costes según SICORE, y los aspectos más significativos de los tipos de costes que representan un mayor peso dentro de los costes de O&M de la actividad de transporte de REE. Adicionalmente, en el apartado 2.8 del Anexo, se indican las operaciones que realiza REE con partes vinculadas (OPVs). El objetivo de este análisis sobre localización, reparto de costes y OPVs es decidir si es necesario llevar a cabo algún ajuste sobre costes y, en ese caso, determinar su importe.

A continuación, se detallan los ajustes realizados sobre los costes totales de O&M de REE de SICORE:

Ajuste gastos de personal y gastos de explotación activados

En los ejercicios 2016 y 2017¹¹ se realizó un ajuste en los gastos de personal y otros gastos, de forma que los importes imputados en inversión coincidieran con los gastos capitalizados de la actividad de transporte que aparecían en las cuentas auditadas de REE.

Desde 2018, sin embargo, y tras un requerimiento de la CNMC para que REE enviara declaraciones rectificadas, la sociedad ha mejorado sus declaraciones de información regulatoria de costes y no resulta necesario efectuar este ajuste.

Ajuste inversiones realizadas en instalaciones pre-98

En 2016, 2017 y 2018 se ha descontado el importe correspondiente a *“Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan retribución individualizada, que se realicen*

¹¹ Los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se establecieron en la Circular 7/2019 de la CNMC, fueron calculados en base al promedio de los costes retribuíbles correspondientes a los ejercicios 2016 y 2017, siendo éstos los dos primeros años para los que existía información regulatoria de costes correspondiente a la actividad de transporte de energía eléctrica.

sobre activos regulados” (tipo de coste CC-49) asociado a las instalaciones pre-98.

Este descuento se realiza porque estos importes se recuperan a través de las sucesivas resoluciones de la Dirección General de Política Energética y Minas que reconocieron un incremento de vida residual de las instalaciones pre-98 por actuaciones de renovación y mejora realizadas en el periodo 2015-2018.

Ajuste impuestos autonómicos

En 2016 y 2017, se realizó un ajuste para detraer los importes satisfechos por REE para satisfacer impuestos autonómicos. A partir de 2018, REE ha dejado de localizarlos en la información regulatoria de costes (SICORE), por lo que no resulta necesario realizar ningún ajuste.

A este respecto, se considera que la inclusión de los impuestos autonómicos dentro de los costes retribuíbles de la actividad de transporte supondría un incumplimiento del principio de homogeneidad que establece la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, según la cual éstos se podrán recuperar mediante suplementos territoriales como se indica en su artículo 16. Por este motivo, de acuerdo con el artículo 16.4 de la citada Ley 24/2013, únicamente se tienen en cuenta dentro de los costes retribuíbles de la actividad los tributos de carácter estatal y local, entendiendo por estos últimos los que tienen carácter homogéneo en todo el territorio nacional por estar previstos en la normativa estatal reguladora de las haciendas locales (como sucede, entre otros, con el I.A.E., el I.B.I. o la tasa de ocupación del dominio público). Ello, sin perjuicio de la posible recuperación de los tributos autonómicos por medio del establecimiento de suplementos territoriales.

La solución que adoptó la CNMC en la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, es plenamente coherente con la que había venido estableciéndose en el régimen retributivo del transporte con anterioridad¹².

Ajuste gastos arrendamiento de inmuebles con REC¹³

¹² En este sentido, por ejemplo, el artículo 10.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, obligaba a excluir del cálculo de la retribución del transporte los tributos a que se refiere el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre (esto es, los tributos autonómicos, y los posibles tributos locales no contemplados en la normativa estatal): *«Para el cálculo de los valores de inversión reales, se descontarán aquellos impuestos indirectos en los que la normativa fiscal vigente prevea su exención o devolución y aquellos tributos a los que se hace referencia en el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.»*

¹³ Redeia Corporación, S.A.

Se ha realizado un ajuste relativo al coste asociado al contrato de arrendamiento de inmuebles que REE tiene con REC, de forma que dicho coste coincida con los importes de amortización de los inmuebles que figuran en las cuentas anuales de REC. Para ello, se ha calculado la cuantía de la amortización que le corresponde a la actividad de transporte prorrateando el importe total según el porcentaje que supone el coste de O&M asociado al contrato que se ha localizado en esta actividad.

Este ajuste ya fue aplicado en la Circular 7/2019, de 5 de diciembre.

En aplicación de este mismo criterio, se ha procedido a realizar un ajuste similar en los años 2018-2023.

Ajuste gastos de personal por prestaciones post-empleo

Las prestaciones post empleo son aquellas que determinados empleados reciben una vez finalizada la relación laboral con la sociedad tras la jubilación, tales como el seguro médico vitalicio o la cobertura del coste del suministro eléctrico de forma vitalicia.

Los gastos de personal devengados por las prestaciones post-empleo deben clasificarse dentro del tipo de coste de la Circular 1/2015 *“CC-25 Gastos de personal: retribuciones a largo plazo al personal por prestaciones post empleo”*, que se corresponden con un tipo de coste no localizable.

Así, se han procedido a descontar los gastos de personal correspondientes a la dotación de la provisión de retribuciones a largo plazo correspondientes a prestaciones post-empleo repartidos como costes de O&M de la actividad de transporte en los ejercicios 2018 a 2021, ambos inclusive, al no tener éstos la consideración de gastos retribuibiles. A partir de 2022, no obstante, REE ha dejado de localizar estos costes por lo que no resulta necesario realizar ningún ajuste al respecto.

La CNMC aplicó un ajuste similar en su Resolución de 15 de diciembre de 2022, *por la que se establece la cuantía de retribución del operador del sistema eléctrico para 2023 y los precios a repercutir a los agentes para su financiación*, en la que se establecía la base de retribución del operador del sistema para 2023-2025.

Ajuste gastos de personal por retribuciones del plan de gestión estructural de directivos

Los gastos de personal devengados por el plan de gestión estructural por el que los directivos recibirán indemnizaciones a su salida del Grupo deben clasificarse

dentro del tipo de coste “*CC-24 Gastos de personal: indemnizaciones*”, que es un tipo de coste no localizable según lo establecido en la Circular 1/2015, de 22 de julio.

Por ello, se han procedido a descontar los gastos de personal devengados por dicho plan repartidos como costes de O&M de la actividad de transporte en los ejercicios 2018 a 2021, ambos inclusive, al no tener éstos la consideración de gastos retribuíbles. A partir de 2022, no obstante, REE ha dejado de localizar estos costes por lo que no resulta necesario realizar ningún ajuste.

Ajuste por conceptos no localizables incluidos en la factura de REC del contrato de apoyo a la gestión

En el contrato de prestación de servicios de apoyo a la gestión firmado entre REE y REC el 1 de noviembre de 2020 aportado por la sociedad, se indica que con fecha de 29 de septiembre de 2020 se aprobó un proceso de reorganización del Grupo Red Eléctrica con fecha de implementación de 1 de noviembre de 2020 por el que, entre otros aspectos, la sociedad REE ha transmitido a favor de REC la unidad económica autónoma de los servicios corporativos de REE, integrada por todos los elementos que la componen. Este proceso ha supuesto el traspaso de 370 personas de REE a REC para prestar servicios corporativos.

SICORE descuenta el margen aplicado por REC a REE en esta prestación de servicios, igual que en el resto de operaciones entre empresas del grupo.

Además de descontar el margen, la CNMC aplicó un ajuste adicional en su Resolución de 15 de diciembre de 2022, *por la que se establece la cuantía de retribución del operador del sistema eléctrico para 2023 y los precios a repercutir a los agentes para su financiación*, en la que se establecía la base de retribución del operador del sistema para el periodo regulatorio 2023-2025. Concretamente, los costes del año 2020 (último ejercicio disponible a la fecha) se ajustaron para detraer durante 2 meses (noviembre y diciembre) el exceso de coste que se desprendía que había tenido esta operación. El ajuste tuvo un impacto económico muy reducido, por el tamaño del operador del sistema y por tratarse únicamente de 2 meses.

En respuesta a dicho ajuste, REE presentó un documento en enero de 2025 denominado “*Impacto de la corporativización en los costes de Red Eléctrica*”, en el que alega y documenta que el proceso de corporativización no ha producido por sí mismo ningún incremento de coste.

Una vez analizado el efecto de la corporativización en los costes de 2021, 2022 y 2023, así como el documento presentado por REE, se ha concluido que no

resulta necesario realizar un ajuste similar al que se efectuó en la citada Resolución de 15 de diciembre de 2022.

No obstante, sí se ha identificado la necesidad de descontar algunos conceptos de coste no localizables que, al estar englobados en la factura de prestación de servicios, se estaban localizando de facto.

Dentro de la factura de REC a REE correspondiente a los ejercicios 2020 a 2023, se han facturado gastos de personal correspondientes a gastos por indemnizaciones, gastos de personal por el plan de gestión estructural de directivos y gastos por retribuciones a largo plazo por prestaciones post-empleo. Dado que dichas partidas no tienen la consideración de costes localizables, se ha efectuado un ajuste para detraerlas.

