

PROPUESTA DE INFORME DE EVALUACIÓN DEL MODELO RETRIBUTIVO DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL Y PLANTAS DE GNL DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN LA CIRCULAR 8/2020

RAP/DE/027/25

1 diciembre 2025

www.cnmc.es

PROPUESTA DE INFORME DE EVALUACIÓN DEL MODELO RETRIBUTIVO DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL Y PLANTAS DE GNL DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN LA CIRCULAR 8/2020

(RAP/DE/027/25)

PLENO

Presidenta

Dª Cani Fernández Vicién

Vicepresidente

D. Ángel García Castillejo

Consejeros

Dª. Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

Dª. María Jesús Martín Martínez

D. Rafael Iturriaga Nieva

D. Pere Soler Campins

D. Enrique Monasterio Beñaran

Dª María Vidales Picazo

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a **xx** de **xxx** de 2026

De acuerdo con la función establecida en el artículo 7.1 bis de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC y la disposición adicional tercera de la Circular 8/2020, de 2 de diciembre, por la que se establecen los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento para el periodo regulatorio 2021-2026 y los requisitos mínimos para las auditorías sobre inversiones y costes en instalaciones de transporte de gas natural y plantas de gas natural licuado, el Pleno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, previo trámite de audiencia, emite el siguiente informe:

CONTENIDO

1. OBJETO	6
2. AUDIENCIA PÚBLICA	6
3. MARCO NORMATIVO APLICABLE	6
4. ALCANCE DE LA EVALUACIÓN	7
5. DESCRIPCIÓN CONTEXTO ACTUAL	8
5.1. Contexto internacional del mercado del gas natural	8
5.2. Evolución del mercado de gas en España	9
5.2.1. Evolución de la demanda de gas	10
5.3. Evolución de las infraestructuras de transporte de gas y de regasificación	12
5.3.1. Evolución y uso de la red de transporte	13
5.3.2. Evolución y uso de las plantas de regasificación	14
6. METODOLOGÍA RETRIBUTIVA VIGENTE DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y REGASIFICACIÓN	19
6.1. Criterios y principios que rigen la metodología retributiva	22
6.2. Evolución de la retribución obtenida por las actividades de transporte y regasificación	24
7. EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS RETRIBUTIVOS DE LA METODOLOGÍA ESTABLECIDA EN LAS CIRCULARES 9/2019 Y 8/2020	30
8. EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 92 DE LA LEY 34/1998.	35
8.1. Sobre la suficiencia de los valores unitarios de O&M	36
8.1.1. Costes de O&M a retribuir por los valores unitarios	36
8.1.2. Evaluación de suficiencia de los valores unitarios de O&M	44
8.1.3. Sobre otros ingresos declarados en Transporte y Regasificación	47
8.2. Sobre la gestión eficaz y los incentivos a mejoras de productividad en los costes de explotación	48
9. EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 59 DE LA LEY 18/2014.	50
10. EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 60 DE LA LEY 18/2014.	51
10.1. Sobre los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada	52
10.2. Sobre el establecimiento de los parámetros retributivos	52

11. EVALUACIÓN DEL GRADO CUMPLIMIENTO DE LAS ORIENTACIONES DE POLÍTICA ENERGÉTICA ESTABLECIDAS EN EL APARTADO 2º DE LA ORDEN TEC/627/2020.	53
ANEXO I: LISTADO DE DECLARACIONES REALIZADAS A SICORE UTILIZADAS EN EL INFORME POR EMPRESA Y AÑO	54

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Parámetros representativos de la red de transporte en 2002, 2013, 2020, 2023 y 2024	14
Cuadro 2. Parámetros representativos de la operación de las Plantas Regasificación en 2008, 2013, 2020, 2023 y 2024	18
Cuadro 3. Evolución Retribución Actividad Transporte 2020-2026.	25
Cuadro 4. Evolución Retribución Actividad Regasificación 2020-2026.	26
Cuadro 5. Evolución Retribución Total Transporte 2020-2026 por empresa	27
Cuadro 6. Evolución Retribución Total Regasificación 2020-2026 por empresa	27
Cuadro 7. Evolución del valor promedio de varias ratios económico-financieros del conjunto de empresas transportistas con activos de transporte y regasificación	33
Cuadro 8. Evolución del valor medio ponderado de varias ratios económico-financieros del conjunto de empresas transportistas con activos de transporte y regasificación	33
Cuadro 9. Costes O&M de O&M considerados y declarados en regasificación y transporte por tipos de coste.	39
Cuadro 10. Costes de O&M retribuidos por otros mecanismos retributivos	40
Cuadro 11. Costes de O&M a retribuir por otros mecanismos retributivos, por tipo de coste	40
Cuadro 12. Costes de O&M 2021-2024, antes Fase II, a satisfacer por los Valores Unitarios	40
Cuadro 13. Costes de O&M 2021-2024, tras Fase I (minoración de costes a retribuir por otros mecanismos), a satisfacer por los Valores Unitarios, desglosados por tipo de coste	41
Cuadro 14. Costes de O&M 2021-2024 tras Fase II (ajustes).	42
Cuadro 15. Costes de O&M 2021-2024 tras Fase II (ajustes) a satisfacer por los Valores Unitarios, desglosados por tipo de coste	43
Cuadro 16. Costes de O&M 2021-2024 de regasificación tras Fase II (ajustes), desglosados por Tipo de OFC.	43
Cuadro 17. Costes de O&M 2021-2024 de transporte tras Fase II (ajustes), desglosados por Tipo de OFC.	44
Cuadro 18. Costes de O&M 2021-2024 a satisfacer vs Retribución O&M a valores unitarios de Regasificación.	45
Cuadro 19. Costes de O&M promedio 2021-2024 de Regasificación vs Retribución a valores unitarios por OFC.	45
Cuadro 20. Costes de O&M 2021-2024 a satisfacer vs Retribución O&M a valores unitarios de transporte	45
Cuadro 21. Costes de O&M promedio 2021-2024 de Transporte vs Retribución a valores unitarios por OFC.	46

Cuadro 22. Ingresos susceptibles de minorar costes de O&M en Regasificación y Transporte.....	48
Cuadro 23. Coste O&M a satisfacer por VVU tras minorar otros Ingresos declarados en Regasificación y Transporte susceptibles de minorar	48
Cuadro 24. Costes de O&M Ajustados vs Retribución O&M a valores unitarios	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tipología de Costes de O&M a retribuir por Valores Unitarios	38
Tabla 2. Tipos de ingresos que reducen costes de O&M de Valores Unitarios	42

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución precio del gas. Producto D+1	8
Gráfico 2. Evolución demanda de gas natural en España	10
Gráfico 3. Evolución PIB Nacional y Componentes a precios de mercado en Oferta	11
Gráfico 4 Evolución mensual de la demanda de gas por segmentos de consumo (Año móvil).....	12
Gráfico 5. Evolución km de la red de transporte por rango de presión y nº ERM/EMs	13
Gráfico 6. Variación anual de km de red de transporte por rango de presión y ERM/EMs	13
Gráfico 7. Evolución Capacidad Almacenamiento y Vaporización Plantas Regasificación.....	16
Gráfico 8. Evolución gas regasificado y GNL cargado en cisternas/buques	17
Gráfico 9. Evolución del déficit acumulado del sistema gasista antes de la implementación de las Circulares de la CNMC	32
Gráfico 10. Desvíos de las Liquidaciones desde la implementación de las Circulares y su aplicación en la determinación de los peajes anuales	32
Gráfico 11. Evolución gastos de explotación ajustados empresas transportistas	34

1. OBJETO

El presente informe tiene por objeto evaluar los valores unitarios de operación y mantenimiento de transporte de gas natural y plantas de GNL establecidos por la Circular 8/2020¹, de 2 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de acuerdo con su disposición adicional tercera².

2. AUDIENCIA PÚBLICA

El apartado tercero de la disposición adicional tercera de la Circular 8/2020 establece que *“el resultado de la evaluación se plasmará en un informe que se hará público y que vendrá precedido de un período de información pública”*.

De acuerdo con la Disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, la propuesta de Informe fue remitida el 1 de diciembre del 2025 al Consejo Consultivo de Hidrocarburos (en adelante CCH). Asimismo, en la misma fecha, se sometió a trámite de información pública la citada propuesta de informe a través de la página web de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

3. MARCO NORMATIVO APLICABLE

La Ley 34/1998, de 7 de octubre³, del sector de hidrocarburos, tiene como finalidad básica establecer la regulación del sector de los hidrocarburos líquidos y gaseosos. En el caso del suministro de gas por canalización, atendiendo a su consideración de actividad de interés económico general, se establece garantizando el suministro a los consumidores demandantes dentro del territorio nacional con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible, asegurando la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permitiendo

¹ [Circular](#) por la que se establecen los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento para el periodo regulatorio 2021-2026 y los requisitos mínimos para las auditorías sobre inversiones y costes en instalaciones de transporte de gas natural y plantas de gas natural licuado.

² Disposición adicional tercera. Evaluación del modelo retributivo.

1. De conformidad con los artículos 129.4 y 130 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo una evaluación de los valores unitarios de operación y mantenimiento establecidos en esta circular antes de finalizar un período regulatorio.

2. Dicha evaluación valorará el cumplimiento de los criterios y principios generales establecidos en el artículo 92 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, y en los artículos 59 y 60 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, así como el grado de cumplimiento de las orientaciones de política energética establecidas en el apartado segundo de la Orden TEC/627/2020, de 3 de julio.

3. El resultado de la evaluación se plasmará en un informe que se hará público y que vendrá precedido de un período de información pública. Podrá referirse a la suficiencia de los valores para cubrir los costes del periodo o a la adecuación de la metodología retributiva de los costes de operación y mantenimiento de cara a introducir posibles modificaciones en el siguiente periodo.

³ [Ley](#) del sector de hidrocarburos.

un nivel de competencia efectiva en el sector, 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 junto con la Ley 18/2014, de 15 de octubre⁴, establecen los principios y criterios, homogéneos en todo el territorio español, para el establecimiento de los regímenes retributivos, en los que se deben considerar los costes necesarios para llevar a cabo la actividad por parte de una empresa eficiente y bien gestionada, bajo el principio de realización de la actividad al menor coste. Así mismo, se fijan periodos retributivos de aplicación de seis años. Con todo ello, se pretende la obtención de una rentabilidad adecuada en relación con el riesgo de la actividad mientras se otorga estabilidad regulatoria a la metodología de retribución de las actividades reguladas.

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, 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 gas natural y plantas de gas natural licuado, conforme las orientaciones de política energética, respetando el principio de sostenibilidad económica y financiera que resulte de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014 y demás normativa de aplicación.

En virtud de esa competencia y considerando las orientaciones de política energética publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica mediante la Orden TEC/627/2020, de 3 de julio⁵, se publicó la Circular 8/2020 que, entre otros, estableció los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento para el periodo regulatorio 2021-26, completando el marco retributivo dispuesto en la Circular 9/2019, de 12 de diciembre, de la CNMC que establece la metodología para determinar la retribución de las instalaciones de transporte de gas natural y de las plantas de gas natural licuado.

4. ALCANCE DE LA EVALUACIÓN

La disposición adicional tercera de la Circular 8/2020 establece que se realizará una *“evaluación de los valores unitarios de operación y mantenimiento establecidos por la Circular 8/2020”* en la que se valorará según su apartado segundo:

1. El cumplimiento de los criterios y principios generales establecidos en:
 - a. el artículo 92 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre

⁴ [Ley](#) de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

⁵ [Orden TED/627/2020, de 3 de julio](#), por la que se establecen orientaciones de política energética a la CNMC.

- b. los artículos 59 y 60 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre,
2. El grado de cumplimiento de las orientaciones de política energética establecidas en el apartado 2º de la Orden TEC/627/2020, de 3 de julio.

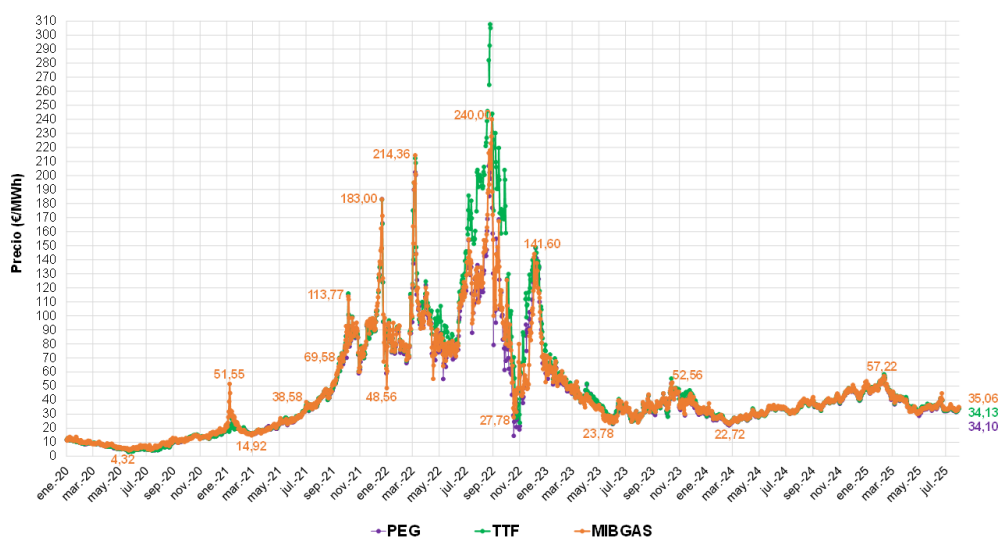
5. DESCRIPCIÓN CONTEXTO ACTUAL

5.1. Contexto internacional del mercado del gas natural

El periodo 2020 a 2025 se caracteriza por una fuerte volatilidad en los mercados de gas europeos ligados a los conflictos geopolíticos entre Europa y Rusia. Las tensiones impulsan al alza el precio del gas, que alcanza cotas históricas que se trasladan a los precios de la electricidad y provocan una caída de la demanda de gas sin precedentes.

El periodo regulatorio se inicia con el retroceso de la actividad económica en el año 2020 a raíz de la pandemia del COVID-19 y la caída de la demanda mundial de gas. El exceso de oferta y los contratos de aprovisionamiento a largo plazo con cláusulas “take-or-pay” provocan el hundimiento de los precios en Europa, que caen por debajo de los 10 €/MWh y alcanzan mínimos históricos (4,32 €/MWh en el caso de MIBGAS). En el año 2021, la recuperación económica impulsa nuevamente la demanda de gas y el alza de los precios durante todo el año hasta el entorno de los 30 €/MWh que se elevan en 2022 con la invasión de Ucrania, alcanzando máximos históricos en verano de 240 €/MWh en MIBGAS y superiores a los 300 €/MWh en el TTF. Desde 2023, el precio del gas se estabiliza y durante 2024 y 2025, los precios se mueven principalmente en la banda de 25 – 40 €/MWh, según van entrando en funcionamiento nuevas terminales de licuación (EEUU, Canadá, Qatar).

Gráfico 1. Evolución precio del gas. Producto D+1



Fuente: CNMC

Este alza y fuerte volatilidad de precios durante la crisis energética ha desencadenado un descenso generalizado de la demanda de gas natural en Europa. Tras la caída del 13,3% en 2022, la demanda bajó otro 7,4% en 2023 y solo se ha recuperado ligeramente en un 1% en 2024 gracias a la climatología, cerrando en un 20% por debajo del 2021, esto es 332 bcm frente a 412 bcm.

