

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA DE
CIRCULAR 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**

XX de XX de 2019

CIR/DE/008/19

Índice

1 OBJETO	4
2 ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE	4
3 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	6
4 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR	8
5 OBJETO DE LA CIRCULAR	9
6 NORMATIVA A LA QUE AFECTA	9
7 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO	9
7.1 Descripción de la metodología actual de cálculo de la retribución de la actividad de transporte establecida en el Real Decreto 1047/2013	9
7.2 Estructura de la Circular y aspectos generales	11
7.2.1 Introducción: líneas generales de la nueva metodología	11
7.2.2 Estructura de la Circular	12
7.2.3 Objeto y ámbito de aplicación	13
7.2.4 Periodos regulatorios de aplicación	13
7.3 Principales novedades de la nueva metodología	13
7.3.1 Disposiciones relativas al cálculo de la retribución por inversión de instalaciones no singulares	13
7.3.2 Cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento	14
7.3.3 Cálculo de retribución de instalaciones singulares	15
7.3.4 Retribución por costes de extensión de vida útil de las instalaciones de la red de transporte	16
7.3.5 Planes de inversión a efectos retributivos	17
7.3.6 Incentivo a la mejora de la disponibilidad	18
7.3.7 Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades	19
7.3.8 Disposición derogatoria	19
7.3.9 Entrada en vigor e inicio de aplicación	19
8 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR	20
8.1 Impacto económico	20
8.1.1 Impacto de las modificaciones en la metodología de cálculo de la retribución a la inversión.	20

8.1.2	Impacto de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento.	20
8.1.3	Impacto de la metodología aplicada para la extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte	21
8.1.4	Impacto de la modificación del incentivo a la disponibilidad	24
8.1.5	Impacto global de las modificaciones propuestas	24
8.2	Otros impactos	26
8.3	Análisis coste-beneficio	26
9	MODIFICACIONES CONSECUENCIA DE LA NUEVA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE	26
10	CONCLUSIONES	28

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR 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

1 OBJETO

El objeto de la presente memoria justificativa consiste en detallar y explicar las modificaciones y novedades introducidas por la propuesta de Circular de la CNMC por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

En este sentido, si bien las modificaciones introducidas son continuistas en lo principal con la metodología anterior, establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, se han modificado determinados aspectos que, en base a la experiencia acumulada, requerían una modificación, priorizando la mejora y actualización de la red existente y contemplando nuevas inversiones en redes inteligentes, que permitan a la red de transporte gestionar las funcionalidades requeridas. Para ello, entre otros aspectos, deberán establecerse nuevos valores unitarios de referencia de inversión y operación y mantenimiento para algunas de las nuevas inversiones previstas.

Asimismo, la nueva metodología propuesta posibilita el alargamiento de vida útil de las instalaciones, de forma que se rentabilicen las inversiones y gastos necesarios de las empresas transportistas, lo que supone un ahorro para el consumidor y para el sistema en su conjunto.

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 ha procedido a reforzar y clarificar 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. Con ello, se pretende la obtención de rentabilidades adecuadas en relación con el riesgo de la actividad.

Siguiendo los principios señalados, el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución

de la actividad de transporte de energía eléctrica, determinó una formulación de la retribución de los activos de transporte orientada a la aportación de estabilidad regulatoria y a la reducción de los costes de financiación de la actividad de transporte y, por ende, de los del sistema eléctrico.

Cabe señalar que, en el citado Real Decreto 1047/2013, se establecía que el año de inicio del primer periodo regulatorio sería el siguiente al que se produjera la aprobación de las ordenes referentes a los valores unitarios de referencia para las instalaciones de transporte peninsulares y no peninsulares.

A este respecto, la aprobación de 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 emplean en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica, permitió que, a partir del 1 de enero de 2016, se iniciara el primer periodo regulatorio.

Así pues, el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, se aplicó por primera vez en el cálculo de la retribución del año 2016, la cual fue fijada en la Orden IET/981/2016, de 15 de junio, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2016.

En este sentido, es preciso señalar que se encuentra pendiente de resolución el procedimiento de declaración de lesividad para el interés público de dicha Orden IET/981/2016, de 10 de junio, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2016, respecto de la retribución fijada para Red Eléctrica de España, S.A. (REE).

Es por ello por lo que, a la fecha de elaboración de la presente memoria, se encuentran pendientes de aprobación las retribuciones de la actividad de transporte de los ejercicios 2017, 2018 y 2019.

Con fecha 11 de enero de 2019, se aprobó el Real Decreto-ley 1/2019, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la CNMC a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación con 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.

El Real Decreto-ley modifica el artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y asigna a esta Comisión la función de 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 y distribución de energía eléctrica, conforme las orientaciones de política energética. Las Circulares de la Comisión

Nacional de los Mercados y la Competencia deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

Adicionalmente, el referido Real decreto-ley 1/2019 establece lo siguiente en su disposición transitoria segunda:

“Las metodologías, parámetros y la base de activos de la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica y gas natural y de las plantas de gas natural licuado aprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia resultarán de aplicación una vez finalizado el primer periodo regulatorio.

La fijación de las cuantías de la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, regasificación, transporte y distribución de gas recogidas en el artículo 7.1 bis de la Ley 3/2013, de 4 de junio, pasarán a ser ejercidas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y serán aplicables a partir del 1 de enero de 2020.”

Es por ello por lo que corresponde a la CNMC establecer, a partir del ejercicio 2020, una metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, que contemple los principios retributivos legales introducidos en la actividad de transporte de energía eléctrica por la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, así como una formulación para retribuir los activos de transporte con una metodología clara, estable y predecible, que contribuya a aportar estabilidad regulatoria, reduciendo los costes de financiación de la actividad de transporte y, con ellos, los del sistema eléctrico.

3 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

En fecha 14 de febrero de 2019, la CNMC informó al Ministerio para la Transición Ecológica de las fechas previstas para la tramitación de las Circulares a desarrollar por la CNMC en 2019, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto-ley 1/2019. En lo que se refiere a la propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, la CNMC indicó lo siguiente:

Circular de desarrollo normativo	Descripción	Fecha prevista de inicio de tramitación (audiencia)	Fecha prevista de adopción
Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.	Metodología para determinar la retribución de los activos de transporte de una forma transparente, estable y predecible que contribuya a aportar estabilidad regulatoria, que contemple la eficiencia tanto en la construcción de las instalaciones de transporte como	30/06/2019	01/10/2019

Circular de desarrollo normativo	Descripción	Fecha prevista de inicio de tramitación (audiencia)	Fecha prevista de adopción
	<p>en la operación y mantenimiento de las mismas, con criterios homogéneos en todo el Estado y al mínimo coste para el sistema. Asimismo, se determinarán criterios que permitan controlar el volumen de inversión en aras a permitir la sostenibilidad del sistema eléctrico. En dicha metodología retributiva se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada.</p>		

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

Posteriormente, en fecha 5 de abril de 2019, el Ministerio aprobó la Orden TEC/406/2019, por la que se establecen orientaciones de política energética a la CNMC. Esta Orden, en su artículo sexto, sobre la Circular de metodología de retribución del transporte de electricidad, dictamina:

- “1. Para asegurar la sostenibilidad del sistema eléctrico y la seguridad de suministro, la nueva metodología debería procurar que los cambios en las metodologías que, en su caso se introduzcan, vengán acompañados de mecanismos de absorción gradual de los mismos.*
- 2. Con el objetivo de hacer posible la penetración de las energías renovables en el sistema eléctrico y poder así cumplir los objetivos en materia de energía y clima, la metodología debería retribuir de manera adecuada las nuevas necesidades de inversiones que se derivarán de la Planificación 2021-2026, tanto en cuanto al volumen como en cuanto a su naturaleza (activos para la gestión inteligente de la red basados en tecnologías de la información y las comunicaciones, con menores periodos de retorno y mayor incertidumbre), repartiendo adecuadamente los riesgos entre el titular de la red, los usuarios y los consumidores, al objeto de garantizar un suministro al mínimo coste.*
- 3. La metodología de retribución debería incorporar un principio de prudencia financiera requerida a los titulares de activos de red.*
- 4. La metodología de retribución debería incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de contribuir a una gestión óptima de los recursos nacionales y bajo el principio de optimizar el retorno para los consumidores y mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado.”*

En este apartado se recogerá un resumen de las principales aportaciones y alegaciones recibidas en el trámite de consulta pública, así como cualquier otra cuestión relevante que surja en la misma y descripción de más trámites significativos (Tramitación RDL 1/2019, Consejo Consultivo de Electricidad).

4 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR

Desde el primigenio Real Decreto 2819/1998 hasta el Real Decreto 1047/2013, las diversas modificaciones normativas han tenido como objeto el lograr un sistema más eficiente, predecible y estable.

El Real Decreto 1047/2013 ha fijado las bases para el cálculo de la retribución de las empresas transportistas, aplicable a períodos normativos de 6 años, basada en la fijación de valores estándares en aquello en que fuese posible y estableciendo un incentivo para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.

El Real Decreto-ley 1/2019 recoge las competencias de la CNMC como autoridad reguladora nacional en relación a la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

Dado que el nuevo periodo regulatorio comienza en enero de 2020, es evidente que no resultaría posible una modificación radical del modelo retributivo del Real Decreto 1047/2013. Por ello, se ha optado por mantener el modelo actual en lo sustancial, modelo que es ampliamente homologable con los empleados en la gran mayoría de países de nuestro entorno y que ha dado resultados que conducen por la senda correcta. No obstante, tanto las nuevas necesidades futuras como la experiencia acumulada en estos cuatro años llevan a la necesidad de modificar el modelo incluyendo mejoras que permitan:

- a) Incluir un reparto equitativo de las mejoras de eficiencia entre empresas transportistas y consumidores.
- b) Cumplir con el reto de adecuar las redes con las nuevas inversiones necesarias para la descarbonización del sistema.
- c) Mejorar los incentivos para el alargamiento de vida útil de las instalaciones y para la implementación de sistemas novedosos de gestión de la red.
- d) Reformular el incentivo de calidad y de pérdidas, englobando éste último al anteriormente existente incentivo de fraude.

Por último, cabe también reseñar la modificación introducida en la tasa de retribución financiera, que pasa a ser la calculada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En definitiva, esta propuesta de Circular, recogida en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013, se adecua a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dado

que responde a los principios de necesidad y eficiencia. Esta Circular es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los objetivos que persigue, adecuándose a los principios de política energética publicados por el Ministerio.

5 OBJETO DE LA CIRCULAR

La presente Circular tiene por objeto establecer la metodología para determinar la cuantía a retribuir a las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica por la construcción, operación y mantenimiento de éstas a partir del ejercicio 2020, con criterios homogéneos en todo el Estado y al menor coste posible para el sistema, siendo de aplicación a todos los activos de transporte que, a la entrada en vigor de la presente circular, se encuentren en servicio y eléctricamente activos y que, por sus características, sean catalogados como red de transporte, de acuerdo a los criterios establecidos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

6 NORMATIVA A LA QUE AFECTA

La propuesta de Circular viene a regular, sobre la base de las competencias concedidas por el Real Decreto-ley 1/2019 a la CNMC, el establecimiento de la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte, afectando al Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, en lo que se refiere al régimen de retribución, en particular, a los artículos de los capítulos del I al VIII, así como a cualquier disposición normativa en tanto se oponga a lo contenido en esta circular que se haya dictado por la CNMC en aplicación de sus funciones.

7 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO

7.1 Descripción de la metodología actual de cálculo de la retribución de la actividad de transporte establecida en el Real Decreto 1047/2013

A continuación, se describe brevemente la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte actualmente vigente, establecida en el Real Decreto 1047/2013, al objeto de poner de manifiesto más adelante las principales modificaciones introducidas mediante la nueva metodología.

El Real Decreto 1047/2013 aplica los siguientes principios retributivos establecidos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico:

- a) El devengo y el cobro de la retribución generado por instalaciones de transporte puestas en servicio el año n se iniciará desde el 1 de enero del año $n+2$.
- b) La retribución en concepto de inversión se hará para aquellos activos en servicio no amortizados tomando como base para su retribución financiera el valor neto de los mismos.

- c) Al efecto de permitir una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo, la tasa de retribución financiera del activo con derecho a retribución a cargo del sistema eléctrico estará referenciado al rendimiento de las Obligaciones del Estado a diez años en el mercado secundario incrementado con un diferencial adecuado.
- d) La metodología de retribución de la actividad de transporte deberá contemplar incentivos económicos, que podrán tener signo positivo o negativo, para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.
- e) Las metodologías retributivas que se establezcan con cargo a los ingresos del sistema eléctrico tendrán únicamente en consideración los costes derivados de aplicación de dichos criterios.

Recogiendo todos los principios señalados, el citado real decreto estableció una formulación para retribuir los activos de transporte con el siguiente esquema:

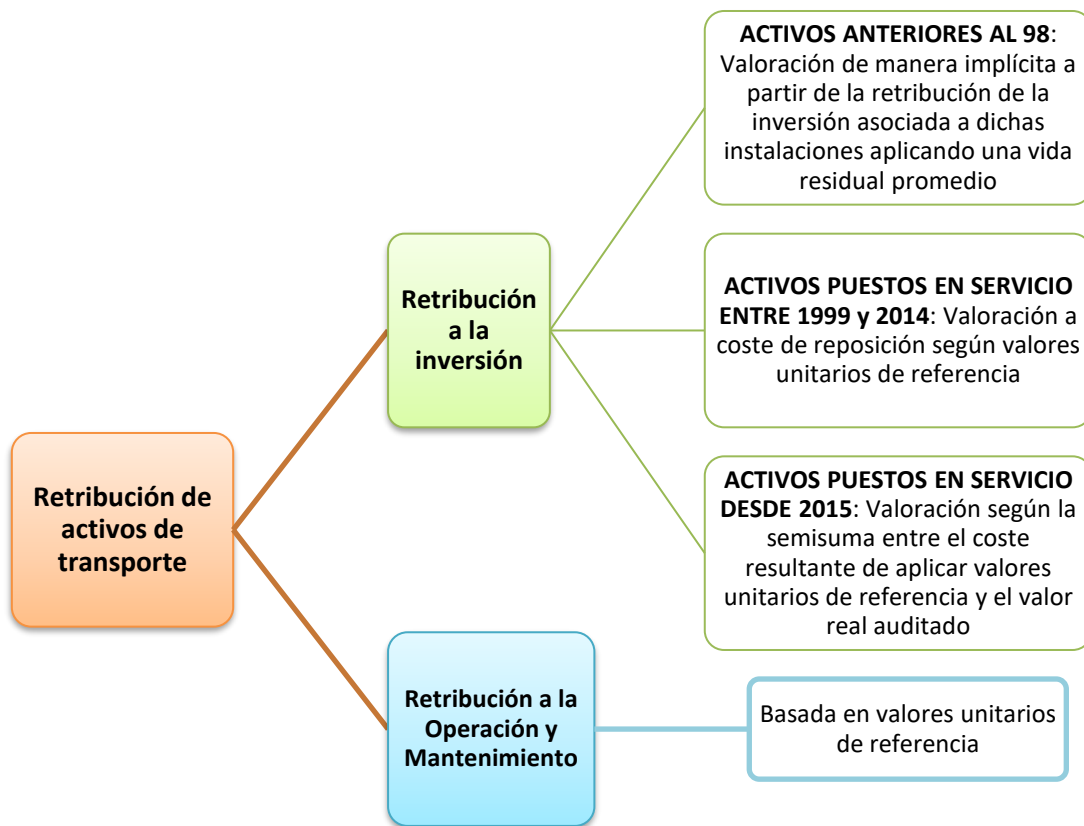


Figura 1: Metodología retributiva establecida en el Real Decreto 1047/2013

En relación con el incentivo a la disponibilidad de las instalaciones de las empresas transportistas establecido en el Real Decreto 1047/2013, está asociado al grado de disponibilidad ofrecido por sus instalaciones de transporte el año n-2 y limitado entre el -3,5% y el +2,5% de la retribución por O&M del año n.

En este sentido, se entiende por índice de indisponibilidad anual de una instalación j el año n-2 a la siguiente relación:

$$II_j^{n-2} = \frac{t_j}{T_j} \cdot 100$$

Tiempo de indisponibilidad
 Número de horas del periodo en que es analizada la disponibilidad (por defecto, un año)

Dicho índice se calcula por familia de instalaciones de manera ponderada según la potencia nominal de cada instalación.

Posteriormente, el índice ponderado de disponibilidad global de una empresa se calcula como:

Índice de disponibilidad anual de una instalación : $ID_j^{n-2} = 100 - II_j^{n-2}$
Índice de disponibilidad de una familia de instalaciones: $IDF_{n-2}^i = 100 - IIF_{n-2}^i$

Índice ponderado de disponibilidad global de una empresa:

$$D_{n-2}^i = \sum_{\forall F} IDF_{n-2}^i \cdot k_{F, n-2}$$
 Peso de cada una de las familias en el cálculo de la disponibilidad total de la red de una empresa

Finalmente, el incentivo de disponibilidad que la empresa *i* percibirá en el año *n* se establece en función de un índice ponderado de disponibilidad global mínimo exigido a cada empresa para no ser penalizada, así como del valor del índice ponderado de disponibilidad establecido como objetivo para el periodo regulatorio que corresponda.

7.2 Estructura de la Circular y aspectos generales

En este apartado se describen y explican las modificaciones introducidas en la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte, poniendo especial énfasis en la comparativa con la metodología actualmente vigente.

7.2.1 Introducción: líneas generales de la nueva metodología

La propuesta de Circular mantiene las bases de la metodología retributiva establecida en Real Decreto 1047/2013, introduciendo una serie de modificaciones que persiguen la optimización de los costes para el sistema, fomentando el principio de reconocimiento de las inversiones y gastos incurridos por las empresas transportistas eficientes y bien gestionadas.

En este sentido, se destacan las siguientes modificaciones respecto a la metodología actualmente vigente, las cuales se desarrollan en detalle a lo largo de la presente memoria:

- Se establece un límite de valor de inversión retribuable para aquellas instalaciones con un valor real de inversión superior a los costes unitarios de referencia.
- El valor de las ayudas públicas procedentes de organismos de la Unión Europea que no se detrae se limita a 5 M€.
- Se calcula la retribución en concepto de operación y mantenimiento por familia de instalaciones, en base a la clasificación establecida en el anexo I de la Circular normativa.
- Se establece un factor de eficiencia a la operación y mantenimiento de las instalaciones con el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a las revisiones de costes unitarios realizadas en base a los costes realmente incurridos por las mismas.
- Se modifica el término retributivo referido a los costes de extensión de vida útil de las instalaciones, con el objetivo de incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva.
- Se aclaran los criterios aplicables a las instalaciones singulares y su régimen retributivo, con el objeto de adaptar su retribución a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.
- Se modifica la forma de calcular el valor máximo de inversión anual en la red de transporte de energía eléctrica a retribuir por el sistema eléctrico con cargo a peajes.
- Se modifica el incentivo a la mejora de la disponibilidad, con el objeto de incentivar una gestión más eficiente por parte de las empresas transportistas.

7.2.2 Estructura de la Circular

La Circular propuesta se estructura en siete capítulos, que abarcan los siguientes aspectos:

- Capítulo I: trata las disposiciones generales que describen el objeto de la Circular, su ámbito de aplicación, los criterios generales de retribución de la actividad de transporte y los periodos regulatorios de aplicación.
- Capítulo II: describe el detalle de la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte.
- Capítulo III: establece los criterios relativos a los planes de inversión de las empresas transportistas a efectos de la retribución de las actividades reguladas.
- Capítulo IV: regula determinadas situaciones especiales que requieren un tratamiento específico.

- Capítulo V: recoge la metodología de cálculo del incentivo a la mejora de la disponibilidad.
- Capítulo VI: establece las obligaciones de información de las empresas transportistas necesarias para el cálculo retributivo.
- Capítulo VII: establece un ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades, es decir establece un control de subsidios cruzados entre actividades reguladas y en competencia.

Para terminar, la Circular incluye una disposición adicional que pretenden regular y facilitar el procedimiento de implementación de la misma durante el primer periodo regulatorio de aplicación.

7.2.3 Objeto y ámbito de aplicación

El objeto de la Circular propuesta es establecer la metodología para determinar la cuantía a retribuir a las empresas que desarrollan la actividad de transporte de energía eléctrica con el fin de garantizar la adecuada prestación del servicio, con criterios homogéneos en todo el Estado y al menor coste posible para el sistema.

7.2.4 Periodos regulatorios de aplicación

Los periodos regulatorios tendrán una duración de 6 años. El primer periodo regulatorio de aplicación de la metodología de retribución recogida en la presente Circular comenzará el 1 de enero de 2020.

7.3 Principales novedades de la nueva metodología

7.3.1 Disposiciones relativas al cálculo de la retribución por inversión de instalaciones no singulares

En la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013, el valor de inversión retribuable de las nuevas instalaciones se calculaba, instalación a instalación, mediante la semisuma entre el valor real de inversión declarado por las empresas transportistas y el valor resultante de aplicar los valores unitarios de referencia establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre.

La metodología propuesta mantiene el criterio de cálculo establecido en el citado Real Decreto 1047/2013, si bien a aquellas inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia, además de exigirles la aportación de una auditoría técnica que justifique que los costes incurridos son superiores a los valores unitarios de referencia por sus especiales características y/o problemáticas, se les limita el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema. En estos casos, el valor de inversión retribuable se calculará a partir del valor unitario de referencia correspondiente según la tipología de instalación, incrementado en un 12,5%.