Además, como se ha indicado, se ha detraído el margen aplicado por REC, de forma similar al resto de operaciones intragrupo. Este ajuste no se detalla de forma separada dado que lo realiza de forma automática SICORE.

Ajuste relativo al extracoste derivado del contrato suscrito con REINTEL para la explotación de la fibra óptica oscura necesaria propiedad de REE

En 2018, REE cedió a REINTEL el derecho de uso de la fibra óptica necesaria para la realización de la actividad de transporte, durante un periodo de 20 años, por un precio de 88 millones €. A nivel contable, se registra un ingreso de 4,4 millones €/año.

De forma simultánea, REE recuperó el derecho de uso de la fibra óptica necesaria de su propiedad, mediante otro contrato de cesión de derecho de uso de REINTEL a REE, por importe de 36,7 millones €/año.

Esta operación dio lugar a la Decisión Jurídica Vinculante de 15 de julio de 2021 (DJV/DE/012/21), así como a la Resolución de 10 de noviembre de 2022 sobre la acreditación del cumplimiento de la Decisión.

En la Decisión Jurídicamente Vinculante de 15 de julio de 2021, se señalaba lo siguiente (*apartado 3.2 – Sobre el impacto en la retribución del transporte*):

“Las actividades que realice REINTEL y los planes del grupo REE en relación con la hipotética venta de una participación minoritaria de REINTEL no pueden suponer un coste adicional para la actividad de transporte, que pueda servir como vía para reclamar, en el futuro, una mayor retribución de dicha actividad, que satisfacen los consumidores de energía eléctrica a través de los peajes de acceso.

Los costes generados por esta operación intragrupo no pueden tener ningún impacto en la retribución del transporte.

Se consideran costes generados por esta operación intragrupo aquellos que superan el gasto de personal que REE ha dejado de soportar por el traspaso de parte de su personal a REINTEL, así como por el traspaso de contratos de servicios exteriores con terceros, y que se estiman en un importe anual de 3,7 millones €.

Sin perjuicio de lo que resulte del procedimiento para el reconocimiento de la retribución de REE por la actividad de transporte, esta CNMC considera que, dado que REE recibe ingresos anuales periodificados de 4,4 millones €, los costes que superen la cantidad de 4,4 millones € más la cantidad que REE ha dejado de soportar, y que se estima en 3,7 millones € al año, se deben considerar costes no imputables a la actividad del transporte, y no deben, en ningún caso, incrementar la retribución regulada de dicha actividad.

Los costes que se obtienen de la contabilidad regulatoria de costes del transportista que REE reporta por la Circular 1/2015¹⁴, de 22 de julio, se toman como base para el cálculo de los valores unitarios de operación y mantenimiento de la Circular 7/2019¹⁵, por lo que debe procurarse que no se vean afectados por esta operación intragrupo. Aunque la CNMC podría efectuar ajustes a posteriori, resulta más adecuado que éstos se introduzcan en la propia declaración.

Para garantizar la coherencia con la contabilidad separada por actividades, estos costes tampoco pueden imputarse a la actividad de transporte, en la información que REE reporta en virtud de la Circular 5/2009¹⁶, de 16 de julio.

Así, del importe anual que soporta REE asociado al contrato de cesión de REINTEL a REE, por valor de 36 millones € al año, sólo podrán imputarse a la actividad de transporte costes por valor estimado de 8,1 millones € al año. Los costes restantes, que se estiman en 27,9 millones €, deberán imputarse a “Resto de actividades”, en los formularios de la contabilidad separada por actividades que REE reporta a la CNMC por la Circular 5/2009, y en la actividad AR-E-05 “Actividades no reguladas” a la que se refiere la tabla 1 “Listado de actividades

¹⁴ Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad.

¹⁵ 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.

¹⁶ Circular 5/2009, de 16 de julio, de la Comisión Nacional de Energía, sobre obtención de información de carácter contable y económico financiera de las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización.

de electricidad”, en los formularios de la contabilidad regulatoria de costes de la Circular 1/2015.

Los ingresos de 4,4 millones € al año deberán continuar imputándose al tipo de ingreso CI-18 “Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa”, al que se refiere la tabla 8 “Tipos de ingresos” de la Circular 1/2015.

A la vista de todo lo que se ha expuesto, y para tener una cifra exacta de los costes que REE ha dejado de soportar como consecuencia de la reorganización, se considera necesario que REE remita a la CNMC la documentación que permita acreditar los gastos de personal y servicios exteriores en los que incurrió antes de la reorganización, es decir, en el ejercicio 2017, y adicionalmente, en el ejercicio 2018 hasta el 2 de julio, asociados a las personas y a los contratos con terceros que han sido traspasados a REINTEL, acompañada de un informe de auditoría para garantizar su veracidad.

En todo caso, las fórmulas de cálculo de la retribución de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre¹⁷ no contemplan una traslación directa de todos los costes a la retribución del transporte, y en el ejercicio de la función del artículo 7.1 g) y 7.1 bis de la Ley 3/2013, de 4 de junio, la CNMC adoptará las decisiones oportunas a efectos de que estos costes no tengan ningún efecto en el cálculo de la retribución del transporte.

Se significa que el artículo 18.3 de la Circular 5/2019, establece que “en ningún caso la realización de actividades diferentes al transporte puede suponer un coste adicional para las actividades con una metodología retributiva regulada”.

Finalmente, se señala que todo lo expuesto se entiende asimismo sin perjuicio del ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades establecido en el artículo 18 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre”.

Para posibilitar que la operación no tuviera ningún efecto en la retribución de la actividad de transporte, el Acuerdo de la Decisión Jurídica Vinculantemente recogió los siguientes puntos:

“Sexto.- A partir de la declaración del ejercicio 2022, RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. reportará los costes generados por el “Contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica” de 2 de julio de 2018, que superen el gasto de personal y servicios exteriores que REE ha dejado de soportar, más los ingresos anuales periodificados que REE recibe en virtud del “Contrato de cesión del uso y disfrute de una red de fibra óptica” de 2 de julio de 2018, como costes

¹⁷ 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.

imputables a “Resto de actividades”, en los formularios de la contabilidad separada por actividades de la Circular 5/2009, de 16 de julio, y como costes imputables a la actividad AR-E-05 “Actividades no reguladas” a la que se refiere la tabla 1 “Listado de actividades de electricidad”, en los formularios de la contabilidad regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, según se detalla en el apartado 3.2. de esta decisión jurídicamente vinculante.

Séptimo.- RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. deberá remitir a la CNMC, en el plazo máximo de 6 meses desde la notificación de la presente decisión jurídicamente vinculante, la documentación pertinente que permita acreditar los gastos de personal y servicios exteriores en los que incurrió en el ejercicio 2017, y en el ejercicio 2018 hasta el 2 de julio de 2018, asociados a las personas y a los contratos con terceros que han sido traspasados a REINTEL. La documentación aportada deberá ir acompañada de un informe de revisión independiente, elaborado por un auditor, en el que se exprese una conclusión, en términos de seguridad positiva, fundamentada en la fiabilidad de la información objeto de la revisión”.

En la Resolución de 10 de noviembre de 2022 sobre la acreditación del cumplimiento de la Decisión Jurídicamente Vinculante, se tuvo por cumplido el acuerdo Séptimo, de la siguiente manera:

“Los costes generados por el “Contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica” que superen el gasto de personal y servicios exteriores que REE ha dejado de soportar [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL], a los que habrá que restar los ingresos anuales que REE recibe del “Contrato de cesión del uso y disfrute de una red de fibra óptica” (4,4 millones €/año), se deben considerar costes no imputables a la actividad del transporte, y no deben, en ningún caso, incrementar la retribución regulada de dicha actividad, tal y como estableció la decisión jurídicamente vinculante de 15 de julio de 2021.

Considerando los datos aportados, de los 36,7 millones €/año de coste que REINTEL repercute a REE, ésta declararía como coste de las actividades no reguladas [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].

Como coste del transporte, declararía gastos como máximo de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] millones €, pero al declarar a su vez un ingreso de 4,4 millones €, que al ser localizable se netea, el coste neto que iría al transporte sería de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] millones €/año.

El coste de [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] millones € es [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL] que había estimado la CNMC en el apartado tercero “Consideraciones finales” de la decisión jurídica vinculante, que ascendía a 8,1 millones €. No obstante lo anterior, se considera que la información aportada por REE, junto con el informe de revisión

independiente, cumple con lo exigido en el acuerdo séptimo de dicha decisión, considerándose aceptables los valores de costes que se desprenden de los mismos.

*Únicamente se señala que los costes incluyen un importe en concepto de provisiones, de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, que debe ser clasificado dentro del tipo de coste CC-25 “Gastos de personal: retribuciones a largo plazo al personal por prestaciones post empleo”, que es un tipo de coste no localizable en la actividad de transporte, según la Circular 1/2015 de información regulatoria de costes”.*

Considerando todo lo expuesto, se ha procedido a realizar un ajuste en los ejercicios 2018 a 2021, ambos inclusive, para detraer el sobrecoste derivado del contrato suscrito con REINTEL para la explotación de la fibra óptica oscura necesaria propiedad de REE.