Junto a ello, la crisis energética ha forzado un cambio en el patrón de aprovisionamiento de gas en Europa al objeto de abandonar la dependencia de gas ruso. Ello ha tenido como resultado un aumento de las importaciones en forma de GNL para dotar de mayor flexibilidad a los aprovisionamientos y una fuerte inversión en nuevas plantas de regasificación. Europa se ha convertido en el primer importador de GNL del mundo desde 2022

Así, el aprovisionamiento de GNL a Europa hasta el mes de junio de 2025 aumenta un 24% respecto al mismo periodo del año 2024, compensando el cese del tránsito de gas por Ucrania. Francia se ha convertido en el primer importador de GNL en Europa en el periodo enero-junio de 2025, con un 19,5% del total, seguido de España y Países Bajos, con un 12,9% y un 12,3% respectivamente.

5.2. Evolución del mercado de gas en España

España ha mostrado una evolución muy similar al resto de Europa en el periodo 2020-2025 y se ha visto impactada por la crisis de precios y las medidas adoptadas en la UE con carácter de urgencia (5 reglamentos europeos), encaminadas a reducir la dependencia de Europa del gas ruso, garantizar la seguridad de suministro y minimizar el impacto en los precios de la energía.

En todo caso, el mercado de aprovisionamientos de gas en España se ha demostrado resiliente ante los acontecimientos descritos gracias tanto a la dotación de infraestructuras de GNL como a la regulación de Tanque Único en las plantas de regasificación españolas. Esta regulación permite maximizar el uso de las infraestructuras y la competencia entre comercializadoras. Además, en 2022 favoreció que España fuera centro de reexportación de gas al resto de Europa y precios spot del gas en MIBGAS más competitivos.

En 2022 las entradas de gas provinieron fundamentalmente del GNL y se registraron récords en el uso de las instalaciones gasistas en determinados servicios: 338 operaciones de descarga de buques, 113 operaciones de carga de buques y un incremento de la actividad de regasificación del 47,9%. Además, se contrató el 89,7 % de la capacidad de exportación a Francia, lo que propició que, por primera vez, se diera un flujo neto exportador de 13.825,9 GWh/año.

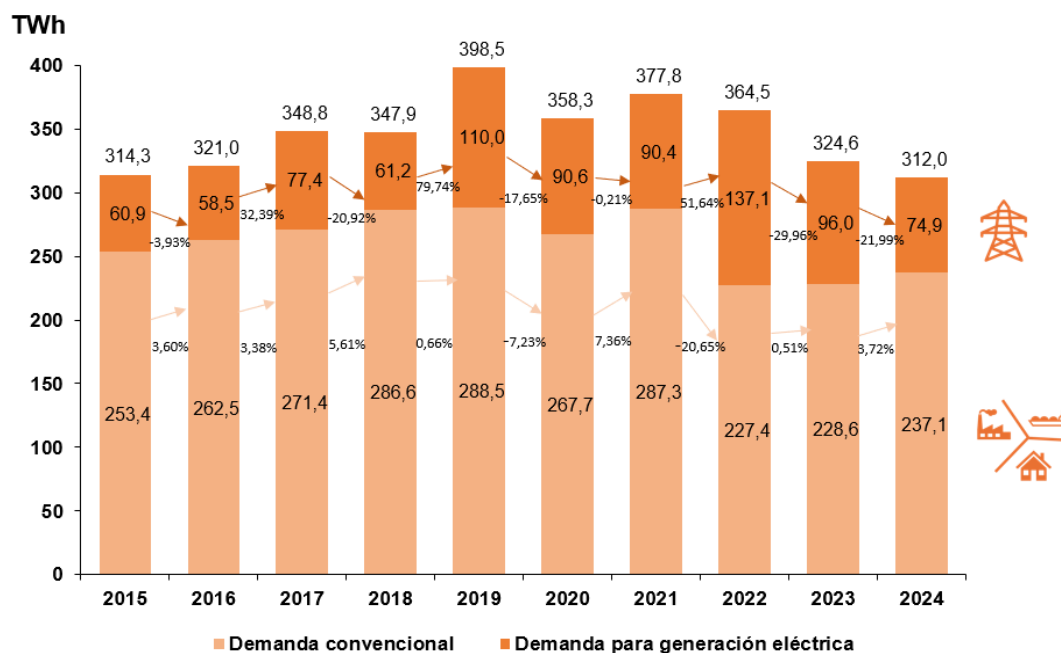
Asimismo, en 2023 se alcanzó el máximo de capacidad de almacenamiento de GNL del sistema tras la incorporación condicionada de El Musel que, además, coincidió con un incremento de las necesidades de almacenamiento de GNL en

toda Europa tras la invasión de Ucrania en 2022, que provocó un elevado grado de uso de la misma.

5.2.1. Evolución de la demanda de gas

La demanda de gas ha sufrido un retroceso muy importante en lo que llevamos de periodo regulatorio. Esta tendencia está relacionada tanto con la elasticidad a la fuerte subida y volatilidad de los precios de la demanda descrita, como por los objetivos de política energética nacionales y europeos hacia la descarbonización (Fit for 55), las mejoras de eficiencia en los procesos productivos y la electrificación de la economía. Esto se añade a la desviación respecto de la planificación 2008-2016, que previó pasar de 446 TWh en 2008 a 639 TWh en 2016 siendo el año de mayor consumo precisamente 2008 con 438,5 TWh.

Gráfico 2. Evolución demanda de gas natural en España



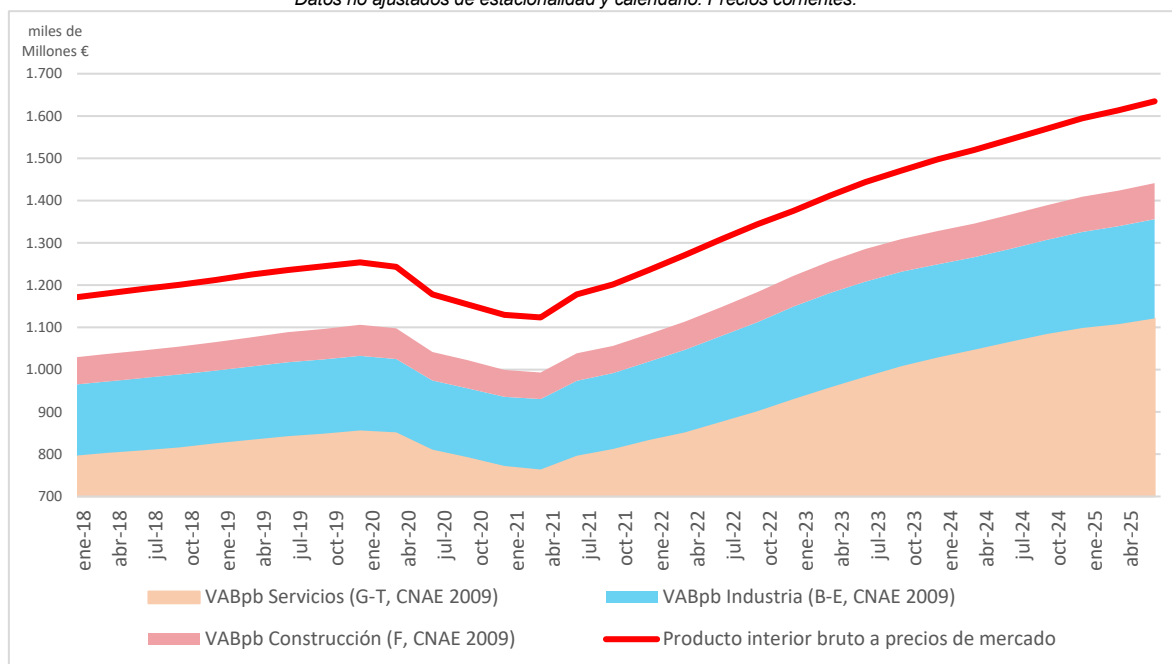
Fuente: CNMC

La demanda de gas ha mostrado también una mayor variabilidad ligada al segmento para generación eléctrica, la caída de la actividad económica durante la pandemia y la sustitución por otras fuentes de energía en función de los “spreads” de precios entre ellas – electricidad o derivados del petróleo vs. gas natural.

La caída entre 2021 y el 2024 fue del 20%, esto es una tasa anual media acumulada del -4,1%. Todo ello, pese a disfrutar de un periodo de crecimiento económico desde el año 2020 que suele ser uno de los principales inductores de incremento de la demanda del gas natural en el segmento convencional cuyo volumen está concentrado en el sector industrial.

Gráfico 3. Evolución PIB Nacional y Componentes a precios de mercado en Oferta

Datos no ajustados de estacionalidad y calendario. Precios corrientes.



Fuente: INE

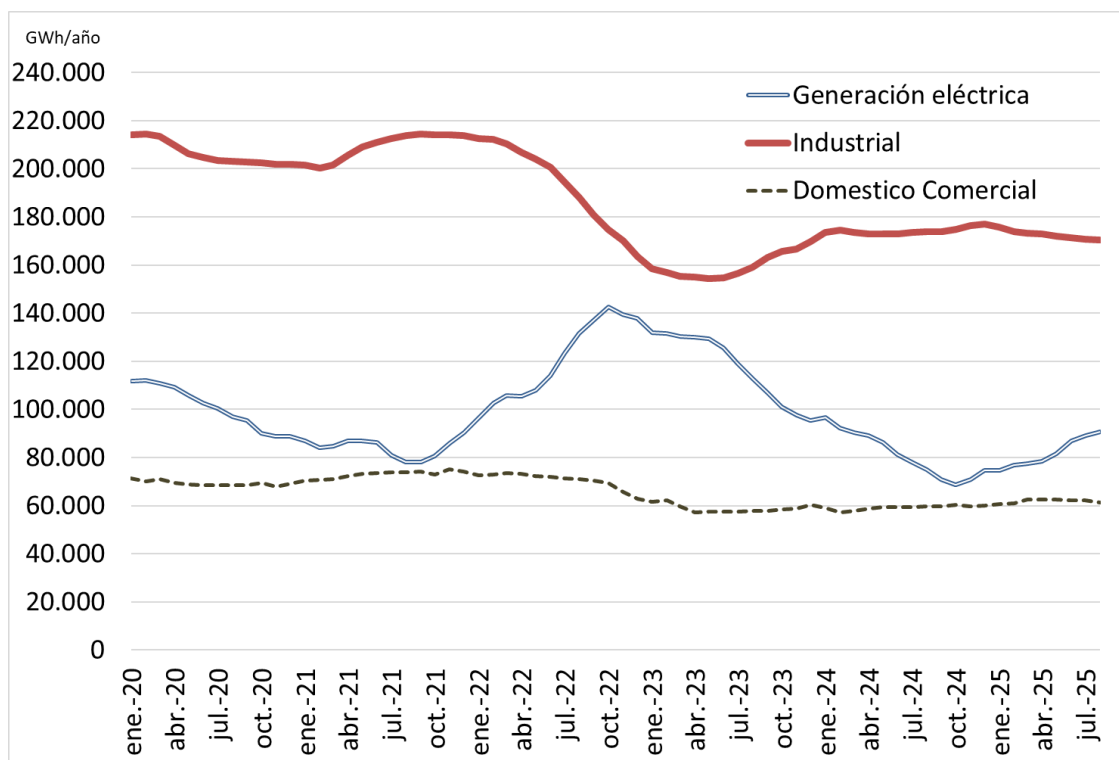
Es destacable la evolución del segmento doméstico, que cae un 17% entre 2021 y 2024 para el conjunto del país y cuya contracción es general en todas las comunidades autónomas, salvo Illes Balears. Y ello, pese a las medidas para proteger a los consumidores vulnerables del Real Decreto-ley 17/2021, de 14 de septiembre, que limitó al 15% el incremento del coste de la materia prima incluido en la tarifa de último recurso a partir del enero de 2022 y que se prorrogó hasta el primer semestre de 2024; y del Real Decreto-ley 18/2022, que amplió la protección temporalmente con una nueva tarifa de último recurso de gas natural aplicable a las comunidades de propietarios de hogares que ahora es permanente. Así, la demanda media atendida desde redes de distribución fue un 14,9% menor (-37,69 TWh).

En cuanto a la demanda industrial, el retroceso es también muy llamativo principalmente como resultado del aumento de precios en el año 2022. Pese a la recuperación a lo largo del 2023 los niveles precedentes continúan muy por debajo de los del año 2020. Este segmento está respondiendo al encarecimiento relativo del gas frente a otras alternativas energética como la electricidad o los derivados del petróleo. Tal es el caso del el refinio y la química o la cogeneración.

El suministro desde gasoductos de transporte creció un 1,6% (+1,45 TWh) respecto a 2020 por el peso de la generación eléctrica, habitualmente conectados a presiones más altas en grupo de redes. Este crecimiento de la demanda eléctrica ha sido especialmente relevante en el año 2025 y muy volátil

a lo largo del periodo analizado. Su evolución futura, en todo caso, estará muy ligada a la normativa eléctrica y a las necesidades de apoyo al sistema eléctrico.

Gráfico 4 Evolución mensual de la demanda de gas por segmentos de consumo (Año móvil)



5.3. Evolución de las infraestructuras de transporte de gas y de regasificación

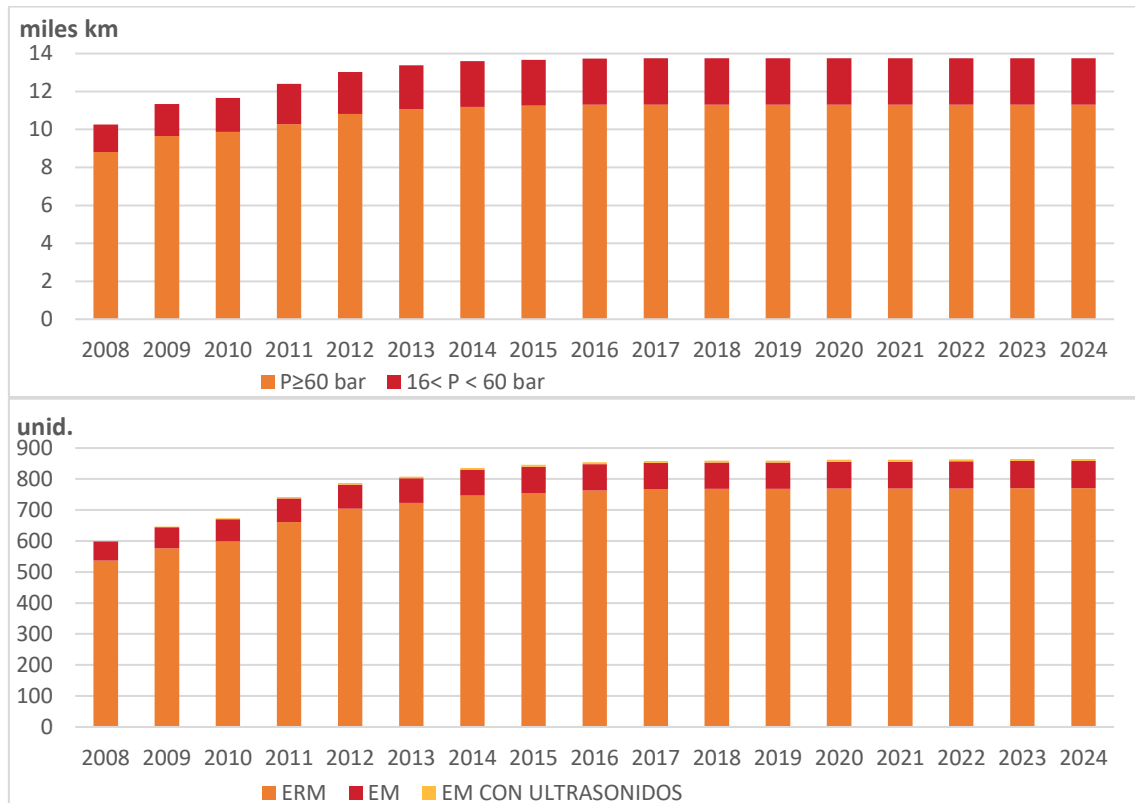
Las infraestructuras de transporte se soportan en base a los documentos de planificación energética. Los nuevos planes desde 2015 no han alterado la planificación del sector del gas que continúa amparada en el documento sobre la “Planificación de los sectores de electricidad y gas. Desarrollo de las redes de transporte 2008-2016”.