7.3.2 Cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento

La metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013 para el cálculo de la retribución por operación y mantenimiento estaba basada en la aplicación de valores unitarios de referencia a las instalaciones en servicio en el año n-2.

En la circular propuesta, se propone una revisión de los citados valores unitarios de referencia para adaptarlos a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.

Adicionalmente, se introduce un factor (θ^i) que tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a la citada revisión de costes unitarios. Dicho factor se calculará el primer año de cada periodo regulatorio para cada una de las empresas. Se establece como un determinado porcentaje de la diferencia entre la retribución por operación y mantenimiento correspondiente al último año del periodo regulatorio anterior, calculada según los valores unitarios de referencia de dicho periodo regulatorio, y los valores de referencia propuestos para el nuevo periodo regulatorio. Con este factor se pretende repartir entre el sistema y la empresa i, para el período regulatorio siguiente, las ganancias en eficiencia que ha obtenido dicha empresa i en el período anterior.

De esta forma, la retribución en concepto de operación y mantenimiento a percibir por cada empresa transportista por el conjunto de instalaciones no singulares de su red de transporte el año n, se verá incrementada respecto a la calculada según los valores unitarios de referencia vigente de acuerdo a la siguiente expresión:

$$ROM_n^i = \sum_{\forall F} ROM_{n,ccuu}^{F,i} \cdot (1 + \theta^i)$$

En la figura 3 se ilustra la metodología de ajuste propuesta:

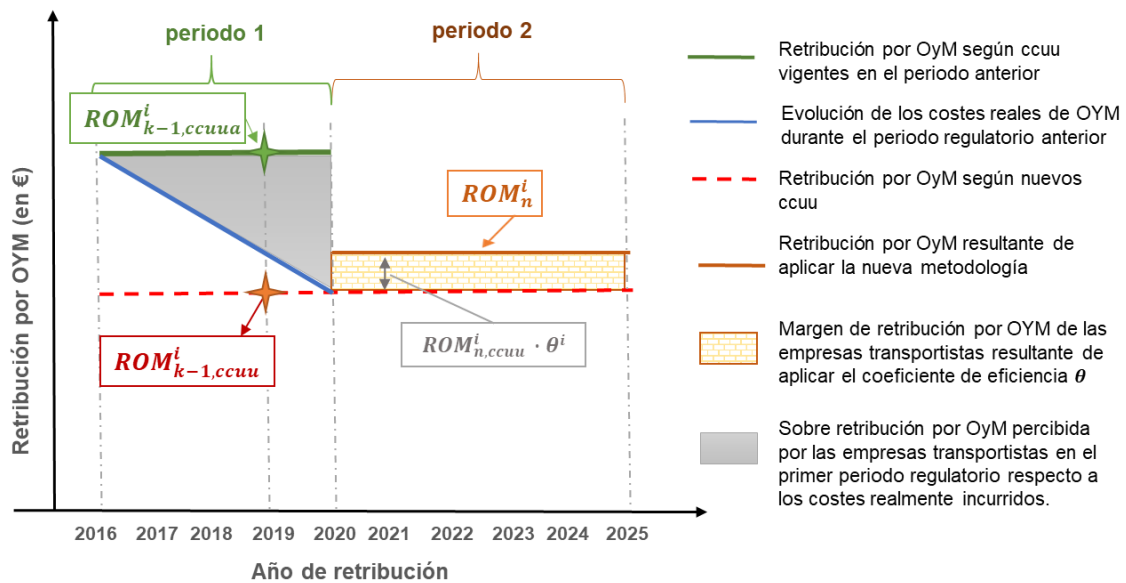


Figura 2: Metodología de cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento

Cabe señalar que, en la figura, por simplicidad, se ha considerado constante en cada periodo la retribución por operación y mantenimiento aplicando unos valores unitarios de referencia determinados, si bien esto no es realmente así, ya que dicha retribución se ve afectada por las nuevas instalaciones que entran en servicio, y, en su caso, las bajas que se produzcan en las instalaciones existentes. No obstante, a efectos prácticos, la influencia de la retribución por operación y mantenimiento de las nuevas instalaciones no es significativa sobre el conjunto de los activos en servicio.

Como se ha señalado, el factor de eficiencia (θ^i) se establece como un determinado porcentaje de la diferencia entre la retribución por operación y mantenimiento correspondiente al último año del periodo regulatorio anterior, calculada según los valores unitarios de referencia de dicho periodo regulatorio, y los valores de referencia propuestos para el nuevo periodo regulatorio, según la siguiente expresión:

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

Para el primer periodo regulatorio, el porcentaje α tomará el valor de 0,2.

7.3.3 Cálculo de retribución de instalaciones singulares

Según se establecía en el Real Decreto 1047/2013, las inversiones singulares son aquellas cuyas características de diseño, configuración, condiciones operativas o técnicas constructivas no están recogidas en la orden que fija los valores unitarios de referencia.

De la experiencia derivada del cálculo retributivo de los últimos ejercicios se ha detectado que la redacción dada por el Real Decreto 1047/2013 era imprecisa en algunos aspectos relacionados, tanto con la información aportada por las empresas transportistas en la solicitud de singularidad, como con la determinación del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema.

Al objeto de aclarar dichas imprecisiones, se ha revisado la redacción relativa a la retribución de este tipo de instalaciones, tanto en lo relativo a la retribución por inversión como por operación y mantenimiento.

Adicionalmente, en el cálculo de la retribución por operación y mantenimiento de las instalaciones singulares, se ha introducido un coeficiente β que permitirá ajustar el valor de retribución por operación y mantenimiento a los costes reales de explotación una vez puesta en servicio la instalación singular en base a la información real sobre los costes de explotación incurridos aportada por la empresa transportista en sus declaraciones a la CNMC. La introducción de dicho coeficiente se justifica por el hecho de que, dadas las especiales características de estas instalaciones, que hacen complicado estimar sus costes reales de explotación, en algunos casos la estimación de la retribución de operación y mantenimiento presentada en la solicitud de singularidad difiere de manera significativa de los costes realmente incurridos por las empresas transportistas, lo que ocasiona un coste adicional e innecesario al sistema.

7.3.4 Retribución por costes de extensión de vida útil de las instalaciones de la red de transporte

Se han establecido dos posibles mecanismos que vienen a incentivar el alargamiento de la vida útil de las instalaciones. En todo caso, es preciso que las instalaciones susceptibles de alargamiento cumplan dos condiciones:

- Por un lado, individualmente deben haber alcanzado el fin de su vida útil.
- Por otro lado, las mismas deben seguir en operación.

De no cumplir cualesquiera de estas obligaciones no podrán acogerse a ningún mecanismo de alargamiento de vida útil.

El primer mecanismo, y más sencillo, consiste en acogerse a un aumento de la retribución por operación y mantenimiento. Dicha retribución se establece a través del parámetro REVU (Retribución por Extensión de Vida útil), una vez finalizada la vida útil regulatoria de la instalación, siempre y cuando se acredite la disponibilidad efectiva de la misma, mediante la siguiente expresión:

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

Donde,

$REVU_n^j$ es la retribución por operación y mantenimiento para el año “n” de la instalación j, que incluye un incremento por haber superado su

vida útil regulatoria y continuar en servicio, siempre y cuando se acredite la disponibilidad efectiva de la misma.