A partir de 2022 REE ya no declara este sobrecoste dentro de la actividad de transporte, en cumplimiento de la DJV, aunque el coste neto imputado a la actividad de transporte se sitúa un 5,9% por encima de la cuantía establecida en la DJV. Por este motivo, en 2022 y 2023 se ha procedido a realizar un ajuste.

Ajuste por la corrección en la declaración de la operación de fibra óptica

A partir de 2022, el sobrecoste por la operación de cesión de la fibra óptica necesaria se ha registrado como coste de las actividades no reguladas en el formulario F9, en cumplimiento de la DJV.

En el formulario F7, para evitar dificultades en la aplicación de criterios de reparto que funcionan de forma automática, se ha registrado el coste de la operación en la actividad de transporte, pero a su vez se ha registrado un importe negativo para neutralizar el sobrecoste de la operación, de forma que el coste neto imputado a la actividad de transporte se sitúa un 5,9% superior al establecido en la DJV.

El coste de la operación se ha declarado como una operación con parte vinculada, indicándose un margen, mientras que el apunte negativo no se ha declarado como una operación con parte vinculada ni se ha indicado ningún margen.

Dado que SICORE descuenta automáticamente los márgenes de las operaciones con partes vinculadas, ha procedido a descontar el margen declarado. Al no haberse declarado ningún margen en el apunte negativo, se ha producido un desajuste.

Por ello, se ha realizado un ajuste para corregir la declaración en 2022 y 2023 de la operación de fibra óptica, que tiene por objeto deshacer la detracción de este margen.

Ajuste por los ingresos asociados al contrato con INELFE¹⁸

Hay costes que REE factura a INELFE, la sociedad conjunta entre REE y RTE para el desarrollo de la interconexión España-Francia. En su mayoría es el coste de la dedicación del personal propio al proyecto.

Posteriormente, INELFE emite facturas a REE y RTE según el grado de avance del proyecto, que se registran como coste directo en los CUAR de inversión de la interconexión.

Los ingresos que recibe REE de INELFE compensan los costes facturados a INELFE en la cuenta de pérdidas y ganancias de REE. Sin embargo, no están localizados en la actividad de transporte en la declaración realizada en el ámbito de la Circular 1/2015, y por lo tanto no se están detrayendo de los costes de O&M.

Por este motivo, se ha realizado un ajuste para descontar en todos los ejercicios del periodo 2018-2023 los ingresos que recibe REE de INELFE anualmente (que REE indica que son iguales a los gastos soportados), menos la proporción de los costes que se han localizado en las actividades no reguladas.

Los datos para hacer el ajuste han sido aportados por REE en su escrito de fecha 16 de abril de 2025, en respuesta al oficio de petición de información de la Dirección de Energía remitido en fecha 4 de abril de 2025.

7.2.4. Análisis de la evolución de los costes totales declarados en SICORE

En la tabla siguiente, se comparan las retribuciones de operación y mantenimiento de REE con los costes durante los ejercicios 2018-2023 (R2020 a R2025), de la información regulatoria de costes, obtenidos con los ajustes indicados en el apartado anterior. Como se observa, **los costes reales de O&M han sido muy inferiores a la retribución, dando a REE un amplio margen.**

¹⁸ INELFE: “Interconexión Eléctrica Francia-España”

Tabla 12. Retribución por operación y mantenimiento (con y sin considerar el FRROM y el parámetro Θ), los costes retribuíbles (en modo general, modo separación y de actividades y la media) según SICORE (millones €)

Unidad: millones €			RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA						
Metodología retributiva	Año de retrib. (n+2)	Activos / costes del año (n)	Retribución por O&M	Retribución O&M (sin FRROM)	Retribución O&M (sin FRROM ni Θ)	Información regulatoria de costes (SICORE)			
						Base de costes utilizada para establecer los vv.uu. Cir 7/2019	Costes retribuíbles		
							Modo general (MG)	Modo separación de actividades (SA)	Media
Circular 5/2019	2020	2018	375 ¹⁹	372	330	313 (promedio MG y SA, 2016 y 2017)	267	266	267
	2021	2019	380 ²⁰	377	335		267	270	269
	2022	2020	386 ²¹	382	339		266	267	266
	2023	2021	392	387	344		284	285	284
	2024	2022	397	392	349		318	319	318
	2025	2023	404	399	355		337	339	338

Nota: Los valores correspondientes a los años de retribución 2023, 2024 y 2025 son valores preliminares estimados a partir de declaraciones de REE que están pendientes de análisis (aún no existe una resolución de retribución definitiva para estos años). Por otro lado, hay que tener en cuenta que la retribución por O&M lleva incorporado el factor de retardo retributivo y el factor de eficiencia theta (que se detrae en las columnas cuyo título lo indica). Los valores de retribución por operación y mantenimiento corresponden a activos no singulares y singulares, al igual que los valores obtenidos de SICORE.

Fuente: elaboración propia.

Es preciso recordar que el **factor de eficiencia Θ** se utiliza en el cálculo de la retribución por operación y mantenimiento de las instalaciones de la red de transporte eléctrico.

Dicho factor de eficiencia (θ^i) se calculó en el último año del periodo regulatorio (retribución del ejercicio 2019 para el periodo R2020-R2025) y 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. Con este factor se reparten entre el sistema y la empresa transportista, para el período regulatorio siguiente,

¹⁹ Resolución de 27 de julio de 2023, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2020. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2023-18103

²⁰ Resolución de 4 de abril de 2024, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2021. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2024-8066

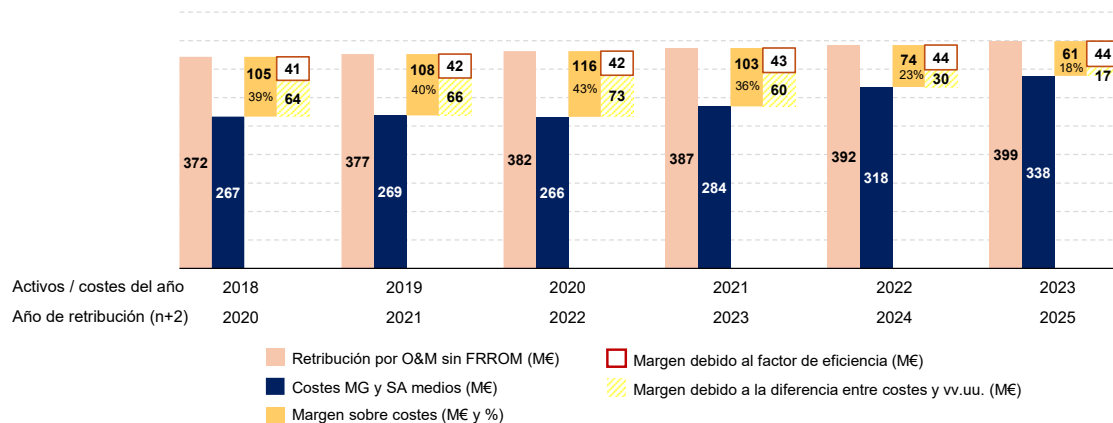
²¹ Resolución de 12 de marzo de 2025, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2022. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2025-5721>

las ganancias en eficiencia que ha obtenido dicha empresa transportista en el período anterior.

La retribución definitiva por operación y mantenimiento a partir de la retribución del ejercicio 2020 incorpora el resultado de aplicar el factor de eficiencia Θ . Para el periodo 2020-2025, el factor de eficiencia Θ para REE es de 0,13, que quedó fijado en la Resolución de 27 de julio de 2023, por la que se establece la retribución de transporte de energía eléctrica para el año 2020. Esto implica que la retribución por O&M que se obtiene de la aplicación de los valores unitarios de referencia, se multiplica por 1,13, según la fórmula establecida en el artículo 8.2 de la Circular 5/2019, de 16 de julio.

Como se observa en el siguiente gráfico, REE obtendría un amplio margen en la retribución de operación y mantenimiento del periodo regulatorio 2020-2025, sobre los costes de 2018-2023 obtenidos de SICORE. Este margen considerando el factor de eficiencia asignado en el periodo anterior, se sitúa en torno al 40% para los primeros cuatros años del periodo regulatorio y desciende en los dos últimos años hasta alcanzar un 18% en el último año.

Gráfico 1. Comparación de la retribución por O&M (detrayendo el FRROM, millones €) y los costes de REE (millones €), indicando el margen sobre costes obtenido (millones € y %) desagregándolo según sea debido al factor de eficiencia o no (millones €)



Fuente: elaboración propia.