Ello se relaciona con la sobrestimación de la demanda de gas que soportaban varias de las infraestructuras contenidas en dicho Plan y que condujeron a una posterior moratoria en el desarrollo de infraestructuras o la hibernación de algunas ya construidas – por ejemplo, la Planta del Musel, las ampliaciones de Bilbao y Sagunto, diversos tanques y el eje del Cantábrico y el eje A Coruña / Zamora, entre otras-. Dado su carácter vinculante y el sobredimensionamiento de las infraestructuras de gas, los compromisos adquiridos en la Planificación dieron lugar a un déficit estructural del sistema gasista que ha tardado una década en absorberse.

5.3.1. Evolución y uso de la red de transporte

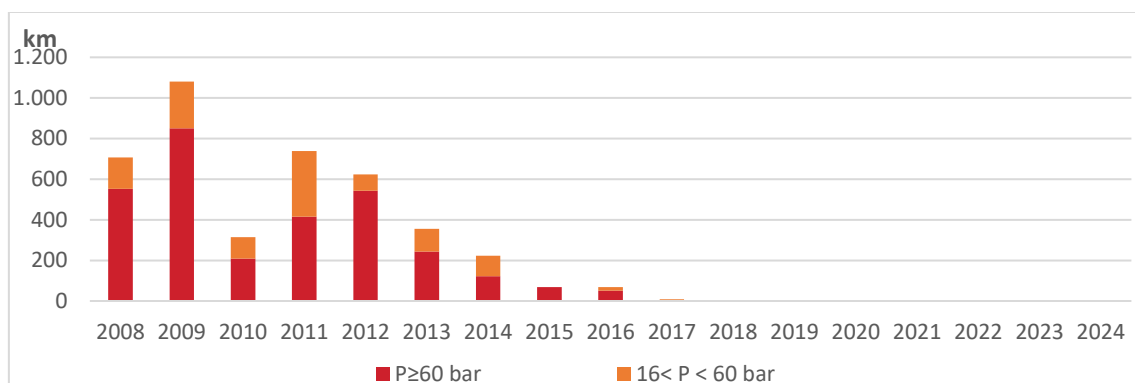
De esta forma, la red de transporte apenas ha crecido desde 2017. Únicamente se han construido algunas nuevas ERM/EMs para dar suministro a las nuevas zonas de distribución o reforzar las existentes.

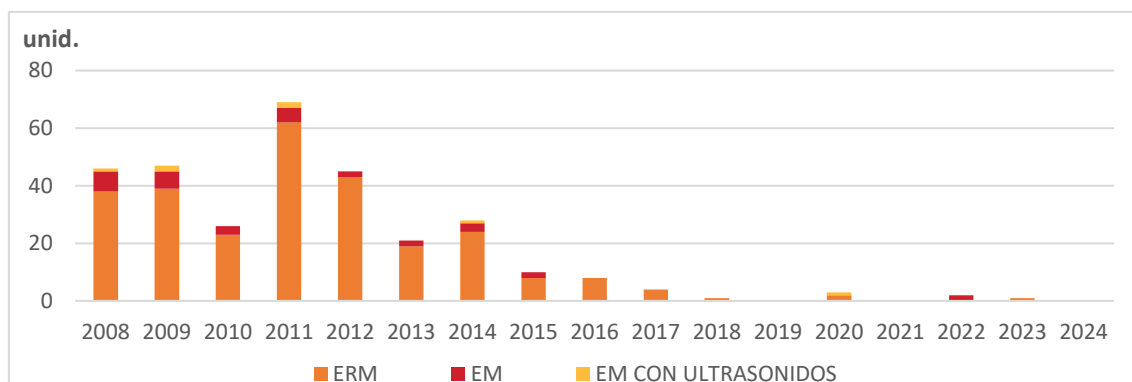
Gráfico 5. Evolución km de la red de transporte por rango de presión y nº ERM/EMs



Fuente: CNMC

Gráfico 6. Variación anual de km de red de transporte por rango de presión y ERM/EMs





Fuente: CNMC

Las ratios de densidad de ERM/EMs en la red⁶ y energía vehiculada por la red⁷ constatan el retroceso del mercado gasista en España: de media cada km de red de transporte construido, o ERM, suministra menos energía. El aumento del número de ERM/EM en la red para atender nuevas zonas no ha supuesto una mejora en el uso de las redes de transporte.

En el siguiente gráfico, se muestra la evolución del consumo medio anual de los puntos de suministro en redes de transporte de P>60 bar y de 16<P<60 bar.

Cuadro 1. Parámetros representativos de la red de transporte en 2002, 2013, 2020, 2023 y 2024

	Datos					Variación entre Años			
	2002	2013	2020	2023	2024	2002-2013	2013-2020	2020-2023	2023-2024
km red de transporte	7.525	13.378	13.746	13.746	13.746	77,8%	2,8%	0,0%	0,0%
Nº de ERM	371	808	862	865	865	117,8%	6,7%	0,3%	0,0%
Demanda TWh transportada	240,9	319,7	346,1	317,0	292,8	32,7%	8,3%	-8,4%	-7,6%
km de red/ERM	20,3	16,6	15,9	15,9	15,9	-18,4%	-3,7%	-0,3%	0,0%
GWh/km de red	32,0	23,9	25,2	23,1	21,3	-25,4%	5,4%	-8,4%	-7,6%
GWh/ERM de la red	649,4	395,6	401,6	366,4	338,5	-39,1%	1,5%	-8,7%	-7,6%

Fuente: CNMC

5.3.2. Evolución y uso de las plantas de regasificación

El desarrollo de las grandes instalaciones de las plantas (tanques GNL y vaporizadores) desde 2002 se deriva de los sucesivos documentos de Planificación aprobados. La configuración de capacidad almacenamiento y

⁶ Medido como número de kilómetro de red por ERM/EMs (km/ERM)

⁷ Medido tanto en MWh/km de red como MWh/ERMs

regasificación ha permitido tener durante este periodo regulatorio una autonomía nominal entre 11 y 12 días.

Durante los años 2018-2024 las plantas han tratado de ampliar y optimizar su capacidad operativa ampliando el rango de tamaño de buques que pueden cargar/descargar en sus instalaciones, así como sustituyendo, modificando o instalando nuevos compresores de Boil-off. La capacidad de regasificación y de carga de cisternas de GNL del sistema gasista (1.915 GWh/día y aprox. 261 cisternas/día) ha estado invariante desde 2014 salvo por la reciente aportación de la planta de El Musel en 2023⁸ (45 GWh/día⁹ y aprox. 30 cisternas/día) que requiere la operativa para la prestación de servicios logísticos establecidas en la Orden TED/578/2023, de 7 de junio.

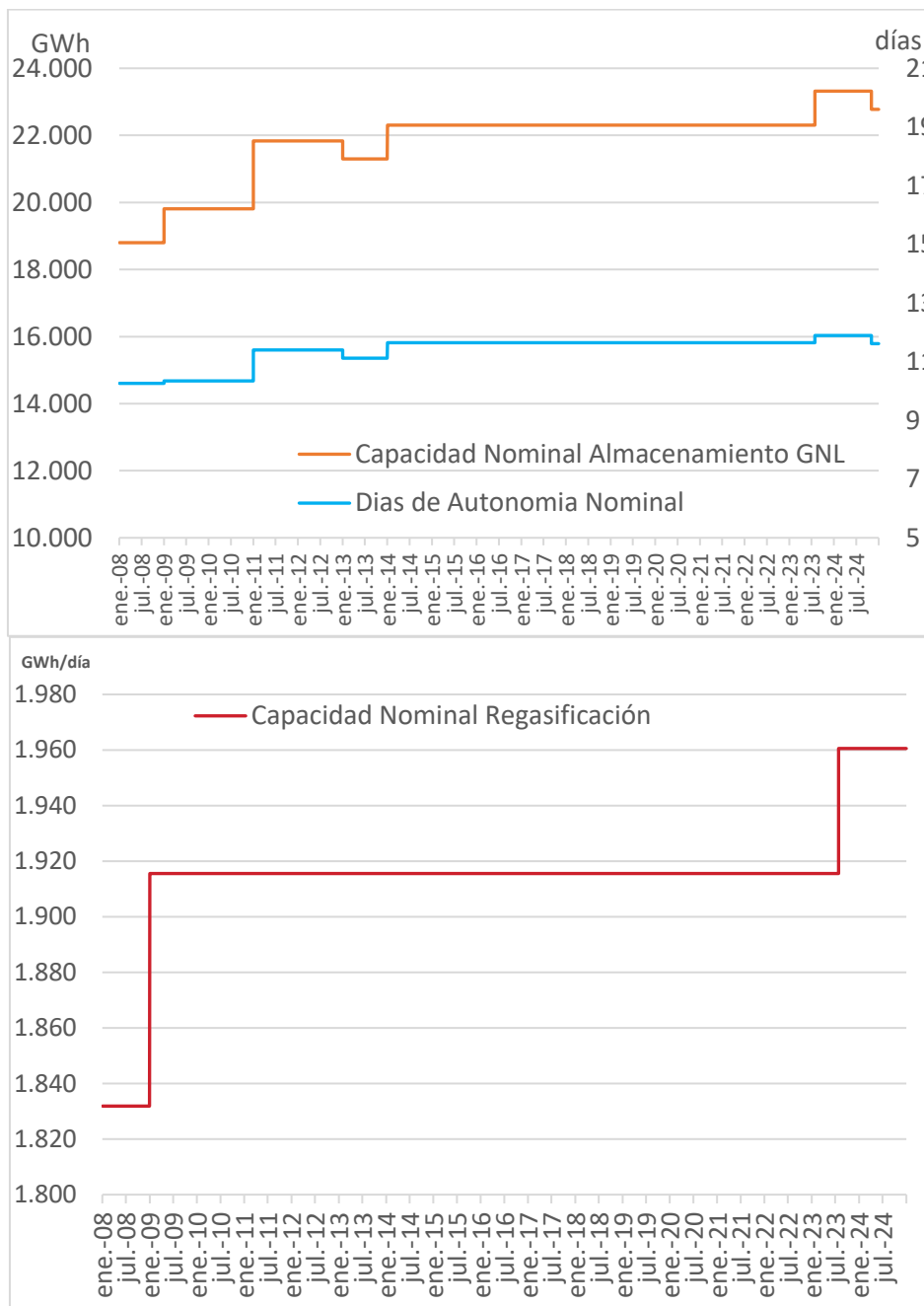
Por su parte, la capacidad nominal de almacenamiento de GNL del sistema también se mantuvo constante desde 2014 con 22.307 GWh, aunque en 2024 se vio reducida en aproximadamente 540 GWh por la retirada de servicio de un tanque de 80.000 m³ GNL en la Planta de Barcelona¹⁰. A estos valores, hay que añadir desde 2023 unos 1.000 GWh que aporta el tanque de 150.000 m³ de GNL de la Planta de El Musel dedicados a la actividad regulada.

⁸ Acta de puesta en servicio definitiva de 28 de julio de 2023.

⁹ Con un máximo anual de 11.744 GWh y pudiendo puntualmente, y previa autorización del GTS, llegar a 64GWh/día.

¹⁰ Con fecha 26 de agosto de 2024, el Gestor Técnico del Sistema publicó la Nota de Operación n.º 6/2024 en la que comunicaba la retirada de servicio del tanque TK-1400 a efectos del cálculo de capacidad de almacenamiento de GNL, la cual sería efectiva a partir del 1 de noviembre de 2024. El 30 de septiembre de 2024 Enagas solicitó la autorización administrativa de su cierre, obteniendo la misma a través de la Resolución de 23 de abril de 2025, de la DGPEM.

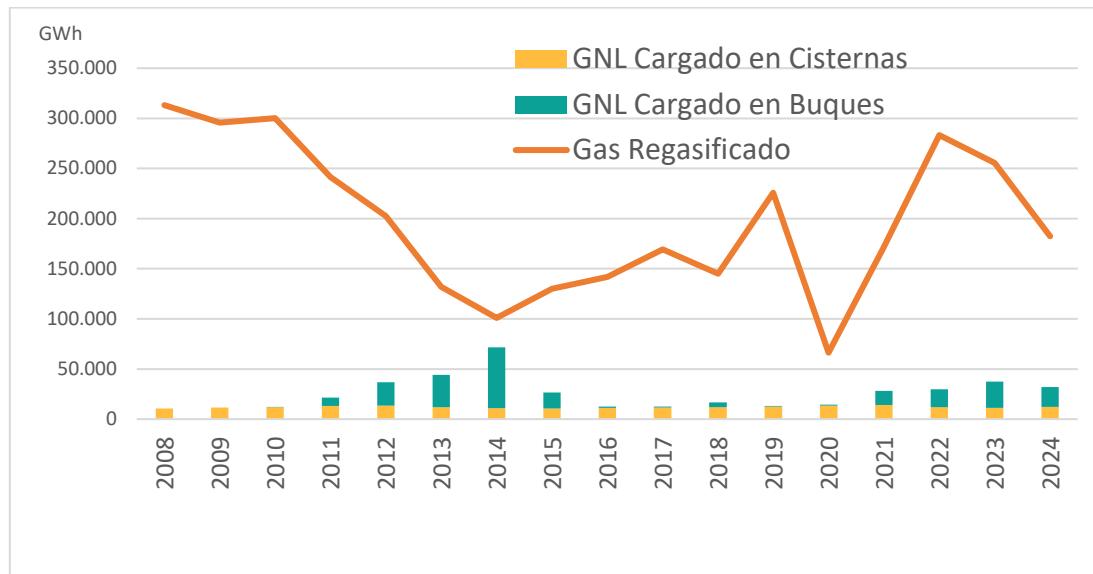
Gráfico 7. Evolución Capacidad Almacenamiento y Vaporización Plantas Regasificación



Fuente: CNMC

En cuanto al uso dado a estas instalaciones, el siguiente gráfico muestra la evolución del gas regasificado y el cargado en cisternas en el conjunto de plantas de regasificación desde 2008.

Gráfico 8. Evolución gas regasificado y GNL cargado en cisternas/buques



Fuente: CNMC

La comparación de las capacidades de almacenamiento de GNL y vaporización nominales con las existencias medias y los MWh regasificado medios anuales permite obtener los factores de utilización medios de las plantas para los años 2008, 2013, 2020, 2023 y 2024 que se muestran en el Cuadro 2. Otros datos relevantes son el porcentaje que representa el gas regasificado en la cobertura de la demanda anual transportada por sistema, el número de días al año que alguna de las plantas operó a producción máxima y el número de días al año que alguna de las plantas operó a más del 75% de su capacidad máxima de regasificación o por debajo del mínimo técnico.