ROM_n^j es la retribución por costes de operación y mantenimiento que le correspondería a la instalación j en el año n , según la aplicación de los valores unitarios de referencia en vigor 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 detalla en la tabla siguiente:

Periodo (años x)	μ_n^j
5 primeros años	1,15
Años 6 a 10	$1,15 + 0,01 \cdot (X - 5)$
Años 11 a 15	$1,20 + 0,02 \cdot (X - 10)$
A partir del año 16	$1,30 + 0,03 \cdot (X - 15)$

Tabla 2: Coeficiente de extensión de vida útil de las instalaciones en función del número de años transcurridos desde la finalización de la misma¹

El segundo mecanismo consiste en que, una vez una instalación concreta de transporte haya alcanzado su vida útil regulatoria, si se acredita que se han realizado una serie de inversiones en renovación y mejora, necesarias, que no se deban a actuaciones motivadas por una dejación de un adecuado mantenimiento que se debiera haber realizado con anterioridad, y cuyo análisis coste-beneficio resulte positivo, la CNMC podrá aprobar el reconocimiento de un valor de la inversión y un tiempo de vida útil para dichas actuaciones de renovación y mejora sobre la instalación j . A estos efectos, mediante resolución, la CNMC determinará la información necesaria para calcular la retribución a la inversión de dichas actuaciones de renovación y mejora.

Desaparece en consecuencia el mecanismo establecido en el Real Decreto 2017/2013 para las instalaciones anteriores a 1998, según el cual un incremento de inversión en renovación y mejora en unas instalaciones ampliaba la vida útil del conjunto. Con esta circular la cuantía a reconocer es individual y para las inversiones en renovación y mejora para una instalación concreta.

7.3.5 Planes de inversión a efectos retributivos

A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 37 de la Directiva (UE) 2009/72/CE, así como en la trasposición a la normativa nacional establecida por el artículo 7.7, de la Ley 3/2013, derivada del traspaso de competencias tras la publicación del Real Decreto-ley 1/2019, se ha procedido a establecer una limitación anual a la inversión máxima retribuable.

¹ El parámetro μ_n^j no podrá tomar un valor superior a 2.

La principal novedad en este sentido es el cambio en la limitación que se aplica a los mismos, si bien su revisión sigue siendo de carácter anual. De esta manera, el citado límite máximo de inversión anual, que se calculaba en el citado Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, en base a un porcentaje del Producto Interior Bruto, cambia su formulación y pasa a introducir en su determinación factores tan sensibles al desarrollo de las inversiones de la red de transporte como el incremento máximo de demanda y la penetración de energía renovable. De igual forma, se ha incluido un factor de escala que considera la elasticidad de las inversiones frente a dichos incrementos de demanda y potencia renovable instalada. El establecimiento de este límite máximo anual permite a las empresas transportistas tener una previsión razonable de la evolución de los costes del sistema motivados por esta actividad, emitiendo una señal de estabilidad que garantiza la inversión a las empresas transportistas.

En cualquier caso, se establece la necesidad de coherencia unívoca entre los planes de inversión previstos por los titulares de las redes de transporte y la planificación nacional, así como las autorizaciones de desarrollo de las redes competencia de las Comunidades y Ciudades Autónomas, a fin de engranar las competencias de las distintas Administraciones implicadas.

De esta forma, del análisis de los planes de inversión propuestos se derivarán los resultados de supervisión a incluir en el informe anual que se remita a la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía y a la Comisión Europea.

Por otro lado, se mantiene el control efectivo de las inversiones previstas, haciéndose hincapié en la necesidad de informar de las incidencias e imprevistos no contemplados que pudieran surgir, requiriéndose, para estos últimos, que cuenten con la aprobación de la autoridad competente que corresponda.

7.3.6 Incentivo a la mejora de la disponibilidad

La metodología propuesta en la Circular mantiene la formulación establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, si bien se modifica el valor de D^{\min} , definido como el índice ponderado de disponibilidad global mínimo exigido a la empresa i el año $n-2$, para no ser penalizada.

Si bien el citado Real Decreto 1047/2013 establecía que este valor debía calcularse a partir del valor medio del índice ponderado de disponibilidad global de la empresa i de los 3 años previos al $n-2$ menos 0.5, se considera más apropiado eliminar la minoración a este parámetro, de tal forma que la empresa transportista tenga un incentivo real a mejorar la disponibilidad de sus instalaciones. Con la formulación anterior un transportista que no mejoraba o, incluso, que empeoraba, podía obtener una retribución por este incentivo, lo que no parece apropiado.

En la figura siguiente se incluye la evolución del índice de indisponibilidad anual nacional en los últimos ejercicios, según la información estadística publicada por REE:

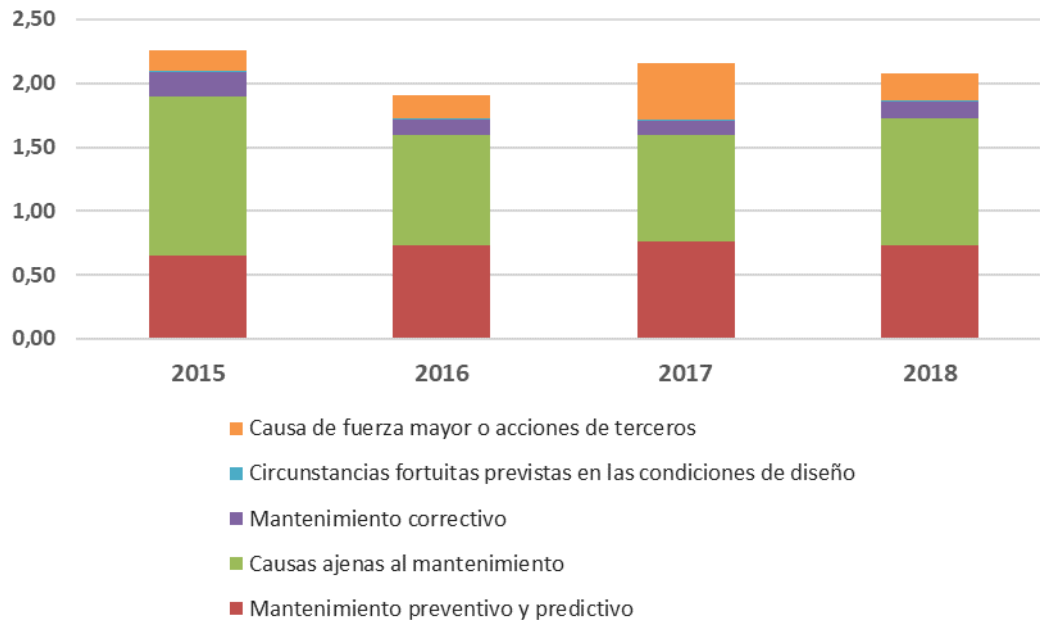


Figura 3: Evolución del índice de indisponibilidad anual nacional

Como se desprende del gráfico anterior, en los últimos años no se ha observado mejora alguna en la disponibilidad global de las instalaciones de la red de transporte, lo que justifica la necesidad de modificar el incentivo en el sentido propuesto.