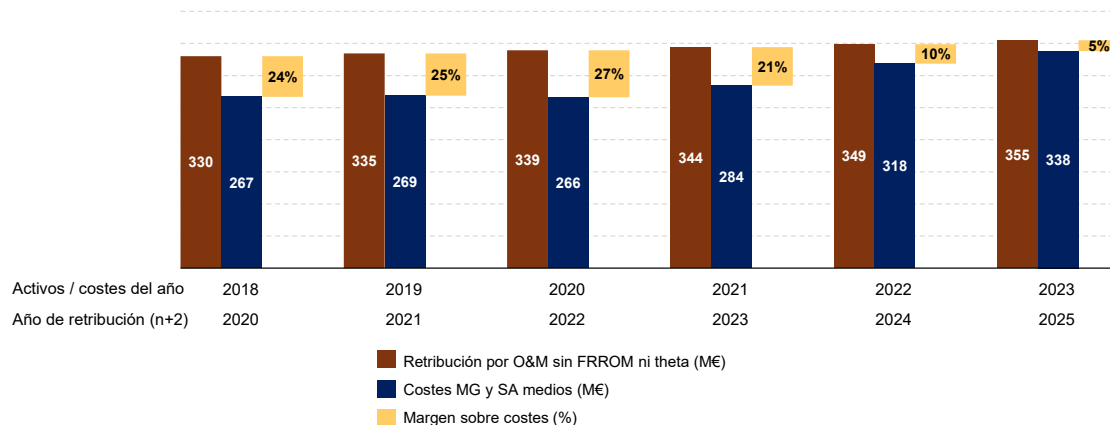
Esto es, REE habría obtenido un margen total para todo el periodo regulatorio de 566 M€ (diferencia entre la retribución de O&M sin FRROM y los costes retribuíbles reales).

La parte del margen que se debe al parámetro Θ oscila entre 41-44 M€/año, sumando un total de 257 M€ para todo el periodo regulatorio.

Si se comparan los costes de REE con la retribución percibida desde 2020 (detrayendo el FRROM y el parámetro Θ), se obtienen unos márgenes sobre

costes superiores al 20% los 4 primeros años, del 10% el quinto año, y del 5% el último año, como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Comparación de la retribución por O&M (detrayendo el FRROM y el parámetro Θ , millones €) y los costes de REE (millones €), indicando el margen sobre costes obtenido (%)



Fuente: elaboración propia.

Adicionalmente, es importante destacar que la retribución por operación y mantenimiento de REE, y en menor medida los costes, están influidos por el número de instalaciones. El valor bruto de inversión (RAB bruto) de REE se ha venido incrementando en 2017-2023, a un ritmo del 1,1% - 1,9% anual.

En el siguiente periodo regulatorio 2026-2031 se espera que el incremento sea superior. Las inversiones de REE según el estado de flujos de efectivo de 2024 han ascendido a 996 millones €, en lugar de los 489 millones € invertidos en promedio en 2018-2023, tendencia que se espera que continúe en los años siguientes según el PNIEC.

El aumento de las instalaciones incrementará el gasto por operación y mantenimiento, pero atendiendo a las economías de escala, no se espera que dicho incremento de gasto sea superior al incremento de la retribución por operación y mantenimiento, lo que permitirá a REE retener un margen. Dado que la retribución por O&M se calcula multiplicando el número de unidades físicas de cada tipología de instalaciones por el valor unitario de referencia, es creciente a medida que se van poniendo en servicio nuevas instalaciones.

7.2.5. Cálculo de los costes de operación y mantenimiento (O&M) por tipología para las instalaciones que disponen de valores unitarios de referencia

Teniendo en cuenta los ajustes indicados en el apartado 7.2.3, se ha calculado el desglose de los costes retribuíbles de O&M por familias de instalaciones, de

los principales activos que conforman la red de transporte de REE (líneas, posiciones y transformadores/máquinas) para el periodo regulatorio 2020-2025, basados en los costes reales de los ejercicios 2018 a 2023, tanto en modo general como en modo separación de actividades.

El resto de costes de O&M que no están asociados a los activos anteriores, corresponden a instalaciones cuya retribución no está basada en valores unitarios de referencia, (instalaciones singulares o tipologías de instalaciones nuevas que no disponen de valor unitario de referencia) y para las que no hay que establecer valores unitarios de referencia.

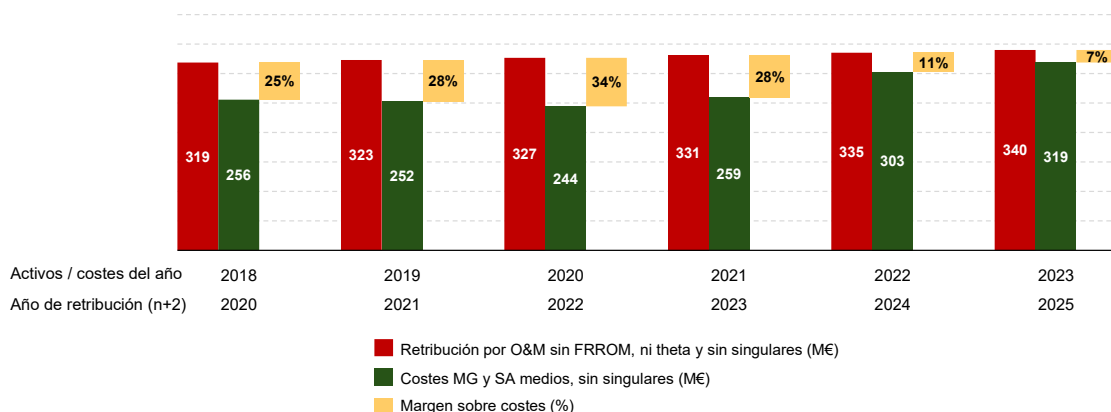
Los costes de O&M de las instalaciones no singulares se han comparado también con las retribuciones obtenidas por aplicación de los costes unitarios de referencia de O&M, establecidos en la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, a partir de los inventarios de instalaciones en cada uno de los años analizados. A este respecto, cabe indicar que solo se dispone para el periodo regulatorio vigente de las Resoluciones de la CNMC de la retribución de transporte de energía eléctrica correspondientes a los ejercicios R2020, R2021, y R2022 (inventarios a 31 de diciembre de los ejercicios 2018, 2019 y 2020). Para el resto de ejercicios R2023, R2024 y R2025, se ha hecho una estimación de la retribución en base a la información disponible.

Tabla 13. Comparación Retribución O&M con y sin considerar el factor de eficiencia previsto en la Circular 5/2019 respecto a costes O&M retribuibiles sin singulares (Millones €)

Retribución n+2(costes n)	ROM (sin FRROM ni Θ) – M€	ROM (sin FRROM con Θ) – M€	Costes O&M (MG y SA medios) – M€	Margen sin Θ	Margen con Θ
R2020 (2018)	319	360	256	25%	41%
R2021 (2019)	323	365	252	28%	45%
R2022 (2020)	327	369	244	34%	51%
R2023 (2021)	331	374	259	28%	44%
R2024 (2022)	335	379	303	11%	25%
R2025 (2023)	340	384	319	7%	20%
Total	1.974	2.230	1.634	21%	36%

Como se puede ver en la anterior tabla, la retribución O&M obtenida para cada ejercicio del periodo 2020-2025 ha sido superior a los costes O&M reales sin singulares, con un margen sobre costes, sin tener en cuenta el factor de eficiencia, superior al 20% en los cuatro primeros años, superando el 30% en el tercer año, y bajando al 7% en el último año. Teniendo en cuenta lo anterior, cabe concluir que el coste medio para el total de periodo regulatorio 2020-2025 sería de 272 M€.

Gráfico 3. Comparación Retribución O&M sin considerar el factor de eficiencia previsto en la Circular 5/2019 respecto a costes O&M retribuibiles sin singulares (Millones €)



Fuente: Elaboración propia.

Si tenemos en cuenta el factor de eficiencia, el margen sobre los costes ha sido superior al 40% en los cuatro primeros años del periodo regulatorio, incluso superando el 50% en el tercer año y bajando al 20% en el último año.

Por último, si se tiene en cuenta todo el periodo, **el margen medio obtenido sin considerar el factor de eficiencia es de un 21%** y con el factor de eficiencia de un 36%.

Por lo tanto, y a la vista de los datos disponibles, se considera que por aplicación de la metodología de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, los valores unitarios de operación y mantenimiento deben reducirse en el siguiente periodo regulatorio 2026-2031, para ajustarse a los costes reales según la evolución del anterior periodo regulatorio 2020-2025, dando lugar, por tanto, a un nuevo factor de eficiencia para el siguiente periodo regulatorio.

Como se ha visto en párrafos anteriores, en los dos últimos años del periodo analizado, el margen de la retribución O&M sin factor eficiencia sobre costes O&M reales se reduce considerablemente (11% en 2022 y 7% en 2023), reflejando una tendencia de subida de dichos costes respecto a los obtenidos en el resto de ejercicios, aunque estando siempre en su conjunto por debajo de la retribución O&M percibida.

Adicionalmente, REE ha indicado que, durante los años 2020 y 2021, se tuvieron que reducir las actividades de mantenimiento en la red de transporte debido a la pandemia y a la limitación de movimientos y medidas sanitarias aplicadas. Teniendo en cuenta estas consideraciones y también las indicadas en el siguiente apartado 7.3, para el cálculo de los valores unitarios de referencia de

O&M que aplicarán en el siguiente periodo regulatorio, se va a tomar como referencia el coste a nivel agregado de los dos últimos años del periodo analizado (2022 y 2023).