Cuadro 2. Parámetros representativos de la operación de las Plantas Regasificación en 2008, 2013, 2020, 2023 y 2024

	Datos					Variación entre Años			
	2008	2013	2020	2023	2024	2008-2013	2013-2020	2020-2023	2023-2024
Capacidad Almtó. (GWh)	18.799	21.295	22.307	23.319	22.779	13,3%	4,8%	4,5%	-2,3%
Capacidad Vaporización (GWh/día)	1.832	1.916	1.916	1.961	1.961	4,6%	0,0%	2,3%	0,0%
Existencias Medias GNL en Tk	9.405	8.083	10.789	14.941	11.269	-14,1%	33,5%	38,5%	-24,6%
Producción Media Anual (GWh/día)	906	393	605	679	511	-56,6%	53,9%	12,2%	-24,8%
% Uso Capacidad Almtó.	50,0%	38,0%	48,4%	64,1%	49,5%	-24,1%	27,4%	32,5%	-22,8%
% Uso Capacidad Vaporización	49,5%	20,5%	31,6%	34,6%	26,0%	-58,5%	53,9%	9,7%	-24,8%
Dda Transportada (TWh)	436,1	319,7	344,9	315,8	291,4	-26,7%	7,9%	-8,5%	-7,7%
Gas Regasificado Declarado (TWh)	313,2	131,9	220,7	258,4	193,7	-57,9%	67,3%	17,1%	-25,1%
% Demanda Transportada Producida en Plantas	71,8%	41,3%	64,0%	81,8%	66,5%	-42,5%	55%	27,9%	-18,8%
Días Planta al 75% Producción Max	277	27	204	351	140				
Días Planta al 99% Producción Max	1	4	10	26	1				
Días Planta produciendo por debajo Mín. Téc.	377	390	183	72	110				

Fuente: CNMC y SEDIGAS

A la vista de estos datos, se concluye que las instalaciones son imprescindibles para asegurar el suministro del sistema gasista ya que proporcionan más del 50% de la demanda transportada por el sistema de T&D, si bien en los últimos años en media no superan el 35% de la capacidad de regasificación.

Por otra parte, gracias al modelo de tanque único el número de días en los que alguna planta ha estado operando por encima del 75% ha aumentado, mientras que otras han podido funcionar por debajo del mínimo técnico.

Asimismo, en 2023 se alcanzó el máximo de capacidad de almacenamiento de GNL del sistema tras la incorporación condicionada de El Musel que, además, coincidió con un incremento de las necesidades de almacenamiento de GNL en toda Europa tras la invasión de Ucrania en 2022, que provocó un elevado grado de su uso. En 2024 el uso desciende sensiblemente, pero manteniendo niveles parecidos a los de 2008 y superiores a 2013.

6. METODOLOGÍA RETRIBUTIVA VIGENTE DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y REGASIFICACIÓN

La retribución de los activos de las actividades de transporte y regasificación se establece para el conjunto de las instalaciones de cada empresa, excluidas otras instalaciones o servicios con precios regulados que resulten de la aplicación de las Leyes 34/1998, de 7 de octubre, y 18/2014, de 15 de octubre (contadores, acometidas, etc.) de acuerdo con la metodología establecida por la Circular 9/2019, de 12 de diciembre.

La retribución anual es la resultante de sumar cinco conceptos: la retribución por inversión (RInv), la retribución por operación y mantenimiento (RO&M), los ajustes por productividad y eficiencia (ARPE), la retribución por instalaciones en situación administrativa especial (RSAE) y la retribución por inversiones con impactos transfronterizos (RIIT), todo ello sin perjuicio de los posibles ajustes que se dieran bien por importes asociados a productos y servicios conexos o por incumplimiento del principio de prudencia financiera.

En los siguientes puntos, se determinan los distintos conceptos retributivos.

- **Retribución por inversión (RInv)**

La retribución por inversión en los activos se establece anualmente y cubre la retribución por amortización (A), que se determina por el Valor de Inversión Reconocido de los activos con derecho a retribución individualizada y la vida útil regulatoria del activo en cuestión; la retribución financiera (RF), que se determina por el Valor Neto¹¹ y la tasa de retribución financiera aplicable en cada periodo regulatorio; la retribución de proyectos vinculados a transporte primario de influencia local adjudicados por concurrencia (RGV)¹²; y la retribución financiera por la adquisición del gas de nivel mínimo de llenado o gas talón (RFNMLL) que se calcula aplicando la tasa de retribución financiera de cada periodo regulatorio al coste del gas adquirido para presurizar los gasoductos (o el talón necesario de los tanques de GNL) para permitir su correcta operación.

El importe medio anual del periodo 2021-2026 previsto es de 283,9 Millones de € para la actividad transporte, que representa el 43,2% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026.

¹¹ Calculado como el Valor de Inversión Reconocido menos la amortización ya devengada.

¹² Aplica a activos de nuevos proyectos de influencia local que se desarrollen con posterioridad a 2020. Básicamente, consiste en determinar la retribución total por Amortización y Retribución financiera de todos los activos del proyecto durante su vida útil regulatoria y establecer una retribución unitaria (€/MWh) en base a las estimaciones de gas vehiculado realizadas por el transportista para dicho periodo. Su retribución anual variará en función de la cantidad real de gas vehiculado por las instalaciones de dicho proyecto y la estará percibiendo hasta que alcance el volumen de gas vehiculado estimado inicialmente.

En la actividad de regasificación el importe medio anual del periodo es de 118,5 Millones de €, representando el 29,9% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026.

- **Retribución por operación y mantenimiento (RO&M)**

La retribución por operación y mantenimiento engloba: la retribución por valores unitarios de O&M (COM_{VU}) de aquellos costes necesarios para el desempeño del transportista que no son considerados costes de inversión de un activo con derecho a retribución individualizada¹³; la retribución por costes O&M directos auditados y admitidos de instalaciones singulares (COM_{SING}); y la retribución por otros costes de O&M ($OCOM$) de aquellos costes de O&M de suficiente relevancia, fácilmente auditables y trazables no incluidos en los VVUU de O&M, por ser de distinta naturaleza y tener una evolución y gestión prácticamente fuera del control del transportista (gastos de explotación activados no recurrentes o COPEX¹⁴, electricidad de plantas de GNL y de motores eléctricos en ECs, THT, e incremento de tasas de ocupación dominio público y portuario).

El importe medio anual del periodo 2021-2026 previsto es de 214,0 Millones de € para la actividad transporte, representando el 32,6% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026. En la actividad de regasificación el importe medio anual del periodo es de 165,4 Millones de €, representando el 41,7% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026.

- **Ajustes por productividad y eficiencia (ARPE)**

La retribución de ajustes por productividad y eficiencia (ARPE) incluye: (i) una retribución por extensión de vida útil (REVU) de los activos que incentiva el uso prolongado de activos más allá de su vida útil regulatoria¹⁵; (ii) una retribución por mejora de productividad (RPM) para incentivar la reducción de costes operativos (OPEX) en comparación con la retribución por valores unitarios de O&M¹⁶; (iii) un incentivo de desarrollo sostenible (IDS) para fomentar el desarrollo de proyectos que promuevan el uso del gas natural en transporte marítimo y

¹³ Quedan retribuidos bajo este concepto (Art. 15 de la Circular 8/2020) los costes activados o no relacionados con la operación y gestión de la red de transporte, así como con el mantenimiento de conservación y disponibilidad, en sus modalidades preventiva y correctiva, y el mantenimiento de actualización y mejora que sean necesarios; salvo que la CNMC determine que han de retribuirse a través de otro concepto retributivo.

¹⁴ Gastos no recurrentes en el tiempo, activados por el transportista como mayor valor de la inversión que se retribuyen con un importe equivalente a considerar una amortización de 2 años y una retribución financiera equivalente a la de activos con retribución individualizada de inversión.

¹⁵ Actualmente, se otorga al transportista una retribución resultante de aplicar un porcentaje al importe de Retribución por Valores Unitarios de O&M asociado al activo. El porcentaje aplicado varía en función de los años adicionales en servicio, cuanto más tiempo se utilice el activo, mayor será el coeficiente por aplicar.

¹⁶ Se permite a las empresas retener un porcentaje de los ahorros conseguidos en el periodo regulatorio anterior que seguirán cobrando en el periodo actual.

terrestre frente a otros combustibles de mayor huella de carbono¹⁷; (iv) un incentivo por las mermas de gas (IM) en sus redes, que puede ser positivo o negativo¹⁸; y (v) una retribución por continuidad de suministro (RCS), concepto introducido en 2014 que, actualmente, tiene un carácter transitorio y cuyo importe se va reduciendo cada año para graduar el ajuste sobre el modelo retributivo anterior.

El importe medio anual del periodo 2021-2026 previsto es de 159,0 Millones de € para la actividad transporte, representando el 24,2% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026. En la actividad de regasificación el importe medio anual del periodo es de 83,8 Millones de €, representando el 21,1% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026.

Dentro de este concepto, hay que destacar que la partida por RCS del periodo representa el 77,4% en transporte y el 56,5% en regasificación del importe medio anual por ARPE. Por su parte el RMP, representa el 17,9% y el 16,0% respectivamente y el REVU el 5,6% y el 20,4%.

- **Retribución por instalaciones en situación administrativa especial (RSAE)**

Es el concepto retributivo establecido para aquellas instalaciones que se encuentran en situación administrativa especial, bien por estar afectadas por una suspensión en la tramitación de la autorización de explotación bien por disponer un régimen económico singular y de carácter temporal como es el caso de la prestación de servicios logísticos de gas natural licuado de acuerdo con el artículo 60.7 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

El importe medio anual del periodo 2021-2026 previsto es de 24,9 Millones de € para la actividad de regasificación, representando el 6,3% de la retribución total promedio del periodo 2021-2026. Está pendiente de revisarse de acuerdo con la Resolución de la CNMC de 2 de febrero de 2023.

- **Retribución por inversiones con impactos transfronterizos (RIIT)**

Concepto establecido por si, en algún momento, se requiere fijar una retribución por inversiones con impactos transfronterizos derivados de la aplicación del artículo 12 del Reglamento (UE) nº 347/2013.

¹⁷ Se otorga una retribución adicional por el gas vendido en estaciones de servicio/plantas regasificación destinado como gas natural vehicular/marítimo. Su importe se determina con la información de facturación declarada por las empresas al sistema de liquidaciones. Este incentivo tiene como objetivo la descarbonización y la transición energética, y, en concreto, la sustitución de combustibles fósiles de mayor huella de carbono por otros de menor impacto.

¹⁸ Se determina de acuerdo con lo dispuesto en la Circular 7/2021, de 28 de julio, de la CNMC, por la que se establece la metodología para el cálculo, supervisión, valoración y liquidación de mermas en el sistema gasista.

- **Otros conceptos transversales que modulan la retribución:**

En el periodo retributivo 2021-2026 aplican para la metodología de transporte y regasificación:

- Un ajuste retributivo por productos y servicios conexos ejercidos por las empresas y en las que emplean todo o parte de activos o recursos regulados, según la metodología de la Resolución de 31 de julio de 2024 de la CNMC¹⁹.
- Una penalización por prudencia financiera (PPF) para aquellas empresas que se sitúen fuera de los rangos recomendables al incumplir el índice global de ratios (IGR) establecido de acuerdo con la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre, de la CNMC sobre cumplimiento de ratios financieros.

El importe conjunto de estos conceptos a 1 de junio de 2025 es de -0,06 Millones de € para la actividad de transporte en todo el periodo, representando el -0,01% del total en el promedio del periodo (2021-2026).

6.1. Criterios y principios que rigen la metodología retributiva

La metodología descrita incentiva que, de forma general, se desarrollen las actividades desde las decisiones costo-eficientes de las empresas, como mejores conocedoras del negocio para obtener los resultados adecuados, ya que su retribución no se establece atendiendo únicamente al coste incurrido.

Para ello, la metodología regulatoria combina elementos de *Revenue-cap*, dado que el regulador determina el ingreso del transportista; *Cost-plus*, al considerar parcialmente los costes históricos auditados; e *Incentive regulation*, al incluir incentivos y ajustes de eficiencia y productividad.

Respecto a la mejora de la productividad, la metodología retributiva incentiva la eficiencia de las empresas pues la empresa obtiene un mejor margen por su actividad si desarrolla la actividad al menor coste posible. Los criterios son homogéneos en todo el país.

En el caso de los costes de inversión, el valor de inversión reconocido se calcula como el promedio entre el valor de inversión auditado (coste real) y el valor de inversión a valores unitarios (valor de referencia). A este valor se le deducen principalmente los importes que hayan sido cedidos, financiados o subvencionados por terceros. Esta metodología incentiva al transportista a reducir sus costes reales por debajo de los valores unitarios de inversión y distribuye el riesgo de desviaciones al 50% entre el transportista y el sistema

¹⁹ Su fin es garantizar un reparto de beneficios con el sistema cuando estos adquieren relevancia mediante la reducción de retribución de la actividad regulada.

gasista, ya sea por costes reales superiores o inferiores a los valores unitarios. Todo ello sin perjuicio de que los valores unitarios de referencia sean determinados de acuerdo con los valores medios representativos de las instalaciones, conforme a la evolución de los principales inductores de costes considerados, así como los criterios de admisibilidad de los costes y otros principios y criterios considerados en la metodología retributiva.

Por su parte, a través de la retribución de O&M a valores unitarios se incentiva al transportista a reducir sus costes reales, tanto porque pueden obtener márgenes adicionales como porque pueden retener, a futuro, un porcentaje de los ahorros logrados a través de la Retribución por Mejora de Productividad (RMP) en periodos regulatorios posteriores. Por su parte, estos costes optimizados sirven también como referencia para ajustar los valores unitarios de O&M en los periodos regulatorios posteriores.

Además, la metodología cuenta con los siguientes mecanismos que permiten compartir con el Sistema los ahorros, eficiencias o ganancias derivados de la gestión eficaz de los transportistas:

- La extensión de vida útil, que incentiva la ampliación del uso de activos más allá de su vida útil regulatoria, otorgando al transportista un ingreso adicional, calculado aplicando un porcentaje²⁰ al importe de Retribución por Valores Unitarios de O&M asociado al activo.
- Las mermas, que incentivan al transportista a minimizar las diferencias de medición, fugas y mermas en sus redes: pueden dar lugar a una mayor retribución si el incentivo es positivo, o a una retribución menor si el incentivo es negativo debido a un resultado de mermas mayores a la de referencia establecida normativamente.
- Los servicios conexos, que permite a la empresa aprovechar sinergias de sus activos regulados para proporcionar otros servicios y productos conexos, pero deberá compartir parte de los beneficios con el sistema gasista cuando alcancen una magnitud relevante. Ello protege la actividad principal de la empresa, al tiempo que comparte con el consumidor otras fuentes de ingresos.
- La penalización por prudencia financiera, que penaliza una gestión financiera que deteriore la solvencia de las empresas que desarrollan las actividades de transporte y regasificación situándola fuera de los rangos recomendables al incumplir el índice global de ratios (IGR) establecido de acuerdo con la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre, de la CNMC sobre cumplimiento de ratios financieros.

²⁰ El porcentaje aplicado varía en función de los años adicionales en servicio, cuanto más tiempo se utilice el activo, mayor será el coeficiente por aplicar.

Por último, hay que destacar que el modelo del sector gasista, aunque ex post, establece una retribución provisional al iniciarse el año de gas, que es revisada en varios de sus conceptos cuando se dispone de información completa y se ajusta al valor definitivo. En todo caso se trata de minimizar la incertidumbre sobre la retribución final o, cuanto menos, que el importe pendiente de confirmar sea el menor posible.

6.2. Evolución de la retribución obtenida por las actividades de transporte y regasificación

La evolución de la retribución en el periodo 2021-2026 y sus componentes por aplicación de la metodología expuesta se recoge en el siguiente cuadro junto con los importes de la retribución 2020:

Cuadro 3. Evolución Retribución Actividad Transporte 2020-2026.