Asimismo, con la misma finalidad, se propone una modificación del valor de la disponibilidad objetivo, $D_{objetivo_periodo}$, pasando del valor de 98,5 establecido en el Real Decreto 1047/2013, a un valor de 99 para el primer periodo regulatorio de aplicación de la circular.

7.3.7 *Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades*

Con el objeto de compartir entre el sistema eléctrico y la empresa transportista las ganancias obtenidas, y de no producir distorsiones en otros mercados no regulados, derivados de la explotación de activos y recursos regulados, se ha establecido un reparto de dichos beneficios, que como mínimo será de un 50% a favor del sistema.

7.3.8 *Disposición derogatoria*

La Circular derogaría toda normativa que se oponga a lo dispuesto en la misma.

7.3.9 *Entrada en vigor e inicio de aplicación*

La Circular contempla su entrada en vigor al día siguiente a su publicación en el BOE, siendo de aplicación a partir del 1 de enero de 2020.

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 la introducción de las modificaciones establecidas en la metodología propuesta. Dicho impacto es una estimación de los costes a lo largo del periodo 2020-2025, teniendo en cuenta las hipótesis de cálculo indicadas en cada impacto analizado de forma individual.

8.1.1 Impacto de las modificaciones en la metodología de cálculo de la retribución a la inversión.

Como se ha indicado anteriormente, en la metodología propuesta, a aquellas inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia se les limita el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema. En estos casos, el valor de inversión retribuable se calculará a partir del valor unitario de referencia correspondiente según la tipología de instalación, incrementado en un 12,5%.

Si bien no es posible cuantificar de forma precisa el impacto económico de esta medida para los próximos ejercicios, se ha hecho una valoración del impacto de la misma sobre la retribución del ejercicio 2019. En la tabla siguiente se muestra el impacto sobre el valor de inversión con derecho a retribución y sobre la retribución a percibir en el citado ejercicio:

	Impacto VI (M€)	Impacto RI 2019 (M€)
Líneas	-7,94	-0,72
Posiciones	-0,80	-0,07
Total	-8,74	-0,79

Tabla 3: Impacto de la limitación de inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia

De la tabla anterior se deduce que el mayor impacto se produce en la retribución de las nuevas líneas puestas en servicio. Cabe destacar que, si bien sólo se ha representado el impacto en la retribución de 2019, dado que el valor de inversión retribuable se mantiene a lo largo de la vida útil de la instalación, su reducción afectará también a la retribución percibida en los ejercicios posteriores.

8.1.2 Impacto de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento.

Como se ha señalado, en la circular se propone una revisión de los citados valores unitarios de referencia para adaptarlos a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.

Adicionalmente, en el cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento se ha incluido un factor (θ^i) que tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a la citada revisión de costes unitarios.

En la figura siguiente se incluye el efecto estimado de la introducción de dicha medida sobre la retribución por operación y mantenimiento del conjunto de empresas transportistas, efectuado sobre la retribución del ejercicio 2019:

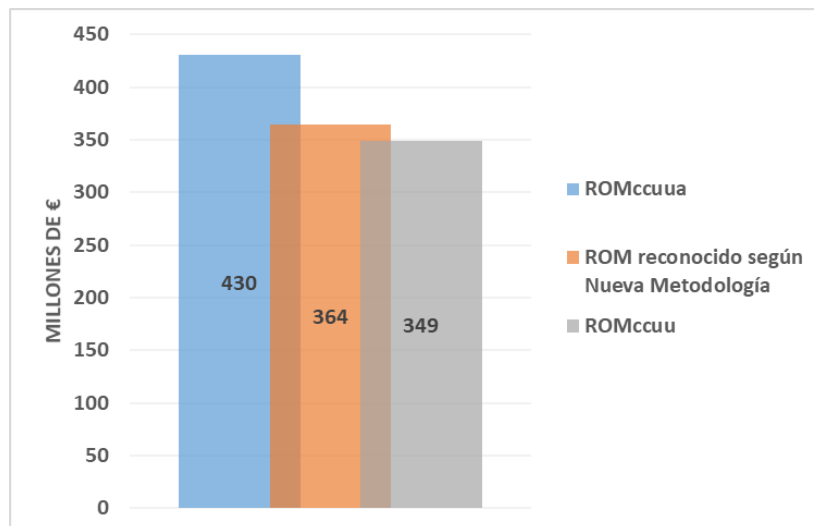


Figura 4: Impacto estimado de la reducción de los valores unitarios de referencia sobre la retribución por operación y mantenimiento del conjunto del sector

En la gráfica anterior se ha representado en azul la retribución por operación y mantenimiento correspondiente a la retribución del ejercicio 2019 resultante de aplicar los valores unitarios de referencia vigentes, y en gris la retribución resultante de aplicar la previsión de los nuevos valores de referencia para el próximo periodo regulatorio. En naranja se representa la retribución que se le reconocería en dicho ejercicio a las empresas transportistas por operación y mantenimiento, considerando el factor de eficiencia descrito en la presente memoria, es decir:

$$ROM_{reconocido} = ROM_{ccuu} \cdot (1 + \theta)$$

8.1.3 Impacto de la metodología aplicada para la extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte

Como se ha indicado, uno de los mecanismos contemplados en la metodología establecida en la Circular reconoce a las instalaciones que hayan superado su vida útil regulatoria una retribución por operación y mantenimiento denominada REVU (Retribución por Extensión de Vida útil), incrementada respecto a la

resultante de aplicar los valores unitarios de referencia, con el objetivo de evitar que el sistema incurra en nuevos costes de inversión innecesarios.

Para evaluar el impacto de la introducción de dicho término se ha procedido a analizar la retribución que percibirían las instalaciones que durante el primer periodo regulatorio superan la vida útil regulatoria de las instalaciones de la base por este concepto. Dicho término sería por tanto aplicable a partir del ejercicio 2023, que sería el primero a partir del cual las instalaciones de la base (puestas en servicio con anterioridad a 1998) dejarían de percibir retribución por inversión, por haber superado su vida útil regulatoria.

En la tabla siguiente se recoge la estimación del sobrecoste del término REVU en el ejercicio 2023 para el conjunto del sector respecto a la retribución por operación y mantenimiento resultante de aplicar los valores unitarios de referencia actualmente vigentes.

	ROM (M€)	Incr. REVU (M€) ²	Amortización + ROM (M€)
Líneas	56,97	8,54	214,04
Trafos	4,34	0,65	10,46
Posiciones	73,35	11,25	99,72
Total	134,66	20,45	324,22

Tabla 4: Impacto del incremento de la retribución por operación y mantenimiento por la extensión de vida útil de las instalaciones de transporte durante los tres últimos años del primer periodo regulatorio de aplicación de la circular.

Como puede observarse en la última columna de la tabla anterior, se ha comprobado que, con la formulación propuesta, el incremento de la retribución por operación y mantenimiento equivaldría aproximadamente al 6% de la suma de la amortización percibida por las instalaciones afectadas en el último año de su vida útil y la retribución por operación y mantenimiento resultante de aplicar los valores unitarios de referencia actualmente vigentes.

Dado que el parámetro μ_n^j permanece constante durante los cinco años siguientes a la finalización de la vida útil, el impacto en los ejercicios 2024 y 2025 sería similar, incluyendo aquellas instalaciones que en dichos ejercicios superaran los 40 años de vida útil.

No obstante, cabe destacar que, tras las modificaciones previstas en los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, el impacto real sobre el sistema sería algo inferior al indicado.