A continuación, se muestran solo las diferencias entre la retribución calculada a partir de los inventarios de instalaciones de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, y los costes O&M retribuibiles (media de los dos modos de funcionamiento de SICORE) solo para el periodo seleccionado 2022-2023.

Tabla 14. Comparación Retribución O&M con respecto a los costes O&M retribuibiles para el periodo seleccionado (M€)

Retribución n+2 (costes n)	ROM (sin FRROM ni Θ) (M€)	Costes O&M (MG y SA medios) (M€)	Margen retribución sobre costes (%)
R2024 (2022)	335	303	11%
R2025 (2023)	340	319	7%

Teniendo en cuenta lo anterior, los costes unitarios que se calculen para el próximo periodo regulatorio deberían llevar un ajuste que permita que la retribución O&M (sin factor de eficiencia Θ) calculada en el último año del periodo actual (ROM 2025) se adapte a la media de los costes incurridos en el periodo seleccionado. Cabe señalar que el coste medio del periodo seleccionado 2022-2023 es de 311 M€.

Asimismo, para realizar dicho ajuste, se ha hecho un análisis por familias de instalaciones (líneas, posiciones, máquinas y transformadores) en los ejercicios 2018 a 2023 (R2020 a R2025), comparando los costes O&M retribuibiles obtenidos a partir de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE) con las retribuciones teóricas (calculadas multiplicando el número de unidades físicas declaradas en SICORE²² por los valores unitarios vigentes).

Para obtener las unidades físicas declaradas en SICORE que disponen de un coste unitario de referencia, así como sus costes O&M retribuibiles, se han excluido del análisis los siguientes CUARs:

²² A este respecto, es necesario tener en cuenta que existen diferencias entre el número de unidades físicas declaradas en SICORE y el número de unidades declaradas en el inventario retributivo (Circular Informativa 4/2021), debidas principalmente a las bolsas de líneas con fecha de puesta en servicio anterior al año 1998 y a las unidades físicas que en SICORE no disponen de un OFC o tipología, pero que en el inventario están integradas en tipologías retributivas existentes. Por esta razón, la retribución O&M calculada a partir de cada inventario de instalaciones (Circular Informativa 4/2021) puede diferir ligeramente de la calculada a partir de las unidades físicas declaradas en cada ejercicio de SICORE.

- CUARs en estado U (cierre) y en estado M (desmantelados).
- CUARs de líneas que se corresponden con tramos inactivos
- Tramos en estado²³ X y Z (línea en servicio sobre la que se realiza una entrada/salida), dado que solo los estados Y resultantes de dicha entrada y salida son los que reflejan la operación y mantenimiento de las líneas.
- Activos para los que no se dispone de un Objeto Final de Coste (OFC) recogido en la tabla
- CUARs correspondientes a repotenciaciones de líneas
- CUARs de instalaciones singulares
- CUARs de posiciones de reserva y posiciones sin interruptor.
- CUARs renovados y renovación (sólo se contabilizan una vez).

Por otro lado, los CUARs de líneas de más de un circuito con fecha de puesta en servicio anterior a 2016, están declarados en SICORE como CUARs individuales. Por tanto, la proporción de las unidades físicas correspondientes a líneas simples o de múltiples circuitos se ha obtenido en base al inventario a fecha de 31 de diciembre de 2023 (Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo).

De dicho análisis se concluye que para los ejercicios 2018 a 2021 (R2020 a R023), todas las familias de instalaciones (líneas, posiciones, máquinas y transformadores) presentan costes O&M retribuibiles inferiores a su retribución teórica, independientemente del modo del funcionamiento considerado.

Sin embargo, en los ejercicios 2022 y 2023 (R2024 a R2025) las líneas y las máquinas presentan por primera vez costes O&M superiores a su retribución teórica, mientras que las posiciones y los transformadores continúan presentando costes O&M inferiores a dicha retribución teórica. En el caso de las líneas, la subida de costes se aprecia principalmente en el conjunto de líneas subterráneas, aunque también presentan subidas las líneas aéreas con tensiones 220 kV, 132 kV y 66 kV. Por su parte, la subida de costes en las

²³ El Anexo III de la Circular 1/2015 “Instrucciones para la asignación de un Código Único de Activo Regulado” (Código CUAR) define en su apartado 4.3 “Codificación del grado de materialización” los estados X, Y, Z. Indicándose lo siguiente: “Para recoger el caso específico de las entradas y salidas realizadas sobre líneas eléctricas existentes, se definen los estados X, Y y Z. El estado X se le asigna a una línea en servicio sobre la que se realiza una entrada/salida y a la propia línea de entrada/salida, de tal forma que los activos en este estado no se considerarán en la operación y mantenimiento. Tras la puesta en servicio de la entrada/salida, los activos físicos que resulten de la nueva configuración, necesarios para reflejar la operación y mantenimiento de las líneas, se deberán codificar mediante nuevo CUAR en estado Y, reflejando en el Bloque 2 la codificación de acuerdo con la planificación de la entrada/salida. En el caso de realizar la entrada/salida sobre una línea sobre la que se había realizado una entrada/salida con anterioridad (estado previo Y), ésta pasará a estar en estado Z”.

máquinas se registra sobre todo en las reactancias de Península 220 kV y Baleares 132 kV.

Adicionalmente, los costes O&M totales obtenidos para cada familia se han analizado también a nivel de tipología (OFC²⁴ O&M de SICORE). De este modo, se ha calculado un coste medio por unidad física (kilómetro, MVA, MVar, número de posiciones) para cada OFC O&M o tipología a partir de los costes totales declarados en SICORE para cada OFC O&M y las unidades físicas pertenecientes a dichos OFCs. Dichos costes medios por unidad física obtenidos para cada tipología se han comparado con los costes unitarios de referencia vigentes (Circular 7/2019, de 5 de diciembre) con el fin de realizar los ajustes pertinentes en cada tipología concreta.

A continuación, y tras el análisis llevado a cabo con los costes medios O&M por unidad física resultantes a nivel de tipología, se muestran los principales ajustes sobre los costes unitarios vigentes:

Tabla 15. Ajustes sobre los valores unitarios vigentes

TIPO DE INSTALACIÓN	Tipología más representativa por zona	Propuesta ajuste unitarios sobre Circular 7/2019
LÍNEAS	Aéreas 400 kV	-7,50%
	Aéreas 220 kV Península	6,50%
	Aéreas 132 kV Baleares	6,50%
	Aéreas 66 kV	6,50%
	Subterráneas 220 kV Península	7,50%
	Subterráneas 132 kV Baleares	6,50%
	Subterráneas 66 kV Baleares	6,50%
POSICIONES	Convencionales 400 kV	-7,50%
	Convencionales 220 kV	-7,50%
	Convencionales 132 kV	2,50%
	Convencionales 66 kV	2,50%
	Blindada 400 kV	5,00%
	Blindada 220 kV	-7,50%
	Blindada 132 kV	-7,50%
	Blindada 66 kV	-7,50%
TRANSFORMADORES	Transformadores	-30,00%
MÁQUINAS	Reactancias (400 - 220 kV)	70,00%
	Reactancias 132 kV	30,00%
	Condensadores 400-220 kV	-30,00%

²⁴ Objeto Final de Coste

Es importante indicar que dichos ajustes por tipología han sido conservadores respecto a los valores unitarios vigentes debido a las siguientes razones:

- Hay tipologías para las que los costes totales se han producido prácticamente solo en los dos últimos años del periodo, no habiendo apenas costes durante el resto de años, lo cual podría deberse a que el mantenimiento para dichas instalaciones se ha realizado solo en dichos años, debido a la pandemia u otros factores. Esto podría haber dado lugar a un mayor número de trabajos realizados en dichas tipologías (por ejemplo, un mayor número de correctivos) y, por tanto, el coste medio por unidad física de dichas tipologías podría estar sobreestimado en dichos años, aglutinando un mayor peso de trabajos realizados, en comparación con si los trabajos se hubiesen realizado a lo largo de todo el periodo regulatorio.
- Las líneas subterráneas presentan, en los últimos ejercicios, costes medios por kilómetro de línea significativamente superiores a los valores unitarios de referencia establecidos. Asimismo, en base a los costes históricos de este tipo de líneas, se aprecia una desviación notable respecto al coste medio por kilómetro de las líneas aéreas. Por ellos, se plantea la consistencia del criterio de reparto aplicado por REE a la hora de imputar los costes totales de mantenimiento a cada tipología de instalación, o si se han podido tener en cuenta otros criterios de reparto adicionales.

Asimismo, los ajustes indicados en la tabla 14 para el caso de las líneas, se corresponden con las tipologías que presentan una mayor muestra para cada nivel de tensión. En el caso de líneas con poca muestra o prácticamente inexistente, únicamente se ha llevado a cabo un ajuste de los valores unitarios de referencia vigentes para tener en cuenta la proporcionalidad entre zonas, es decir, considerar que las zonas de Baleares, Canarias y Doble insularidad presentan, en general, costes más elevados de operación y mantenimiento.