	Año Natural	¾ Año Gas	Año Gas					1 Oct a 31 Dic
Euros	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2026
Retribución Inversión	348.015.146,39	228.833.546,98	299.590.755,30	292.063.992,41	285.811.241,29	272.137.098,57	261.100.481,33	63.969.917,50
Amortización	168.419.588,73	103.548.253,55	137.698.969,01	137.530.839,69	138.018.101,11	131.899.908,60	127.973.525,54	32.169.784,89
Ret. Financiera (RF)	176.860.903,19	123.068.384,23	158.920.902,79	151.562.269,22	144.822.256,68	137.266.306,47	130.156.072,28	31.051.307,10
Ret. Financiera del Gas Talón (RNMLL)	2.734.654,47	2.216.909,21	2.970.883,50	2.970.883,50	2.970.883,50	2.970.883,50	2.970.883,50	748.825,51
Retribución O&M	203.658.933,70	165.398.179,17	266.744.224,03	216.906.460,96	195.190.217,14	195.193.721,13	195.193.721,11	49.199.513,27
Ret. a VV.UU. (COMvu)	199.206.253,70	97.629.449,50	130.172.599,33	130.172.599,33	130.203.756,35	130.207.260,34	130.207.260,33	32.819.364,25
Ret. Inst. singulares (COMsing)	4.452.680,00	3.339.510,00	4.452.680,00	4.452.680,00	4.452.680,00	4.452.680,00	4.452.680,00	1.122.319,34
Ret. por OCOM		64.429.219,67	132.118.944,70	82.281.181,63	60.533.780,79	60.533.780,79	60.533.780,78	15.257.829,68
Gas Op, Odorante, Sum. Elec, etc.		41.669.806,66	101.773.060,69	51.935.297,62	30.187.896,78	30.187.896,78	30.187.896,77	7.609.004,12
COPEX		22.759.413,01	30.345.884,01	30.345.884,01	30.345.884,01	30.345.884,01	30.345.884,01	7.648.825,56
Ajustes Ret. Prod. y efíc. (ARPE)	231.039.895,62	190.652.535,84	224.941.342,36	171.757.191,08	151.650.015,78	118.967.172,44	85.899.614,43	10.282.061,45
Ret. Extensión Vida Útil (REVU)	1.450.364,66	5.385.222,79	7.508.315,87	7.765.457,16	8.092.681,22	9.913.940,88	11.350.472,39	3.087.487,68
Mejora productividad (RPM)		21.347.940,53	28.542.118,26	28.542.118,26	28.542.118,26	28.542.118,26	28.542.118,26	7.194.177,75
Desarrollo sostenible (IDS)			343,17	318,95	1.584,62	1.571,12	1.571,12	396,01
Incentivo por las mermas (IM)	-437.732,37	24.947,37	4.868.754,38	-14.068.424,44				
RCS	230.027.263,33	163.894.425,15	184.021.810,68	149.517.721,15	115.013.631,68	80.509.542,18	46.005.452,67	
Prudencia financiera IGR					-207.938,59	-142.984,34		
Total	782.713.975,71	584.884.261,99	791.276.321,69	680.727.644,44	632.443.535,61	586.155.007,79	542.193.816,87	123.451.492,21

Fuente: Resoluciones CNMC

Cuadro 4. Evolución Retribución Actividad Regasificación 2020-2026.

	Año Natural	¼ Año Gas						Año Gas	1 Oct a 31 Dic
Euros	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2026	
Retribución Inversión	143.097.178,00	104.142.804,27	134.120.032,99	128.748.357,97	118.437.791,53	110.574.188,67	94.990.677,82	20.046.817,18	
Amortización	93.246.833,31	69.265.154,88	91.216.368,65	90.259.302,16	84.549.977,46	80.585.028,60	69.425.636,40	14.507.698,28	
Ret. Financiera (RF)	47.941.248,39	33.351.564,35	40.863.294,22	36.448.685,70	31.847.443,96	27.948.789,96	23.524.671,31	5.024.833,83	
Ret. Financiera Gas Talón (RNMLL)	1.909.096,30	1.526.085,04	2.040.370,11	2.040.370,11	2.040.370,11	2.040.370,11	2.040.370,11	514.285,07	
Retribución O&M	173.069.743,88	120.550.683,55	185.393.861,29	167.979.397,96	159.434.619,44	159.434.619,44	159.434.619,44	40.186.260,24	
Ret. a VV.UU. (COMvu)	130.717.724,33	80.603.216,85	107.470.955,80	107.470.955,80	107.470.955,80	107.470.955,80	107.470.955,80	27.088.569,68	
Ret. O&M Variable (RVit)	42.352.019,55							0,00	
Retr. por OCOM		39.947.466,70	77.922.905,49	60.508.442,16	51.963.663,64	51.963.663,64	51.963.663,64	13.097.690,56	
Gas Op, Odorante, Elec, etc.		28.246.959,19	62.322.228,80	44.907.765,47	36.362.986,95	36.362.986,95	36.362.986,95	9.165.465,20	
COPEX		11.700.507,51	15.600.676,69	15.600.676,69	15.600.676,69	15.600.676,69	15.600.676,69	3.932.225,36	
Ajustes Ret. prod. y efíc. (ARPE)	102.316.131,52	84.344.315,01	111.453.803,02	91.402.920,09	72.985.127,02	61.915.082,39	52.687.761,21	27.715.533,62	
Ret. Ext. Vida Útil (REVU)	11.489.283,05	7.268.325,85	10.491.509,18	11.365.527,97	13.786.128,14	15.908.521,34	19.941.952,03	23.918.376,87	
Mejora de prod.(RPM)		10.002.488,95	13.373.291,08	13.373.291,08	13.373.291,09	13.373.291,09	13.373.291,09	3.370.802,14	
Desarrollo sostenible (IDS)		418.214,55	290.973,68	487.523,02	1.623.201,53	1.691.515,59	1.691.515,59	426.354,61	
Incentivo mermas (IM)	2.421.835,97	3.666.714,26	16.574.019,08	8.713.319,91					
RCS	88.405.012,50	62.988.571,40	70.724.010,00	57.463.258,11	44.202.506,26	30.941.754,38	17.681.002,50	0,00	
Ret. Situación Adm. Esp. (RSAE)	23.605.524,58	18.655.496,62	24.942.330,65	24.942.330,65	24.942.330,65	24.942.330,65	24.942.330,65	6.286.834,03	
Prudencia financiera por IGR									
Sentencia TS 2278/2016	12.168.198,40	12.168.198,40	12.168.198,40						
Total	454.256.776,38	339.861.497,85	468.078.226,34	413.073.006,67	375.799.868,64	356.866.221,15	332.055.389,12	94.235.445,07	

Fuente: Resoluciones CNMC

En los siguientes cuadros se recoge por empresa la evolución de la retribución obtenida por desempeñar las actividades transporte y regasificación en el periodo 2021-2026.

Cuadro 5. Evolución Retribución Total Transporte 2020-2026 por empresa

Euros	Año Natural	½ Año Gas	Año Gas				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
REDEXIS	27.160.349,57	22.058.949,70	29.436.221,01	26.091.499,39	24.368.296,02	22.074.484,55	20.579.276,93
REDEXIS MUR	1.902.873,08	1.539.513,05	1.969.165,26	1.859.291,58	1.753.764,99	1.649.764,15	1.546.827,31
N. ANDALUCIA	3.682.558,92	2.900.034,96	3.691.126,37	3.501.455,51	3.312.509,13	3.118.350,96	2.926.493,63
N. CLM	4.083.464,56	3.238.942,25	4.119.769,91	3.929.338,78	3.723.819,23	3.504.762,72	3.288.179,88
N. CATALUNYA	17.743.695,59	11.944.340,00	15.075.040,50	14.188.221,80	13.308.575,62	12.431.589,83	11.568.020,09
N. CEGAS	3.426.107,10	2.795.595,14	3.539.799,30	3.339.811,99	3.141.363,01	2.939.425,27	2.739.354,55
N. NAVARRA	1.293.198,32	965.868,44	1.219.616,56	1.146.115,62	1.073.312,41	999.075,80	925.574,87
N. RIOJA	1.949.560,21	1.580.832,77	2.014.362,57	1.912.739,41	1.812.125,51	1.709.438,21	1.607.815,05
N. ARAGON	151.592,11	108.097,80	137.909,96	131.162,70	124.487,32	117.664,27	110.917,01
NEDGIA	87.907,71	67.374,44	84.837,84	83.236,85	79.137,07	73.642,81	68.208,45
ETN	25.922.947,99	18.131.546,22	22.131.549,56	17.063.572,91	19.324.784,69	18.290.066,19	17.029.287,82
ENAGAS TPTE	645.896.581,43	481.069.173,83	655.358.287,24	563.640.476,12	524.777.841,09	484.293.699,59	446.636.047,77
GNT	4.240.946,92	3.464.257,68	6.254.727,30	4.959.529,13	3.651.263,62	3.322.921,33	3.122.397,16
REDEXIS INFRA	30.117.633,40	23.623.596,86	30.444.029,12	28.837.013,47	27.188.877,64	25.883.672,28	24.673.683,74
REGANOSA	7.729.481,03	5.615.966,79	7.269.313,46	6.034.072,56			
GEXT TPTE	6.608.286,63	5.206.755,65	6.917.242,11	6.471.388,41	6.056.772,51	5.443.556,59	5.096.282,15
SAGGAS	716.791,15	573.416,42	1.613.323,61	-773.849,95	-427.905,52	302.893,23	275.450,43
Total	782.713.975,71	584.884.261,99	791.276.321,69	682.415.076,27	633.269.024,35	586.155.007,79	542.193.816,87

Fuente: Resoluciones CNMC

Cuadro 6. Evolución Retribución Total Regasificación 2020-2026 por empresa

Euros	Año Natural	½ Año Gas	Año Gas				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
ENAGAS TPTE	274.535.421,69	207.193.967,16	276.619.602,55	242.121.965,06	203.103.763,28	192.699.714,45	178.973.198,78
REGANOSA	43.999.572,91	32.492.244,20	45.083.684,71	44.327.301,92	41.979.747,63	38.819.174,44	36.647.267,47
BBG	63.802.371,31	45.294.000,58	65.604.542,40	56.397.917,11	46.613.480,03	41.312.148,37	39.111.482,60
SAGGAS	71.919.410,47	54.881.285,91	80.770.396,68	70.091.638,52	62.933.405,76	59.092.853,24	52.381.109,62
MEH				136.670,30	24.942.330,65	24.942.330,65	24.942.330,65
Total	454.256.776,38	339.861.497,85	468.078.226,34	413.075.492,91	379.572.727,35	356.866.221,15	332.055.389,12

Fuente: Resoluciones CNMC

A la fecha de este informe, no se prevén cambios en la retribución por inversión y la retribución por O&M a valores unitarios, salvo los que pudieran derivarse del ajuste por inclusión definitiva en el régimen retributivo de alguna instalación. Tampoco se esperan cambios en la retribución por RCS, REVU e IDS. No obstante, están pendientes de revisión la RMP, la retribución por O&M de instalaciones singulares, la retribución por OCOM y la RSAE hasta 2024.

En cuanto al incentivo de mermas, los datos definitivos de 2024 se conocerán a mediados de 2026 y el primer dato sobre 2026 se tendrá a mediados de 2027. Por otra parte, se espera que a final de año se tengan los importes por penalización por prudencia financiera hasta 2026 porque estos valores se determinan teniendo en cuenta los estados financieros de dos años antes.

Si comparamos las retribuciones actuales con las previstas en la Memoria de la Circular 8/2020²¹ observamos que:

- La Memoria de la Circular 8/2020, que actualizó²² el impacto económico previsto en la Memoria de la Circular 9/2019, estimó una retribución para el conjunto de ambas actividades de 6.061 Millones de € para el periodo 2021-2026 (retribución media anual 1.010 Millones de €) sin tener en cuenta la retribución de instalaciones en situación administrativa especial (RSAE) y el impacto económico de los incentivos de mermas y prudencia financiera.

Atendiendo a los valores recogidos en los anteriores Cuadros 1 y 2, la retribución que cobrarían las empresas en el periodo 2021-2026, a expensas de las revisiones pendientes, sería 66,7 Millones de € superior a lo previsto inicialmente (+11,1 Millones de € en términos de retribución media anual vs lo previsto).

- Las Memorias de las Circulares 9/2019 y 8/2020 estimaron²³ una retribución por inversión para el periodo 2021-2026 de 1.703 y 717 millones de €, respectivamente, para transporte y regasificación (retribuciones medias anuales de 284 y 120 millones de €). Atendiendo a los valores reales y los previstos para el último trimestre de 2026 (1.703,5 y 711 millones de €) puede señalarse que apenas existen diferencias.
- A la misma conclusión se llega en relación con la retribución por O&M a valores unitarios. La retribución media anual durante el periodo 2021-2026 será de 130,23 y 107,50 millones de €, respectivamente, para transporte y regasificación, mientras que la Circular 8/2020 previó²⁴ 132,71 y 112,1 millones de €.
- Respecto al OCOM es necesario diferenciar entre los COPEX y el resto de los costes del OCOM.
 - Las Memorias de las Circulares 9/2019 y 8/2020 estimaron una retribución por COPEX para el periodo 2021-2026 de 22 y 29 millones de €/año, respectivamente, para transporte y regasificación. Posteriormente, con motivo de la Resolución de 11 de febrero de 2021 por la que se estableció la retribución para el año de gas 2021 (de 1 de enero a 30 de septiembre de 2021), se determinó una retribución provisional por COPEX de 30,3 y 15,6 millones de € para transporte y regasificación, respectivamente, y una cuantía máxima anual de la inversión realizable de 41,2 y 59,8 millones € para transporte y

²¹ Tabla 44 de la página 109 de la Memoria de la Circular

²² En lo concerniente a retribución por O&M a valores unitarios, OCOM, RMP y REVU.

²³ Tablas 157 y 135 de las páginas 92 y 91 de la Memoria 9/2019.

²⁴ Tabla 41 y 43 de las páginas 92 y 109 de la Memoria 9/2019.

regasificación, respectivamente, en función de la información facilitada en julio de 2020, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13 de la Circular 9/2019, que se ha ido manteniendo a lo largo del periodo 2021-26.

Se prevé que exista una corrección de los importes de retribución por COPEX percibidos entre 2021 y 2024 de, al menos, -72 millones de € en transporte y -5,7 millones de € en regasificación, porque la inversión efectivamente realizada durante esos años declarada en los Tipos de Coste de SICORE correspondiente es sensiblemente inferior a las cuantías máximas anuales de inversión realizable aprobadas²⁵. De hecho, la retribución provisional percibida en el periodo 2021-24 ha sido 81,4 millones de € superior a la cuantía declarada por la actividad de transporte en los citados Tipos de Coste de SICORE que recogen los citados COPEX y equiparable en el caso de regasificación.

Todo ello sin perjuicio de las regularizaciones que conlleven las posteriores auditorías, justificaciones, análisis de mayor detalle, etc., que traigan como consecuencia su reconocimiento definitivo²⁶.

- Respecto al resto de costes del OCOM aunque el importe real (de media, 48,9 y 42,3 millones €/año para transporte y regasificación) ha sido superior al previsto en la memoria de Circular (26,7 y 26,6 millones de €/año), por retribuirse a coste auditado, las empresas no han sufrido impacto salvo la dilación entre los momentos en que se incurren y se reconocen. De hecho, este concepto posibilitó afrontar con mejores perspectivas la crisis de precios energéticos producida tras la invasión de Ucrania porque hasta 2020 estos costes eran retribuidos a través de la retribución de O&M_{VU}.
- En lo que se refiere a los importes de los diferentes conceptos recogidos en el ARPE en el periodo 2021-2026:
 - Los importes por RCS (738,9 y 284,0 millones de €) han sido inferiores a los valores previstos en las Circulares (752,2 y 281,4 millones de €), porque el valor final de RCS₂₀₂₀ fue inferior al previsto en su momento por la contracción de la demanda en 2020, principalmente a causa de la crisis del COVID.
 - Los importes por RMP (171,3 y 80,2 millones de €) han diferido de los valores previstos en las Circulares (146,1 y 83,8 millones de €),

²⁵ Asumiendo la hipótesis que todo el importe total declarado en los Tipos de Coste de SICORE fueran íntegramente considerados COPEX con derecho a retribución financiera (inversiones > 250.000€)

²⁶ Ello exige la valoración y admisión expresa por esta Comisión previa comunicación de sus propuestas por los agentes. Tal valoración ha de efectuarse conforme a los criterios previstos en la Circular 9/2019, en particular, en sus artículos 6, sobre costes e ingresos considerados en la metodología, 7, sobre admisibilidad de costes, y 13, sobre gastos de explotación activados, así como por el artículo 15.1 de la Circular 8/2020 que indica claramente que costes se retribuyen por aplicación de los VVUU de O&M.

motivados porque en la aplicación de la metodología a través de las Resoluciones que determinan la retribución del año de gas se optó por evitar la aplicación de un RMP negativo.