Finalmente, cabe destacar que, si bien no es posible establecer cuantitativamente el impacto de la aprobación de inversiones en renovación y mejora sobre instalaciones que hubieran finalizado su vida útil o estuvieran a punto de finalizarla, la aplicación de dicha medida ocasionará un ahorro para el

² Según la formulación propuesta, equivale al 15% del ROM

sistema, derivado de realizar dichas actuaciones de renovación y mejora, en lugar de la construcción de una nueva instalación.

8.1.4 Impacto de la modificación de límite sectorial de inversión

La propuesta de metodología en relación a los límites de inversión permitirá una previsión razonable de la evolución de los costes del sistema motivados por esta actividad y la emisión de una señal de estabilidad que garantice la inversión de las empresas transportistas. En consecuencia, no es previsible un incremento de coste para el sistema eléctrico, sino que será un reflejo de las necesidades de crecimiento y evolución de las redes de transporte, amortiguando los efectos de tramitación administrativa e incertidumbres retributivas.

Teniendo en cuenta la previsión de demanda y penetración de renovables establecida en el escenario objetivo del PNIEC, y considerando los límites de inversión sectorial establecidos para ejercicios anteriores, la implementación de la metodología establecida en esta circular, daría como resultado lo que se muestra en la figura siguiente:

<i>Considerando previsión de demanda y penetración de renovables del PNIEC – Escenario objetivo</i>		2020	2025
	Penetración Renovables (MW)	60.678	91.828
		Incremento	51,34%
	Demanda en bc (GWh)	267.365	272.003
Incremento		1,73%	

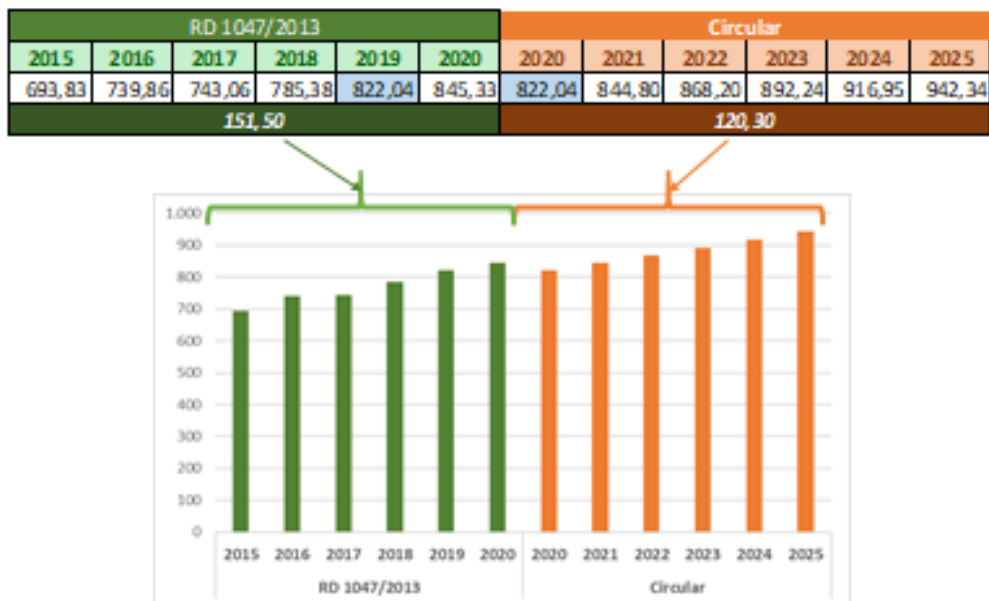


Figura 5: Comparativa entre el límite de inversión sectorial según el mecanismo retributivo del RD1047/2013 y el establecido en la Circular.

Como puede comprobarse en la figura anterior, los límites sectoriales que se obtendrían por aplicación de la nueva metodología, serían inferiores a los resultantes de aplicación del Real Decreto 1047/2013. No obstante, los límites establecidos permiten un crecimiento de la inversión en activos de transporte eléctrico acorde con el crecimiento de la demanda y compatible con los objetivos de penetración de renovables. Cabe resaltar que la inversión del transportista durante los últimos años se ha situado muy por debajo del límite que permitía el Real Decreto 1047/2013.

8.1.5 Impacto de la modificación del incentivo a la disponibilidad

En la siguiente figura se representa el impacto económico que tendrían las modificaciones propuestas en el incentivo a la mejora de la disponibilidad para el conjunto de las empresas transportistas en la retribución de 2019, la última para la que se dispone de información.

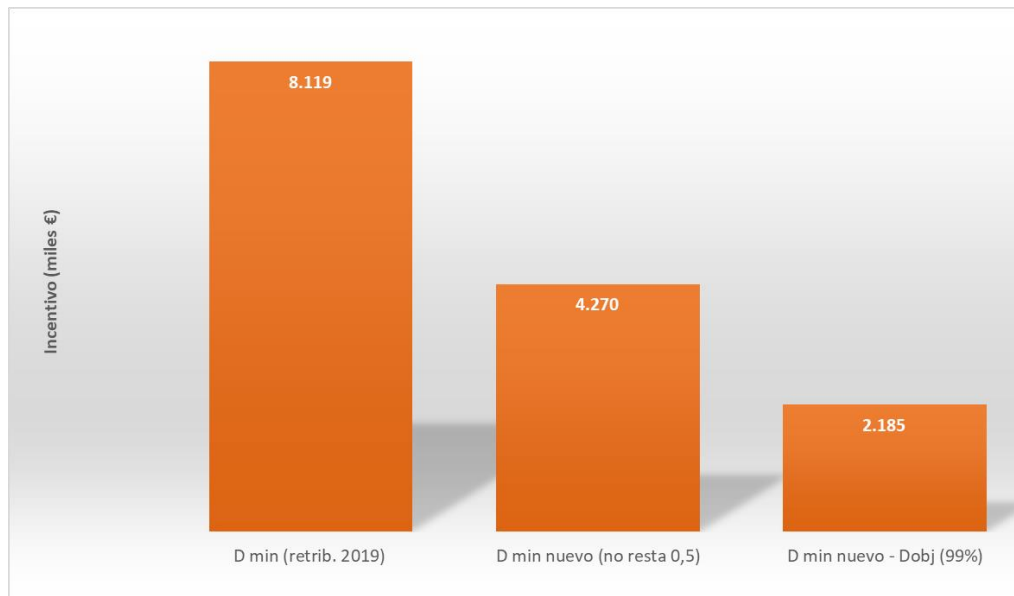


Figura 6: Impacto Económico Incentivo Disponibilidad en la Retribución 2019

Si bien la reducción de la cuantía a percibir por las empresas transportistas es significativa, como se ha señalado, la modificación metodológica se considera necesaria para incentivar una gestión más eficiente por parte de las mismas.

8.1.6 Impacto global de las modificaciones propuestas

En la figura siguiente se incluye el impacto en la retribución de la actividad de transporte del conjunto de los ajustes establecidos en la nueva propuesta de circular para los que es posible efectuar una estimación económica, según se ha detallado en los apartados anteriores, sin considerar el incentivo a la disponibilidad.

En la misma se ha considerado que una tasa de retribución financiera aplicable en el ejercicio 2020 del 6%, mientras que para el resto de ejercicios entre 2021 y 2025 la tasa de retribución financiera será del 5,58%.