Por su parte, las máquinas para las que no se dispone de muestra de instalaciones o es prácticamente inexistente, esto es, las reactancias 66 kV y 220 kV y los condensadores 66 kV de las zonas de Baleares, Canarias y Doble insularidad, mantienen sus costes unitarios vigentes.

Como se observa en la siguiente tabla, dichos ajustes aplicados sobre los unitarios vigentes de cada tipología han dado lugar finalmente a un impacto final agregado sobre la retribución estimada de operación y mantenimiento del último

año del periodo regulatorio (ROM 2025 sin FRROM), calculada a partir de las unidades físicas de la Circular 1/2015 (SICORE), de un **-6%**.

Tabla 16. Impacto nuevos unitarios en la ROM 2025 calculados a partir de las unidades físicas declaradas en SICORE en el ejercicio 2023 (sin FRROM)

Tipo activo	ROM 2025 (M€) – Costes unitarios vigentes (ccuua)	ROM 2025 (M€)- Nuevos costes unitarios (nnuu)	Ajuste ROM 2025 (%)
Total	339²⁵	319	-6%

En concreto, para cada familia de instalaciones se obtiene el siguiente impacto:

- Las líneas aéreas presentan una bajada a nivel agregado de un 2%
- Las líneas subterráneas presentan una subida a nivel agregado de un 7%
- Las posiciones, tanto convencionales como blindadas, tienen una bajada a nivel agregado de un 6%
- Los transformadores tienen una bajada a nivel agregado de un 30%
- Las máquinas tienen una subida a nivel agregado de un 64%.

No obstante, como se puede ver en la tabla 15, dicho ajuste global aplicado a la retribución de operación y mantenimiento en el último año del periodo vigente se ha llevado a cabo con un enfoque conservador respecto a considerar tanto los costes O&M medios en el periodo seleccionado 2022-2023 (311 M€) como en el periodo regulatorio completo 2018-2023 (272 M€). Todo ello, atendiendo a los principios de estabilidad, proporcionalidad y suficiencia recogidos en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, y en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, en un contexto de evolución tecnológica, incremento de exigencias operativas y expansión de la red de transporte.

Por último, es importante destacar que la retribución por operación y mantenimiento se incrementa a medida que se van poniendo en servicio nuevas instalaciones, dado que se calcula multiplicando el número de unidades físicas de cada tipología de activos por los valores unitarios. Este efecto se ha podido observar en el periodo regulatorio 2020-2025, comprobándose la existencia de economías de escala que hacen que los costes no se incrementen

²⁵ La retribución O&M calculada a partir del inventario de instalaciones (Circular Informativa 4/2021) en el ejercicio 2025 difiere ligeramente de la calculada a partir de las unidades físicas declaradas en cada ejercicio de SICORE, por las razones indicadas en la nota 21

proporcionalmente a medida que aumenta el número de instalaciones, lo que permite al transportista retener un margen asociado a dichas economías de escala.

Finalmente, cabe indicar que las instalaciones de REE puestas en servicio con anterioridad al año 1998 finalizaron su vida útil en el ejercicio 2022 y, por tanto, a partir de la retribución del año 2024 **incrementan anualmente su retribución por operación y mantenimiento** por su extensión de vida útil que, de acuerdo al artículo 10 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, se calcula del siguiente modo:

$$REVU_n^j = \mu_n^j \times ROM_n^j$$

ROM_n^j es la retribución por costes de operación y mantenimiento que le correspondería a la instalación j en el año n.

μ_n^j es el coeficiente de extensión de vida útil que tomará diferente valor en función de los años transcurridos (X) desde el final de la vida útil regulatoria de la instalación “j” tal y como se indica en el citado artículo 10.

En la siguiente tabla, se muestra el REVU en los dos últimos años del periodo regulatorio:

Tabla 17. Retribución por extensión de vida útil para las instalaciones de REE puestas en servicio con anterioridad al año 1998 en los dos últimos años del periodo 2020-2025

Ejercicio (año retribución)	REVU (M€)
2022 (R2024)	47,0
2023 (R2025)	48,9

Nota: Los valores correspondientes a los años de retribución 2024 y 2025 son valores preliminares estimados a partir de declaraciones de REE en los ejercicios 2022 y 2023, que están pendientes de análisis (aún no existe una resolución de retribución definitiva para estos años).

Fuente: elaboración propia.

Adicionalmente, a continuación se muestra también una previsión de la evolución del REVU en el periodo regulatorio 2026-2031:

Tabla 18. Retribución por extensión de vida útil para las instalaciones de REE puestas en servicio con anterioridad al año 1998 para el periodo 2026-2031

		Previsión REVU (M€)
Nuevo periodo regulatorio (2026-2031)	2024 (R2026)	54,14
	2025 (R2027)	57,56
	2026 (R2028)	60,79
	2027 (R2029)	64,53
	2028 (R2030)	69,03
	2029 (R2031)	73,02

Nota: Para el cálculo de previsión del REVU se han utilizado los valores unitarios del presente periodo regulatorio 2020-2025, así como las instalaciones aportadas por REE que prevé que van a percibir REVU en el periodo 2026-2031. Dichas instalaciones se analizarán cuando se haga el cálculo correspondiente de retribución en dichos ejercicios.

Fuente: elaboración propia.

Como se puede ver en las tablas anteriores, la partida de la retribución del transporte debida al REVU se irá incrementando cada año conforme las instalaciones puestas en servicio con anterioridad al año 1998 vayan finalizando su vida útil regulatoria e incrementando los años transcurridos desde el fin de su vida útil regulatoria.

7.3. Consideraciones sobre el periodo de cálculo

Para calcular los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, se ha considerado la información regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, (SICORE) de los años 2022 y 2023. La elección de un periodo de cálculo de 2 años ($n-4$; $n-3$), siendo n el año de inicio del periodo regulatorio, es consistente con la adoptada en la elaboración de la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, en la que se consideraron los costes de 2016 y 2017 para el establecimiento de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento del periodo regulatorio 2020-2025.

En el momento actual se dispone de un periodo histórico de información regulatoria de costes más amplio, pero ante la diferente evolución de los costes durante este periodo, se ha estimado oportuno considerar los datos de 2022 y 2023. La utilización de un periodo de cálculo de 2 años, permite contar con muestra de costes de O&M de todas las tipologías de instalaciones.

Para obtener los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento ha sido necesario realizar análisis extensos y ajustes en la información declarada en virtud de la Circular 1/2015, 22 de julio, que han quedado documentados en el Anexo Confidencial a esta memoria. No resulta posible realizar análisis similares con los datos de la información regulatoria de costes del año 2024, presentados el 1 de julio de 2025, por no disponer de suficiente tiempo para su análisis, a fin de que pueda ser aprobada la Circular antes del 31 de diciembre de 2025. Los datos de inversión del ejercicio 2024 sí se han podido incorporar al análisis de los costes de inversión, dado que estos se componen mayoritariamente de costes directos y no requieren ajustes metodológicos complejos. La naturaleza de los costes de operación y mantenimiento, que incluyen una mayor proporción de componentes indirectos, imputaciones internas y elementos sujetos a criterios de asignación y depuración contable, exige un tratamiento más exhaustivo para garantizar su comparabilidad y trazabilidad regulatoria con los ejercicios ya analizados.

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 los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento 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 regulatorio.

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 al 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.

8.1.1. Impacto económico en la retribución a la inversión

En relación con la retribución a la inversión, tal y como se ha indicado en los apartados 7.1.2 y 7.1.3, los nuevos unitarios de referencia de inversión, tras la consideración de las alegaciones planteadas, dan lugar a un impacto global en los valores de inversión del último año del periodo regulatorio actual 2023 que asciende a un 6,4%.