- Los importes por REVU (8,9 y 17,1 millones de €) han sido superiores a los valores previstos en las Circulares (8,2 y 12,6 millones de €), pues con la Resolución de 11 de febrero de 2021 se constató que se producía un error aritmético cuando se determinaba el valor ponderado de los coeficientes de extensión de vida útil²⁷.
- Los importes por IDS (5,7 y 6,6 millones de €) han diferido de los valores previstos en las Circulares (28 y 5,4 millones de €), motivados por una mínima penetración del gas vehicular suministrado desde la red transporte y por una mayor actividad de bunkering en regasificación.
- El incentivo por mermas, que se previó nulo, se ha visto afectado por el escenario de precios altos, adquiriendo una importancia relativa mayor que en años precedentes. A falta de los valores de 2025 y 2026, ha supuesto un impacto negativo de 6,6 millones de € para el transporte y un impacto positivo de 32,7 millones de € para la regasificación en el periodo 2021-2024.
- La penalización por prudencia financiera, que se previó nula, a falta de los valores de 2026, ha supuesto un impacto negativo de 0,4 millones de € para el transporte y un impacto nulo para la regasificación en el periodo 2021-2026.

7. EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS RETRIBUTIVOS DE LA METODOLOGÍA ESTABLECIDA EN LAS CIRCULARES 9/2019 Y 8/2020

Aunque el informe tiene por objeto evaluar los valores unitarios de operación y mantenimiento de transporte de gas natural y plantas de GNL, tal y como prevé la disposición adicional tercera de la Circular 8/2020, se considera conveniente realizar una breve evaluación sobre el cumplimiento de los principios retributivos de la metodología establecida por las Circulares 9/2019 y 8/2020.

- Sobre tener en cuenta *“los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada de acuerdo al principio de realización de la actividad al menor coste para el sistema gasista con criterios homogéneos en todo el territorio español, sin perjuicio de las especificidades previstas para los territorios insulares”* dispuesto en el artículo 60.1 de la Ley 18/2014.

²⁷ El año de extensión de vida útil de una instalación (365 días tras el día fin vida útil) no es coincidente con los años naturales ni los años de gas (1 octubre a 30 septiembre) ni tiene que coincidir con el de otras instalaciones.

Como ya se ha indicado en apartados anteriores, la metodología cumple este principio.

- Sobre *“Incluir los incentivos que correspondan”*, con signo positivo o negativo, para garantizar los diferentes objetivos y, en particular, *“el nivel de endeudamiento adecuado que permita disponer de una estructura de deuda sostenible”* previsto en el artículo 60.1 de la Ley 18/2014.

La metodología, como ya se ha explicado, tiene varios incentivos para fomentar la sustitución de combustibles fósiles de mayor huella de carbono, la gestión eficaz de mermas, el mantenimiento de una estructura de deuda sostenible y el desarrollo actividades conexas.

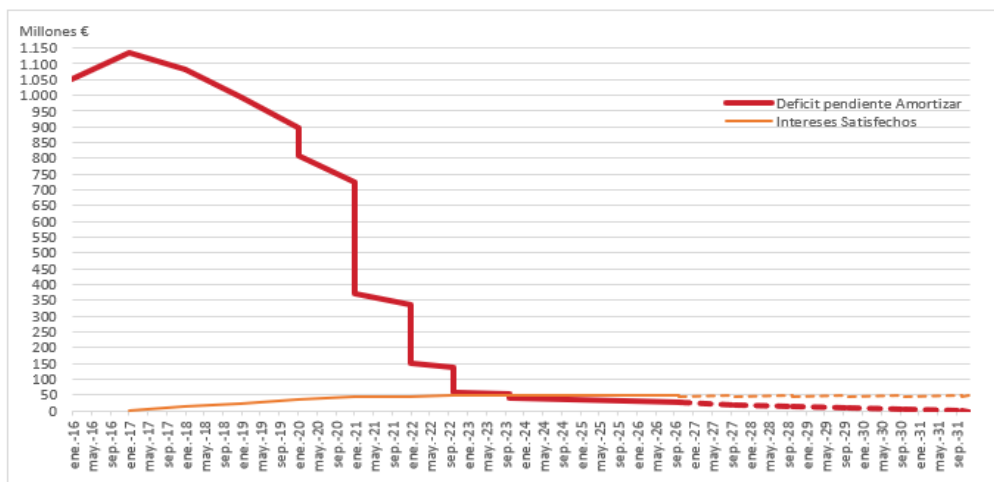
- Sobre cómo se fijaron los parámetros de retribución, tal y como dispone el artículo 60.2 de la Ley 18/2014, se establecieron para un periodo regulatorio de seis años, sin aplicar fórmulas de actualización automática al considerarse adecuados para la situación cíclica de la economía, la demanda de gas, la evolución de los costes, las mejoras de eficiencia, el equilibrio económico y financiero del sistema y la rentabilidad adecuada para estas actividades.
- Sobre el respeto al principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema recogido en el artículo 92.1 de la Ley 34/1998 se observa que el conjunto de metodologías para la determinación de la retribución y los peajes anuales de las diferentes actividades junto con el procedimiento de liquidaciones conforman un marco que vela y respeta el cumplimiento del principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema gasista.

Analizada la evolución del déficit del sistema de liquidaciones a nivel sector y de las actividades, se observa que:

- El capital pendiente a 30 de septiembre de 2025 es de 30.604.730,84 €, tras la aplicación del superávit del ejercicio 2024 en el procedimiento de liquidación de cargos (363.106,71 €) para la amortización parcial del déficit acumulado de 2014
- Los desvíos de los años de gas 2022, 2023 y 2024 de la liquidación de las diferentes actividades (transporte troncal, regasificación, AASS, redes locales etc.) son tenidos en cuenta en la determinación de los peajes de cada ejercicio conforme a los artículos 6, 19 y 28 de la Circular 6/2020²⁸.

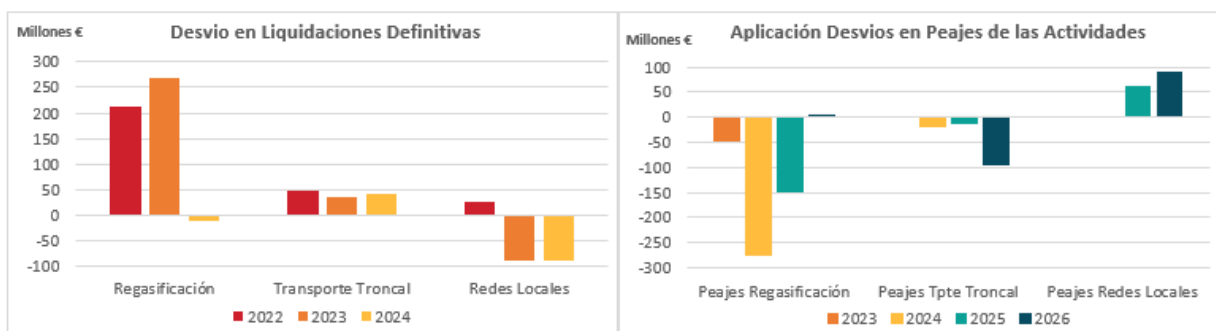
²⁸ Circular 6/2020, de 22 de julio, de la CNMC, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural.

Gráfico 9. Evolución del déficit acumulado del sistema gasista antes de la implementación de las Circulares de la CNMC



Fuente: CNMC

Gráfico 10. Desvíos de las Liquidaciones desde la implementación de las Circulares y su aplicación en la determinación de los peajes anuales



Fuente: CNMC

- Sobre la suficiencia para cubrir los costes por el uso de las instalaciones de transporte y plantas de gas natural licuado recogido en el artículo 92.1 de la Ley 34/1998, el resultado neto de explotación muestra el beneficio o la pérdida de una empresa por el propio desarrollo de su actividad, por tanto, puede tomarse como un buen indicador de la suficiencia para cubrir costes de explotación. Por su parte, el margen de explotación muestra qué porcentaje de los ingresos de explotación (importe neto de la cifra de negocios, trabajos realizados por la empresa para su activo, otros ingresos de explotación) permanecen dentro del resultado de explotación.

En los siguientes cuadros, de acuerdo con la información declarada a SICSE, se recoge la evolución durante el periodo 2018-2024 del valor medio²⁹ y la media ponderada de varios indicadores económicos y financieros significativos (ROI, ROE, margen EBIT³⁰, margen EBITDA³⁰ y

²⁹ En consonancia con la metodología recogida en los informes de Análisis Económico Financiero.

³⁰ Sobre importe neto de la cifra de negocios.

apalancamiento) de empresas transportistas con activos de transporte y regasificación³¹. En ellos se observa un descenso continuado del margen EBIT que oscila entre el 39-54% tomando promedios, y entre 35-48% con la media ponderada.

Cuadro 7. Evolución del valor promedio de varias ratios económico-financieros del conjunto de empresas transportistas con activos de transporte y regasificación

Concepto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ROI ⁽¹⁾	8%	10%	10%	9%	9%	9%	7%
ROE ⁽¹⁾	12%	19%	19%	17%	13%	14%	13%
Margen EBIT ⁽¹⁾	52%	54%	49%	47%	45%	44%	39%
Margen EBITDA ⁽¹⁾	82%	83%	79%	78%	75%	75%	72%
Apalancamiento ⁽²⁾	32%	44%	43%	42%	36%	19%	16%

(1) Sin tener en cuenta las empresas con valores negativos o atípicos según criterios INF/DE/395/23.

(2) Para empresas con valores negativos, se considera apalancamiento nulo

Fuente: CNMC

Cuadro 8. Evolución del valor medio ponderado de varias ratios económico-financieros del conjunto de empresas transportistas con activos de transporte y regasificación

Concepto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ROI	9%	9%	9%	8%	8%	6%	6%
ROE	9%	11%	11%	10%	9%	8%	9%
Margen EBIT	48%	48%	48%	47%	41%	35%	36%
Margen EBITDA	76%	75%	73%	73%	66%	66%	66%
Apalancamiento	16%	18%	20%	18%	20%	15%	15%

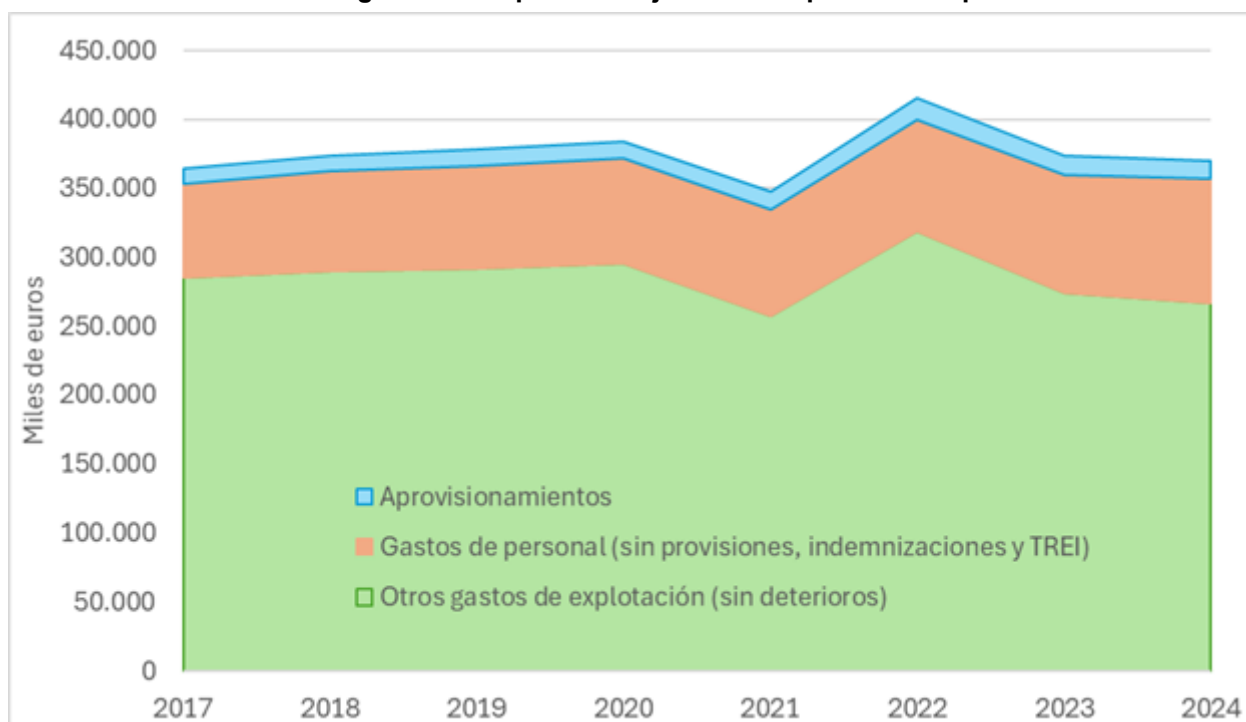
Fuente: CNMC

En cuanto a la evolución de los **gastos de explotación ajustados** considerando la suma del importe de aprovisionamientos, gastos de personal (descontando provisiones e indemnizaciones) y otros gastos de explotación³² (descontando pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales), y restando los trabajos realizados por la empresa para su activo, se observa que se mantienen controlados, salvo oscilaciones en los ejercicios 2021 y 2022, y con una tendencia ligeramente creciente del gasto de personal:

³¹ Datos totales de las empresas Enagás Transporte, Enagás Transporte del Norte, Bahía de Bizkaia Gas, S.L. (BBG), Planta de Regasificación de Sagunto, S.A. (SAGGAS) y Regasificadora del Noroeste, S.A. (REGANOSA), Gas Natural Transporte (GNT), Redexis Infraestructuras y Gas Extremadura Transportista.

³² Incluyen reparaciones y conservación de instalaciones técnicas de gas, otros servicios exteriores, tributos, y otros gastos de gestión corriente.

Gráfico 11. Evolución gastos de explotación ajustados empresas transportistas



Fuente: CCAA auditadas y CNMC.

- Sobre el aseguramiento de la recuperación de las inversiones realizadas recogido en el artículo 92.1 de la Ley 34/1998, puede tomarse como indicador la ratio de rentabilidad económica (return on investment, ROI) que muestra el beneficio obtenido por la explotación de los activos de la empresa sin tener en cuenta cómo están financiados.

El valor promedio del ROI de las empresas es del 9% para el periodo analizado 2018-2024; mientras que la media ponderada oscila entre el 6% y 9%³³, siendo su valor medio un 8%, manteniéndose estable durante el periodo analizado, salvo en 2023 y 2024 que se reduce.

Por su parte, la ratio de rentabilidad financiera (*return on equity*, ROE) muestra lo rentable que es la empresa de gas para sus propietarios, es decir, expresa la rentabilidad respecto de los recursos propios aportados por los accionistas, por tanto, puede tomarse como indicador sobre permitir una razonable rentabilidad de los recursos financieros invertidos recogido en el artículo 92.1 de la Ley 34/1998.