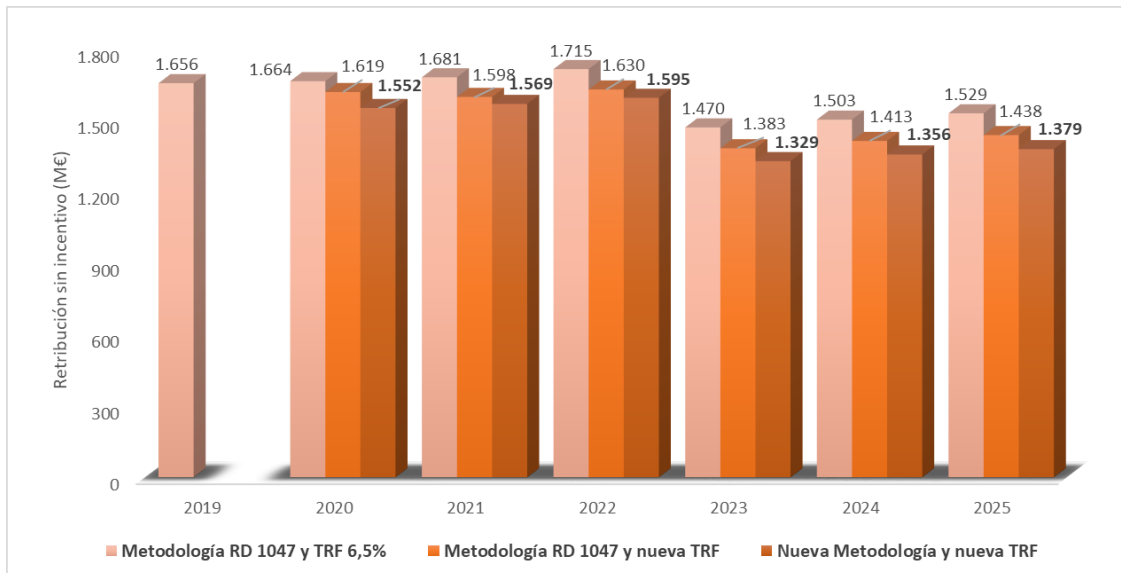


Figura 7: Impacto sobre la retribución de la actividad de transporte de las medidas propuestas

Como se puede observar en la citada figura, el mayor impacto se produce como consecuencia de la reducción de la citada tasa de retribución financiera, lo que representa una disminución acumulada para el conjunto del sector en el periodo 2020-2025 de un 5%. Por otro lado, el impacto conjunto del efecto de la reducción de la tasa de retribución financiera y los cambios metodológicos, supondría una reducción de la retribución en dicho periodo del 8,2%.

En la figura siguiente se representa el impacto de limitar la reducción de la tasa de retribución financiera en 50 puntos básicos para el ejercicio 2020, comparado con el obtenido en el caso de que la tasa de retribución financiera aplicada en dicho ejercicio hubiera sido del 5,58%.

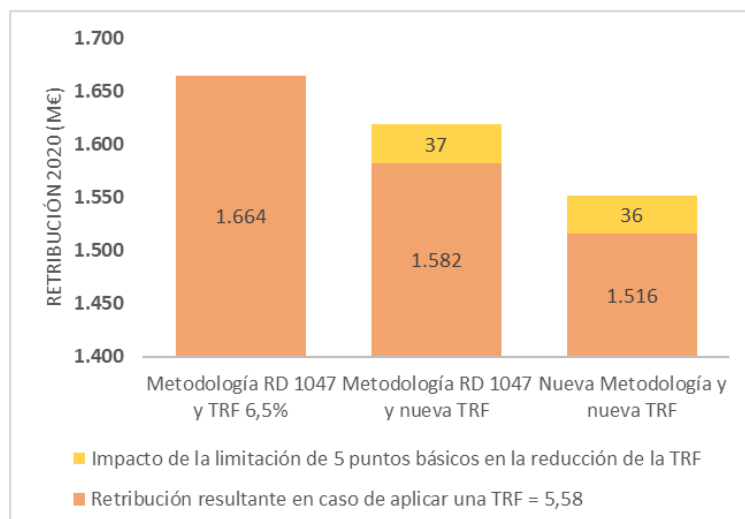


Figura 8: Impacto de la reducción de la TRF en el ejercicio 2020

Por otro lado, cabe señalar que la reducción en la retribución que se produce en el ejercicio 2023 es consecuencia de la finalización de la vida útil regulatoria de las instalaciones puestas en servicio con anterioridad a 1998, ya que las mismas dejan de percibir retribución por inversión, si bien ven incrementada su retribución por operación y mantenimiento.

8.2 Otros impactos

Esta Circular no tiene impacto en los Presupuestos Generales del Estado ni en lo referente a ingresos y gastos públicos.

La propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica no presenta impactos por razón de género.

Asimismo, ha de señalarse que la mencionada propuesta tiene impacto nulo en la infancia y en la adolescencia, así como impacto nulo en la familia.

8.3 Análisis coste-beneficio

De la descripción de la nueva metodología, así como del análisis de impacto expuesto en los apartados anteriores, se concluye que los beneficios de la aprobación e implementación de la nueva Circular son múltiples:

- Clarifica determinadas imprecisiones detectadas en la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013.
- Introduce mecanismos que permiten adaptar la retribución por operación y mantenimiento percibida por las empresas transportistas a los costes realmente incurridos por las mismas.
- Se incentiva la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de evitar la sustitución de los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación con un coste de reposición más elevado.
- Modifica el incentivo a la disponibilidad establecido en el Real Decreto 1047/2013, de tal forma que la empresa transportista tenga un incentivo real a mejorar la disponibilidad de sus instalaciones.

Estos beneficios, cuantificados a lo largo de la presente memoria, justificarían los costes estimados de implementación de la Circular, que resultarían mínimos para el sistema, al mantenerse, en lo esencial, la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013.

9 MODIFICACIONES CONSECUENCIA DE LA NUEVA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE

Tras la aprobación de la Circular, para completar la implementación de la nueva metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, se deberán desarrollar por la CNMC las siguientes circulares:

- Circular de valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento de instalaciones de transporte.
- Circular informativa que agrupe todas las fuentes de información necesarias para el cálculo de la retribución de transporte.

10 CONCLUSIONES

La propuesta de Circular, siendo continuista en lo principal con la metodología anterior establecida en el Real Decreto 1047/2013, engloba una serie de mejoras que permiten clarificar las reglas en ella establecidas, así como fomentar la eficiencia de las empresas transportistas, tanto en la construcción de las infraestructuras como en la operación y mantenimiento de las mismas.

Igualmente, la propuesta trata de orientar a las empresas a ser más eficientes, introduciendo un mayor número de señales económicas, tanto a nivel de inversión y operación y mantenimiento, como a nivel del incentivo a la mejora de la disponibilidad.

Por último, la citada propuesta contempla la realización por parte de las empresas transportistas de nuevas inversiones necesarias para la inclusión de energías renovables y la digitalización de las redes. De la misma manera, posibilita el alargamiento de vida útil de las instalaciones, rentabilizando las inversiones y los gastos necesarios para ello, lo que supone un ahorro para el consumidor y para el sistema en su conjunto.