Tabla 19. Impacto del valor de inversión calculado a partir de los nuevos valores unitarios de inversión en el ejercicio 2023

AÑOS	Valor de inversión a valores unitarios (ccuua) vigentes (€)	Valor de inversión a NUEVOS valores unitarios (nnuu) (€)	Diferencia (impacto) (€)	%
Total 2023	218.013.444	231.888.167	13.874.723	6,4%

Fuente: CNMC. Datos de inversión sin considerar posiciones de reserva ni equipamientos de posiciones de reserva

Asimismo, en los gráficos siguientes se muestra a nivel conjunto de empresas transportistas de manera agregada (REE, Unión Fenosa Distribución y Vall de Sòller) y a nivel empresa transportista REE, que aglutina el 99% de la inversión, los diferentes impactos para el escenario de inversión alta:

- Impacto del cambio en la tasa de retribución financiera de 5,58% a 6,46%²⁶, manteniendo los costes unitarios de inversión vigentes (ccuua) de la Orden IET2659/2015, de 11 de diciembre.
- Impacto de la actualización de los nuevos costes unitarios de inversión (nnuu) respecto a los costes unitarios de inversión vigentes (6,4%), utilizando la tasa del nuevo periodo regulatorio (6,46%), en ambos casos.
- Impacto del 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 la modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

²⁶ Propuesta de la Circular de la TRF (tasa de retribución financiera (CIR/DE/002/24))

Gráfico 4. Previsión de la retribución a la inversión en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)

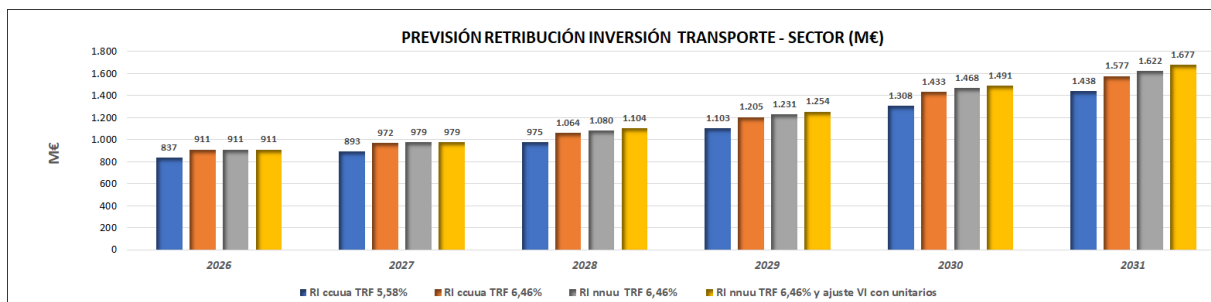
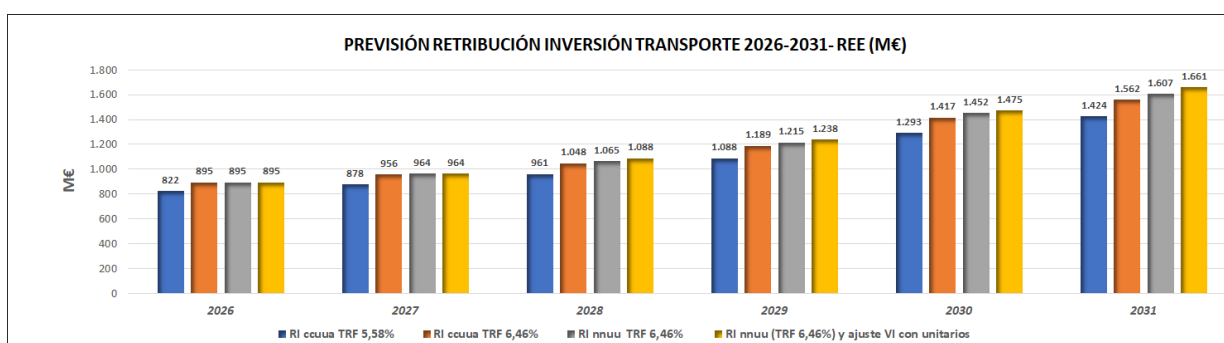


Gráfico 5. Previsión de la retribución por inversión en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)



8.1.2. Impacto económico en la retribución a la operación y mantenimiento

En relación con la retribución a la operación y mantenimiento, tal y como se ha indicado en el apartado 7.2.5, los nuevos unitarios de referencia de O&M dan lugar a un impacto global en la retribución de REE del último año del periodo 2025, sin singulares y sin factor de eficiencia, de un -6% (319 M€).

Tabla 20. Impacto de la aplicación de los nuevos unitarios a las unidades físicas (sin singulares) declaradas en SICORE en el ejercicio 2023 (REE) - (ROM 2025 sin considerar el factor retardo retributivo FRROM)

Tipo activo	ROM 2025 (M€) – Costes unitarios vigentes (ccuua)	ROM 2025 (M€)- nuevos costes unitarios (nnuu)	Ajuste ROM 2025 (%)
Total	339 ²⁷	319	-6%

²⁷ La retribución O&M calculada a partir del inventario de instalaciones (Circular Informativa 4/2021) en el ejercicio 2025 difiere ligeramente de la calculada a partir de las unidades físicas declaradas en cada ejercicio de SICORE, por las razones indicadas en la nota 21.

Dicho ajuste, como se puede ver en el citado apartado 7.2.5, es bastante conservador respecto a considerar tanto los costes O&M medios en el periodo seleccionado 2022-2023 (311 M€) como en el periodo 2018-2023 (272 M€).

A continuación, se ha procedido a estimar el factor de eficiencia θ para el siguiente periodo regulatorio, en base a la información disponible, tal y como se formula en el artículo 8.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

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

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.

Para dicha estimación del cálculo del factor de eficiencia θ , hay que considerar la retribución de operación y mantenimiento con la aplicación del factor de retardo retributivo FRROM. Por tanto, si se aplica el FRROM a los valores de la tabla 19, el factor eficiencia con el parámetro α igual 1 daría un valor de 6,6% para el siguiente periodo regulatorio. No obstante, dado que el parámetro α va a tomar el valor de 0,5, dicho factor de eficiencia θ para el siguiente periodo regulatorio ascendería a 3,3%.

Se trata en todo caso de una estimación preliminar, y sin perjuicio del valor que finalmente resulte en la resolución que establezca dicho factor de eficiencia para el periodo regulatorio 2026-2031.

Por tanto, a continuación se muestra una tabla con los valores finales de retribución O&M resultantes de la aplicación de un factor de eficiencia θ de 3,3% a las unidades físicas disponibles a fecha de 31 de diciembre de 2023, calculados a los nuevos valores unitarios de referencia:

Tabla 21. ROM total 2025 calculada con los nuevos unitarios (REE)

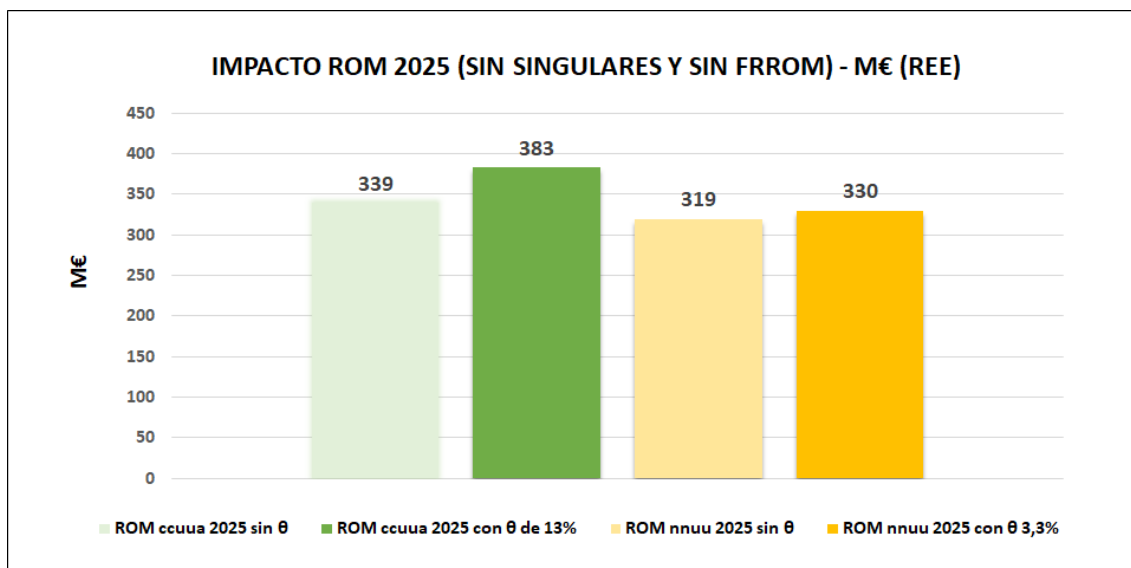
Tipo activo	ROM 2025 nnuu sin θ (M€)	ROM 2025 nnuu con θ (M€)	ROM 2025 nnuu con θ y con FRROM (M€)	ROM total con FRROM (incluyendo singulares) (M€)
Total	319	330	334	350

Como se puede ver en la anterior tabla, la retribución O&M del ejercicio 2025, tras la aplicación del factor de eficiencia θ del 3,3% a la retribución O&M de las instalaciones que disponen de valor unitario de referencia asciende a 334 M€ (considerando el factor de retardo retributivo FRROM). Si a dicha cifra se le suma la retribución O&M con FRROM de las instalaciones singulares, la retribución O&M total con FRROM del ejercicio 2025 ascendería a 350 M€.

No obstante, es importante indicar que dicho factor de eficiencia se fijará por Resolución, y estará calculado en base al inventario retributivo del ejercicio 2023 (Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo).