El valor promedio del ROE de las empresas es del 15% en el periodo 2018-24; mientras que la media ponderada oscila entre el 8% y 11%³⁴,

³³ La ROI media ponderada de la actividad de transporte oscila entre el 7% y 11% y para regasificación oscila entre el 4% (2024) y 11% para el periodo analizado.

³⁴ La ROE media ponderada de la actividad de transporte oscila entre el 7-11% y para regasificación oscila entre el 9-16% para el periodo analizado

siendo su valor medio un 10%, estableciéndose por encima del 10% entre 2019 y 2021 para tener una evolución descendente posterior que repunta de nuevo en 2024.

- Sobre el sistema de retribución de los costes de explotación que incentive la gestión eficaz, mejore la productividad y repercuta parte a los usuarios y consumidores recogido en el artículo 92.1 de la Ley 34/1998, la metodología incentiva de forma general, como ya se ha indicado en apartados anteriores, que la empresa los gestione con eficacia ya que su gran parte de su retribución se establece a través de valores unitarios en vez del coste real incurrido. De esta manera cuanto más eficiente sea, mayor beneficio obtendrá por ingresos regulados.

Por otra parte, también existen incentivos concretos para fomentar una gestión eficaz ligados a las mermas, conexas y prudencia financiera.

Junto a ello, a través del régimen económico de peajes y liquidaciones, se garantiza que las caídas de la retribución afloren en una reducción de peajes que redundan en beneficios para el consumidor.

- Sobre que *“en ningún caso el sobrecoste causado”* por normativas específicas de Administraciones Públicas, que supongan unos mayores costes en la actividad que desempeñen, *“formará parte de la retribución reconocida a estas empresas, no pudiendo por tanto ser sufragado a través de los ingresos del sistema gasista”* previsto en el Artículo 59 de la Ley 18/2014. La metodología retributiva induce al transportista a desarrollar soluciones con las Administraciones Públicas para cubrir el sobrecoste ocasionado.

8. EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 92 DE LA LEY 34/1998.

El artículo 92.1 de la Ley 34/1998 establece que *“los peajes y cánones tendrán en cuenta los costes incurridos por el uso de las instalaciones de manera que se optimice el uso de las infraestructuras y podrán diferenciarse por niveles de presión, características del consumo y duración de los contratos”*; y *“deberán respetar el principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema gasista y ser suficientes para cubrir los costes por el uso de las instalaciones de transporte, distribución y plantas de gas natural licuado”*. Para ello, *“deberán establecerse de forma que su determinación responda en su conjunto a los siguientes principios:*

- a) Asegurar la recuperación de las inversiones realizadas por los titulares en el período de vida útil de las mismas.*
- b) Permitir una razonable rentabilidad de los recursos financieros invertidos.*

- c) *Determinar el sistema de retribución de los costes de explotación de forma que se incentive una gestión eficaz y una mejora de la productividad que deberá repercutirse en parte a los usuarios y consumidores”.*

Estos principios y objetivos enunciados anteriormente en relación con los valores unitarios de O&M se evalúan analizando dos cuestiones: i) la suficiencia de los valores unitarios de O&M; y (ii) la gestión eficaz e incentivos de mejora de productividad que se introducen sobre los costes de explotación.

8.1. Sobre la suficiencia de los valores unitarios de O&M

Con el objetivo de evaluar la suficiencia de los valores unitarios vigentes de operación y mantenimiento de transporte y regasificación se comparan los valores vigentes con los costes de O&M reales declarados³⁵ a la CNMC al amparo de la Circular 1/2015, de 22 de julio (SICORE³⁶) y que son retribuibiles vía este mecanismo.

La Dirección de Energía desde 2021 ha trabajado en mejorar la integridad y veracidad de la información reportada por los agentes reclamando numerosos requerimientos para la subsanación, justificación y ampliación de la información sobre las declaraciones realizadas de los ejercicios 2020 (último año del periodo regulatorio anterior), 2021, 2022 y 2023.

8.1.1. Costes de O&M a retribuir por los valores unitarios

El Artículo 15 de la Circular 8/2020 sobre la retribución anual por operación y mantenimiento por aplicación de valores unitarios de referencia indica que *“retribuye los costes recurrentes en el tiempo, activados o no, asociados a: a) Las actuaciones y trabajos relacionados con la operación y gestión de la red de transporte, la odorización del gas, la gestión del acceso de terceros a la red (ATR), la medición del gas, así como la planificación, organización, dirección y control de las actividades del personal, y demás recursos de la organización necesarios para el correcto funcionamiento de la empresa transportista relacionados con ella (costes de indirectos o de estructura), incluyéndose, entre otros, administración, gestión fiscal, estrategia, tesorería, compras, asesoría jurídica, recursos humanos, sistemas de información o servicio de seguridad y vigilancia; b) las actividades o trabajos de mantenimiento de conservación y disponibilidad, tanto en su vertiente preventiva como correctiva, que son necesarios para garantizar que una instalación tiene unas condiciones adecuadas para el cumplimiento de sus funciones; o c) las actividades o trabajos de mantenimiento de actualización y mejora que sean necesarios para subsanar o enmendar la obsolescencia tecnológica y/o para satisfacer o cumplir nuevas exigencias que en el momento de su construcción de la instalación no*

³⁵ El Anexo I recoge el listado por empresa y año de declaraciones en SICORE usadas en el informe.

³⁶ Sistema de Información Regulatoria de Costes.

existían, o no fueron consideradas, mediante una modificación que no requiera autorización administrativa ni aprobación de proyecto de ejecución, ni acta de puesta en servicio, en los términos previstos en el artículo 70 del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre”. Finalmente añade que “también retribuye aquellos otros conceptos de costes necesarios para el desempeño del transportista que no son activados por la empresa, salvo que la Comisión determine, mediante resolución y previa audiencia pública, que dicho concepto de coste ha de considerarse un coste de operación y mantenimiento no incluido directa o indirectamente en los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento de las instalaciones de gas natural y, por lo tanto, ha de retribuirse a través del concepto retributivo, así como las condiciones para su reconocimiento a partir de ese momento”.

En la Tabla 1, se indican los tipos de costes incluidos y no incluidos en los costes de O&M incurridos por las empresas en el periodo 2021-2024 que son retribuibiles a valores unitarios.

Tabla 1. Tipología de Costes de O&M a retribuir por Valores Unitarios

Ctas.Sumas y Saldos	Tipo Coste Cir. 1/2015	Descripción	VU O&M
60-61	CC-01	Consumos	✓
60-61	CC-02	Consumos de gas de operación	✗
60-71	CC-03	Por diferencias de medición/mermas	✗
620	CC-04	Gastos de investigación y desarrollo	✗
621	CC-05	Gastos de arrendamientos	✓
621	CC-06	Cánones actividades reguladas	✓
622, 62	CC-07	Gastos de mantenimiento	✓
62	CC-08	Gastos por sustituciones y modificaciones realizadas sobre activos regulados en servicio que tengan reconocida retribución individualizada, y no hubieran sido activadas	✗
623	CC-09	Honorarios de auditores	✓
623	CC-10	Resto de gastos de servicios de profesionales independientes	✓
625	CC-11	Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas	✓
625	CC-12	Resto de gastos por primas de seguros	✓
627	CC-13	Gastos de publicidad, propaganda y relaciones publicas	✗
627	CC-14	Gastos por patrocinios y donaciones	✗
628	CC-15	Gastos de suministros	✓
629	CC-16	Gastos de viajes	✓
629	CC-17	Gastos de seguridad y vigilancia	✓
62	CC-18	Resto de gastos de servicios exteriores	✓
630, 633, 634, 636, 638 y 639	CC-19	Impuesto sobre beneficios y ajustes en la imposición de IVA	✗
631	CC-20	Impuestos, tributos y tasas directamente asociados a activos regulados, retribuibiles conforme a la normativa estatal, en los términos establecidos en la Ley 24/2013 y en el R.D.-Ley 8/2014	✓
631, 62, 64	CC-21	Impuestos, tributos y tasas específicas impuestas por Ayuntamientos y CC.AA. Tasas satisfechas que se refacturen a los clientes	✗
63	CC-22	Resto de impuestos	✓
640, 642, 649	CC-23	Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales	✓
641	CC-24	Gastos de personal: indemnizaciones	✗
649	CC-25	Gastos de personal: retribuciones a largo plazo al personal por prestaciones post-empleo	✗
643, 644	CC-26	Gastos de personal: contribuciones a Planes de Pensiones de Aportación Definida, y Contribuciones anuales a Planes de Pensiones de Prestación Definida	✓
64	CC-27	Gastos de personal: resto	✓
65	CC-28	Otros gastos de gestión	✗
661, 662, 664, 665, 669	CC-29	Intereses devengados	✗
660, 663, 666-669	CC-30	Resto de gastos financieros	✗
671	CC-31	Pérdidas procedentes del inmovilizado: activos regulados ⁽¹⁾ en servicio.	✗
671	CC-32	Pérdidas procedentes del inmovilizado: activos regulados ⁽¹⁾ en construcción.	✗
67	CC-33	Resto de pérdidas procedentes del inmovilizado ⁽¹⁾	✗
678	CC-34	Multas y sanciones y resto de gastos excepcionales	✗
68	CC-35	Amortización activos regulados con retribución individualizada	✗
68	CC-36	Amortización activos regulados del OS/GTS	✗
68	CC-37	Amortización de activos afectos a la actividad de distribución, otras reguladas y no reguladas	✗
68	CC-38	Amortización de modificaciones y mejoras sin retribución individualizada, realizadas sobre activos regulados ⁽¹⁾	✗
68	CC-39	Amortización activos corporativos y resto de activos ⁽¹⁾	✗
690, 691	CC-40	Pérdidas por deterioro de activos regulados ⁽¹⁾ en servicio	✗
690, 691	CC-41	Pérdidas por deterioro de activos regulados ⁽¹⁾ en construcción	✗
692-699	CC-42	Resto de pérdidas por deterioro de inmovilizado ⁽¹⁾	✗
206, 21, 23	CC-43	Altas de inmovilizado de inmovilizado de activos regulados del OS/GTS	✗
20, 21, 23	CC-44	Altas de inmovilizado de activos afectos a la actividad de distribución, otras reguladas y a actividades no reguladas.	✗
20, 21, 23	CC-45	Altas de inmovilizado de activos corporativos y resto de activos ⁽¹⁾	▲
20	CC-46	Altas de inmovilizado por activación de gastos de investigación y desarrollo.	✗
21	CC-47	Altas de inmovilizado por incorporación al patrimonio de activos regulados con retribución individualizada en servicio en la fecha de transmisión	✗
20, 21, 23	CC-48	Altas de inmovilizado de activos regulados ⁽¹⁾ desarrollados por la empresa durante el ejercicio	✗
20, 21, 23	CC-49	Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras que se realicen sobre a activos regulados ⁽¹⁾ en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada.	▲
20, 21,23	CC-50	Resto de altas de inmovilizado ⁽¹⁾	✗
N/A	CC-51	Costes de desmantelamiento de activos regulados ⁽¹⁾	✗

(1) La referencia sobre activos regulados [de SICORE] ha de entenderse a aquellos activos regulados con retribución individualizada, es decir con CUAR.

Leyenda: ✓ Costes que se retribuyen a través de V.U. de O&M ▲ Costes susceptibles de ser reconocidos como COPEX, ✗ Costes que no se retribuyen a través de V.U. de O&M.

El Cuadro 9 recoge los costes de O&M considerados y declarados por las empresas para el periodo 2021-2024 para transporte y regasificación:

Cuadro 9. Costes O&M de O&M considerados y declarados en regasificación y transporte por tipos de coste

En €		REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Total		171.263.328	220.698.886	183.905.507	173.571.569	155.373.934	146.944.106	163.157.299	155.457.531
CC-01	Consumos	6.126.069	8.438.285	8.071.829	7.110.854	4.414.661	4.676.701	4.233.824	4.325.850
CC-05	G. de arrendamientos	1.573.113	1.969.207	2.092.697	3.681.781	17.867.734	18.598.330	18.523.851	16.361.106
CC-06	Cánones	691.437				242.990			889
CC-07	G. de mantenimiento	18.658.982	19.144.128	19.346.685	20.562.911	16.940.036	15.877.980	18.907.383	19.213.364
CC-09	Honorarios auditores	216.871	255.694	286.023	301.066	325.952	403.614	422.782	407.607
CC-10	Resto servicios prof.	4.234.429	4.534.935	1.912.044	2.037.150	3.222.807	2.029.586	1.033.413	1.492.623
CC-11	Primas de seguros	2.939.667	3.350.858	3.699.129	4.378.871	2.378.721	2.670.077	2.863.876	2.777.710
CC-12	Resto primas seguros	274.356	355.138	340.428	308.236	704.561	607.290	607.104	406.332
CC-15	G. de suministros	38.433.113	69.248.352	37.134.219	27.435.397	6.284.793	9.415.019	7.560.893	4.036.074
CC-16	G. de viajes	135.929	386.591	516.983	392.658	185.000	377.095	516.709	529.223
CC-17	Seguridad y vigilancia	4.195.440	4.637.039	4.489.223	4.314.590	4.285.175	4.561.646	4.420.465	4.710.354
CC-18	Resto serv. exteriores	17.355.874	26.034.467	27.684.088	26.173.381	38.471.545	37.771.061	42.667.892	41.452.925
CC-20	Impuestos (RDL 8/2014)	20.558.035	23.100.588	22.814.535	20.339.598	4.173.704	3.787.552	4.164.139	4.455.683
CC-22	Resto impuestos	4.796.020	4.094.559	2.844.745	1.390.254	2.429.619	270.182	396.441	233.399
CC-23	Sueldos y salarios	34.071.175	36.484.679	38.837.745	39.065.370	36.572.274	36.976.853	40.094.082	36.441.378
CC-26	Planes de pensiones	467.403	574.724	621.506	655.974	915.306	1.069.230	1.166.638	1.056.798
CC-27	Resto G. de personal	583.272	485.528	622.312	1.346.298	703.496	494.558	696.273	2.174.409
CC-45	Altas activos corp.	5.101.534	1.781.654	1.202.622	2.758.597	7.180.078	-238.590	66.983	5.835.076
CC-49	Altas Mantenimientos y activos sin retrib. indiv.	10.850.609	15.822.458	11.388.694	11.318.581	8.075.484	7.595.921	14.814.552	9.546.733

Fuente: CNMC

La comparación de suficiencia exige también analizar si en los costes de O&M considerados y declarados por las empresas existen costes que son retribuidos por otros mecanismos de la Circular 9/2019 diferentes de los valores unitarios (VVUU) – tal y como se analiza en la siguiente Fase I – y si cumplen con los criterios de admisibilidad indicados en ella³⁷ o, si además, es necesario hacer ajustes para resolver cuestiones contables según establece la Circular 9/2019 como, por ejemplo, no considerar los márgenes intragrupo, TREI³⁸ u otros ingresos susceptibles de minorar costes– tal y como realiza en la Fase II –.

- **Fase I: Análisis de la existencia de costes de O&M que son retribuidos por otros mecanismos establecidos en la Circular 9/2019.**

Se ha analizado si en los costes de O&M considerados y declarados por las empresas existen alguno de los siguientes grupos de costes: 1) los costes directos de O&M de las instalaciones singulares; 2) los gastos de explotación activados retribuidos como COPEX; y 3) los costes variables retribuidos por

³⁷ Para determinar los costes de O&M declarados comparables con la retribución habida por O&M a valores unitarios (COM_{VU}) ha de tenerse en cuenta qué parte de los costes son retribuidos mediante los nuevos mecanismos de retribución de O&M establecidos en la Circular 9/2019 (OCOM) así como lo establecido en los artículos 6 y 7 de la Circular 9/2019 sobre costes e ingresos considerados en la metodología retributiva de las instalaciones de transporte de gas natural y plantas de gas natural licuados y su admisibilidad.