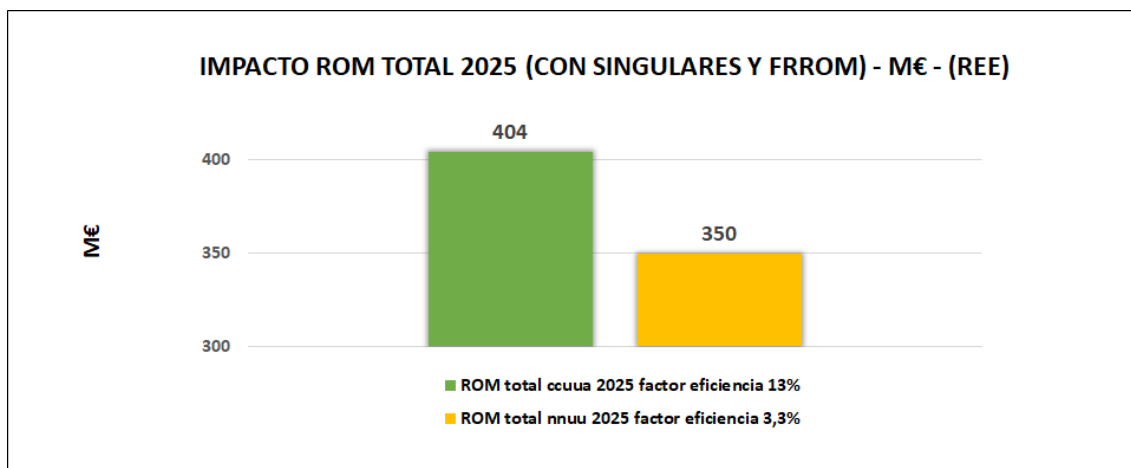
A continuación, se muestra un gráfico para las instalaciones de REE que no son singulares donde se compara la retribución de operación y mantenimiento sin FRROM del último año del periodo vigente (ROM 2025) calculada a costes unitarios vigentes (ccuua) respecto a la calculada con los nuevos costes unitarios (nnuu), así como la retribución de operación y mantenimiento con los diferentes factores de eficiencia aplicados (13% en el periodo vigente y 3,3% en el nuevo periodo regulatorio):

Gráfico 6. Comparativa ROM 2025 sin FRROM con costes unitarios vigentes (ccuua) y factor eficiencia vigente respecto a ROM 2025 sin FRROM con nuevos costes unitarios (nnuu) y factor eficiencia nuevo periodo (unidades físicas²⁸ SICORE no singulares) – (REE)



En el siguiente gráfico, se muestra la misma comparativa para REE, pero considerando en la ROM 2025 el FRROM y las instalaciones singulares:

Gráfico 7. Comparativa ROM total 2025 con singulares y FRROM – (REE)



²⁸ La retribución O&M calculada a partir del inventario de instalaciones (Circular Informativa 4/2021) en el ejercicio 2025 difiere ligeramente de la calculada a partir de las unidades físicas declaradas en cada ejercicio de SICORE, por las razones indicadas en la nota 21

Por último, se ha realizado una previsión para todo el periodo regulatorio 2026-2031 considerando las instalaciones que se prevé que estarán puestas en servicio a lo largo de dicho periodo regulatorio.

En los gráficos siguientes se muestra a nivel conjunto de empresas transportistas de manera agregada (REE, Unión Fenosa Distribución y Vall de Sóller) y a nivel empresa transportista REE, que aglutina el 99% de la inversión, los diferentes impactos en la retribución a la operación y mantenimiento:

- Impacto de la actualización de los costes unitarios de operación y mantenimiento (nnuu) respecto a los costes unitarios de operación y mantenimiento vigentes (ccuua), utilizando la tasa del nuevo periodo regulatorio (6,46%) en ambos casos.
- Impacto de la aplicación del factor eficiencia estimado para el nuevo periodo regulatorio.

Gráfico 8. Previsión de la retribución operación y mantenimiento en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)

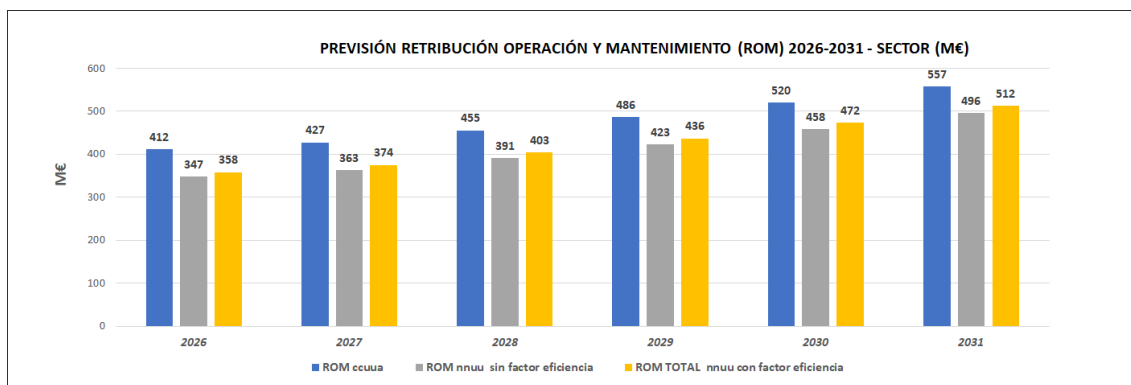
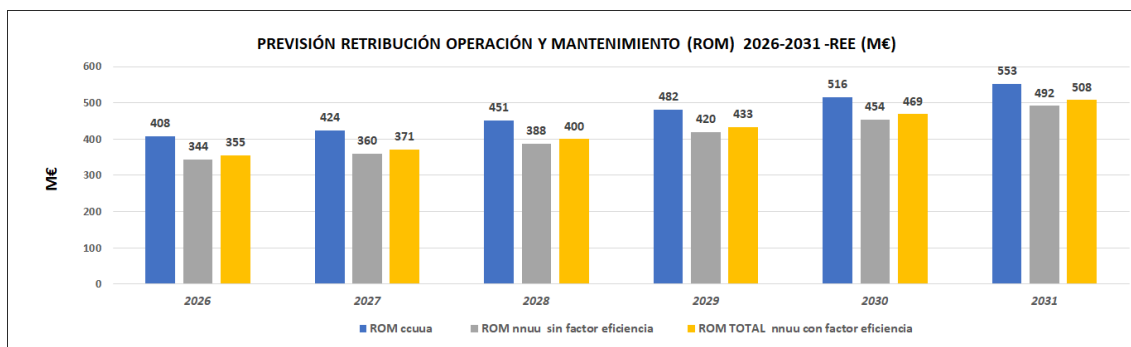


Gráfico 9. Previsión de la retribución operación y mantenimiento en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)



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 circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y 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 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 establecer nuevos valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento, antes del comienzo del siguiente periodo regulatorio 2026-2031, adaptando los valores unitarios de referencia a los costes de inversión y operación y mantenimiento observados, según la información disponible procedente de las Circulares 1/2015, de 22 de julio, y 4/2021, de 5 de mayo.

Asimismo, se considera que la agrupación de los valores unitarios de referencia en una única Circular, derogando la Circular 7/2019 y desplazando los valores unitarios de inversión de la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, aporta una mayor claridad normativa.

La elaboración de esta Circular se ha realizado utilizando las fuentes de información disponibles en la CNMC, tanto la información regulatoria de costes de la Circular 1/2015, de 22 de julio, como la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo. Por lo cual, no se han generado cargas administrativas adicionales que hayan supuesto un coste adicional.

9. CONCLUSIONES

Mediante esta Circular se establecen nuevos valores unitarios de referencia de inversión, que desplazan los de la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre.

Tras los ajustes realizados en los valores de inversión y de operación y mantenimiento, se han obtenido los nuevos valores revisados teniendo en cuenta la información más actualizada posible para su aplicación al nuevo periodo regulatorio.

La aplicación de los nuevos valores unitarios de referencia de inversión sobre las instalaciones puestas en servicio en 2023, tras la consideración de las alegaciones planteadas, implica un incremento estimado del valor de inversión de dichas instalaciones que asciende a **6,4%**.

El valor de inversión se recupera a lo largo de la vida regulatoria de cada instalación, en los términos establecidos en la Circular 5/2019.

Asimismo, mediante esta Circular se establecen nueve instalaciones tipo nuevas, en particular la TI-175 y de la TI-184 a la TI-191, relacionadas con infraestructuras de transporte que utilizan nuevas tecnologías para dotar de una mayor seguridad, calidad y eficiencia a dichas infraestructuras para el suministro de energía eléctrica, así como dar cumplimiento a nuevos requerimientos y exigencias normativas.

También, mediante esta Circular se establecen nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado, que se emplearán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte eléctrico, derogando los de la Circular 7/2019, de 5 de diciembre.

La aplicación de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento ha dado lugar a un impacto final agregado sobre la retribución estimada de operación y mantenimiento del ejercicio 2025, sin factor de retardo retributivo, calculada a partir de las unidades físicas no singulares puestas en servicio hasta el 31 de diciembre de 2023 declaradas en la Circular 1/2015, de un **-6%**.

No obstante lo anterior, esta reducción resulta menor al aplicar un factor de eficiencia θ , que conforme a la información disponible, arrojaría un valor preliminar del +3,3%. Todo ello, sin perjuicio del valor que finalmente resulte en la resolución que establezca su valor para el periodo regulatorio 2026-2031.