³⁸ Trabajos realizados para el inmovilizado de activos regulados.

OCOM. A continuación, se detallan los costes de O&M desglosados por los tipos de coste considerados.

Cuadro 10. Costes de O&M retribuidos por otros mecanismos retributivos

En €	REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
1. COPEX	15.551.422	17.382.693	12.325.004	13.291.355	15.078.740	6.450.584	13.686.331	13.149.049
2. Inst. Singulares	5.060.494	7.311.699	12.570.699	7.438.970	3.934.114	5.044.476	5.149.090	7.102.655
3. Costes variables	38.797.775	71.456.799	37.092.237	25.594.419	4.104.372	6.084.401	3.909.137	2.212.029
Total C. O&M retribuidos por otros Mecanismos	59.409.691	96.151.191	61.987.939	46.324.744	23.117.226	17.579.460	22.744.557	22.463.733

Fuente: CNMC

Cuadro 11. Costes de O&M a retribuir por otros mecanismos retributivos, por tipo de coste

En €		REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
	Total	59.409.691	96.151.191	61.987.939	46.324.744	23.117.226	17.579.460	22.744.557	22.463.733
CC-01	Consumos	1.792.018	3.583.324	3.377.600	2.113.126	2.398.844	2.515.410	2.291.505	2.022.039
CC-05	G. de arrendamientos	141.795	237.466	235.577	85.745	12.519	371.277	14.999	533.593
CC-06	Cánones	0	0	0	0	0	0	0	0
CC-07	G. de mantenimiento	780.411	1.170.471	1.195.992	682.295	268.303	230.000	733.222	2.055.403
CC-09	Honorarios auditores	0	0	0	0	0	0	0	0
CC-10	Resto servicios prof.	41.509	192.239	11.538	11.797	634.471	25.729	20.298	143.364
CC-11	Primas de seguros	170.414	185.286	172.165	114.079	0	524.769	554.258	528.257
CC-12	Resto primas seguros	0	0	0	0	0	0	0	0
CC-15	G. de suministros	37.339.168	68.609.459	36.390.692	26.681.585	1.812.179	3.744.199	1.779.790	310.852
CC-16	G. de viajes	3.175	85.364	160.455	17.195	10.931	18.127	19.679	20.325
CC-17	Seguridad y vigilancia	359.620	371.072	274.855	55.437	156.865	160.175	190.021	72.327
CC-18	Resto serv. exteriores	182.166	372.541	1.917.849	293.039	474.681	1.160.012	1.102.939	1.147.348
CC-20	Impuestos (RDL 8/2014)	2.754.583	2.758.355	3.362.185	827.900	1.732.350	1.839.499	1.879.028	1.896.243
CC-22	Resto impuestos	0	-1.422	1.979	35.847	6.647	6.541	1.725	1.503
CC-23	Sueldos y salarios	253.166	957.140	2.437.961	1.249.946	505.689	512.753	451.787	545.121
CC-26	Planes de pensiones	6.038	12.824	19.732	26.859	12.810	13.339	9.546	12.885
CC-27	Resto G. de personal	8.215	80.257	54.068	52.718	12.198	7.047	9.431	25.423
CC-45	Altas activos corp.	5.101.534	1.781.654	1.202.622	2.758.597	7.180.078	-238.590	66.983	5.835.076
CC-49	Altas Mantenimientos y activos sin retrib. indiv.	10.475.878	15.755.162	11.172.671	11.318.581	7.898.663	6.689.174	13.619.348	7.313.974

Fuente: CNMC

Una vez determinados los costes de O&M retribuidos por otros mecanismos, se minoran de los costes de O&M considerados y declarados por las empresas obteniendo los Costes de O&M a considerar en la segunda fase de análisis (ver Cuadro 12) cuyo desglose por tipo de coste se recoge en Cuadro 13.

Cuadro 12. Costes de O&M 2021-2024, antes Fase II, a satisfacer por los Valores Unitarios

En €	REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
C. O&M declarados	171.263.328	220.698.884	183.905.507	173.571.567	155.373.936	146.944.105	163.157.300	155.457.533
1. COPEX	-15.551.422	-17.382.693	-12.325.004	-13.291.355	-15.078.740	-6.450.584	-13.686.331	-13.149.049
2. Inst. Singulares	-5.060.494	-7.311.699	-12.570.699	-7.438.970	-3.934.114	-5.044.476	-5.149.090	-7.102.655
3. Costes variables	-38.797.775	-71.456.799	-37.092.237	-25.594.419	-4.104.372	-6.084.401	-3.909.137	-2.212.029
C. O&M antes de ajustes Fase II	111.853.637	124.547.693	121.917.568	127.246.823	132.256.710	129.364.645	140.412.743	132.993.800

Fuente: CNMC

Cuadro 13. Costes de O&M 2021-2024, tras Fase I (minoración de costes a retribuir por otros mecanismos), a satisfacer por los Valores Unitarios, desglosados por tipo de coste

En €		REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
	Total	111.853.637	124.547.693	121.917.568	127.246.823	132.256.710	129.364.645	140.412.743	132.993.800
CC-01	Consumos	4.334.051	4.854.961	4.694.229	4.997.728	2.015.817	2.161.291	1.942.319	2.303.811
CC-05	G. de arrendamientos	1.431.318	1.731.741	1.857.120	3.596.036	17.855.215	18.227.053	18.508.852	15.827.513
CC-06	Cánones	691.437	0	0	0	242.990	0	0	889
CC-07	G. de mantenimiento	17.878.571	17.973.657	18.150.693	19.880.616	16.671.733	15.647.980	18.174.161	17.157.961
CC-09	Honorarios auditores	216.871	255.694	286.023	301.066	325.952	403.614	422.782	407.607
CC-10	Resto servicios prof.	4.192.920	4.342.696	1.900.506	2.025.353	2.588.336	2.003.857	1.013.115	1.349.259
CC-11	Primas de seguros	2.769.253	3.165.572	3.526.964	4.264.792	2.378.721	2.145.308	2.309.618	2.249.453
CC-12	Resto primas seguros	274.356	355.138	340.428	308.236	704.561	607.290	607.104	406.332
CC-15	G. de suministros	1.093.945	638.893	743.527	753.812	4.472.614	5.670.820	5.781.103	3.725.222
CC-16	G. de viajes	132.754	301.227	356.528	375.463	174.069	358.968	497.030	508.898
CC-17	Seguridad y vigilancia	3.835.820	4.265.967	4.214.369	4.259.153	4.128.310	4.401.471	4.230.444	4.638.027
CC-18	Resto serv. exteriores	17.173.708	25.661.926	25.766.239	25.880.342	37.996.864	36.611.049	41.564.953	40.305.577
CC-20	Impuestos (RDL 8/2014)	17.803.452	20.342.233	19.452.350	19.511.698	2.441.354	1.948.053	2.285.111	2.559.440
CC-22	Resto impuestos	4.796.020	4.095.981	2.842.766	1.354.407	2.422.972	263.641	394.716	231.896
CC-23	Sueldos y salarios	33.818.009	35.527.539	36.399.784	37.815.424	36.066.585	36.464.100	39.642.295	35.896.257
CC-26	Planes de pensiones	461.365	561.900	601.774	629.115	902.496	1.055.891	1.157.092	1.043.913
CC-27	Resto G. de personal	575.057	405.271	568.244	1.293.580	691.298	487.511	686.842	2.148.986
CC-45	Altas activos corp.	0	0	0	0	0	0	0	0
CC-49	Altas Mantenimientos y activos sin retrib. indiv.	374.731	67.296	216.023	0	176.821	906.747	1.195.204	2.232.759

Fuente: CNMC

• **Fase II: Correcciones por ajustes contables³⁹**

Se analiza si existe alguno de los siguientes conceptos que podrían motivar un ajuste de los costes de O&M a considerar: 1) los márgenes intragrupo; y, 2) los ingresos que minoran costes.

En relación con los márgenes intragrupo, para cada tipo de coste a retribuir por Valores Unitarios de O&M, se han de detraer los importes asociados a los márgenes intragrupo que las empresas incluyen en sus declaraciones de costes en SICORE pues estos costes, de acuerdo con las propias Circulares, no han de ser considerados entre los costes a retribuir.

En relación con los ingresos informados por las compañías en las actividades de transporte y regasificación, se minorarían aquellos costes que, por su naturaleza contable, se consideran como un menor gasto, como pueden ser los ingresos por indemnizaciones de seguros o los ingresos por subvenciones a la explotación, etc. A efectos indicativos y no limitativos, se recoge un resumen con la relación de ingresos que pueden ser considerados como “menor coste” de O&M, indicando la Cuenta de Sumas y Saldos de la que procede y el tipo de ingreso al que pertenece de acuerdo con la Circular 1/2015.

³⁹ Ajustes complementarios para determinar los costes de O&M a satisfacer por los Valores Unitarios de O&M 2021-2026, según establece la Circular 9/2019

Tabla 2. Tipos de ingresos que reducen costes de O&M de Valores Unitarios

Cuentas de Sumas y Saldos	Tipo Ingreso Circular 1/2015	Descripción	VU O&M
70	CI-01	Ingresos por actividades reguladas	✗
70	CI-02	Ingresos por gas de operación	✗
70	CI-03	Ingresos por gas mínimo de llenado de gasoductos y gas talón	✗
70	CI-04	Ingresos por diferencias de medición/mermas	✗
70	CI-05	Ingresos por acometidas	✗
70	CI-06	Ingresos por desplazamiento de red a cargo de terceros	▲
70	CI-07	Otros ingresos recibidos en función de precios regulados o actuaciones reguladas	✗
70	CI-08	Prestación de servicios realizados por los CECOS auxiliares	▲
70	CI-09	Prestación de servicios por trabajos realizados para terceros para la construcción de activos regulados ⁽¹⁾	▲
70	CI-10	Prestación de servicios de operación y mantenimiento (O&M) de activos regulados ⁽¹⁾	▲
70	CI-11	Resto de prestación de servicios	▲
764	CI-12	Incorporación al activo de gastos financieros	✗
73	CI-13	Trabajos realizados para el inmovilizado: Activos regulados ⁽¹⁾	✗
73	CI-14	Trabajos realizados para el inmovilizado: Resto de Activos ⁽¹⁾	✗
740	CI-15	Subvenciones, donaciones y legados a la explotación	✓
746, 747	CI-16	Subvenciones, donaciones y legados de capital transferidos al resultado del ejercicio	▲
752	CI-17	Ingresos por arrendamientos	▲
75	CI-18	Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa	▲
75	CI-19	Indemnizaciones de las compañías de seguros: Activos/actividades regulados/as ⁽¹⁾	✓
75	CI-20	Indemnizaciones de las compañías de seguros: Activos/actividades no regulados/as ⁽¹⁾	▲
75	CI-21	Ingresos derivados de convenios con AAPP para la cobertura de sobrecostes originados por normativa no estatal	✗
75	CI-22	Resto ingresos por servicios diversos	▲
760	CI-23	Ingresos de participaciones en instrumentos de patrimonio	✗
761, 762,	CI-24	Intereses recibidos	✗
763,	CI-25	Resto de ingresos financieros	✗
766-769			
771	CI-26	Beneficios procedentes de activos no corrientes. Activos regulados ⁽¹⁾	▲
77	CI-27	Beneficios procedentes de activos no corrientes. Resto ⁽¹⁾	▲
79	CI-28	Excesos y aplicaciones de provisiones y de pérdidas por deterioro	✗
7	CI-29	Resto de ingresos	▲

(1) La referencia sobre activos regulados [de SICORE] ha de entenderse a aquellos activos regulados con retribución individualizada, es decir con CUAR

Leyenda: ✓ Ingresos que reducen costes de Valores Unitarios de O&M.

▲ Ingresos susceptibles bien de reducir costes dependiendo de su naturaleza o bien de ser considerados que son generados por actividades y servicios conexos.

✗ Ingresos que no minoran costes de Valores Unitarios de O&M.

Una vez determinados los importes asociados a los conceptos que motivan un ajuste de los costes de O&M, se obtienen los Costes de O&M a satisfacer por los Valores Unitarios tras la Fase II, según se indica en la Cuadro 14 cuyo desglose por tipo de coste considerado se recoge en el Cuadro 15.

Cuadro 14. Costes de O&M 2021-2024 tras Fase II (ajustes).

En €	REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
C. O&M antes de ajustes Fase II	111.853.637	124.547.693	121.917.568	127.246.823	132.256.710	129.364.645	140.412.743	132.993.800
1. Márgenes intragrupo	-631.142	-903.617	-797.984	-960.775	-1.824.803	-1.494.820	-2.183.775	-1.776.145
2. Ing. que minoran costes	-48.534	-267	-47	-9.850	-6.758.677	-586.227	-550.266	-424.801
3. TREI								
C. O&M después de ajustes Fase II	111.173.962	123.643.809	121.119.537	126.276.198	123.673.230	127.283.598	137.678.701	130.792.854

Fuente: CNMC

Cuadro 15. Costes de O&M 2021-2024 tras Fase II (ajustes) a satisfacer por los Valores Unitarios, desglosados por tipo de coste

En €		REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Total		111.173.962	123.643.809	121.119.537	126.276.198	123.673.230	127.283.598	137.678.701	130.792.854
CC-01	Consumos	4.331.225	4.854.481	4.693.718	4.997.341	1.912.803	2.151.104	1.934.707	2.296.452
CC-05	G. de arrendamientos	1.430.697	1.731.737	1.857.119	3.595.758	16.929.338	18.117.730	18.417.079	15.755.384
CC-06	Cánones	691.137	0	0	0	230.573	0	0	886
CC-07	G. de mantenimiento	17.870.698	17.973.495	18.150.686	19.810.994	15.706.342	15.462.101	17.987.911	16.979.905
CC-09	Honorarios auditores	216.777	255.693	286.023	301.043	309.295	401.785	421.125	406.305
CC-10	Resto servicios prof.	4.190.066	4.341.517	1.899.258	2.023.943	2.450.212	1.989.267	999.709	1.333.017
CC-11	Primas de seguros	2.768.051	3.165.565	3.526.963	4.238.936	2.257.148	2.135.587	2.300.506	2.242.268
CC-12	Resto primas seguros	274.237	355.137	340.428	308.212	668.556	604.538	604.725	405.034
CC-15	G. de suministros	1.093.470	638.892	743.527	753.754	4.243.567	5.645.122	5.758.447	3.712.993
CC-16	G. de viajes	132.696	301.227	356.528	375.434	165.176	357.341	495.082	507.272
CC-17	Seguridad y vigilancia	3.834.156	4.265.957	4.214.367	4.258.823	3.909.896	4.376.052	4.203.000	4.611.320
CC-18	Resto serv. exteriores	16.537.210	24.760.017	24.970.003	25.013.766	34.370.961	35.103.393	39.372.916	38.569.670
CC-20	Impuestos (RDL 8/2014)	17.795.727	20.342.189	19.452.343	19.510.188	2.316.594	1.939.226	2.276.156	2.551.265
CC-22	Resto impuestos	4.793.939	4.095.972	2.842.765	1.354.302	2.299.152	262.446	393.169	231.155
CC-23	Sueldos y salarios	33.803.335	35.527.463	36.399.770	37.812.497	34.223.485	36.298.860	39.486.941	35.781.599
CC-26	Planes de pensiones	461.164	561.899	601.774	629.067	856.376	1.051.106	1.152.558	1.040.578
CC-27	Resto G. de personal	574.807	405.271	568.244	1.293.480	655.971	485.302	684.151	2.142.122
CC-45	Altas activos corp.	0	0	0	0	0	0	0	0
CC-49	Altas Mantenimientos y activos sin retrib indiv.	374.568	67.296	216.023	-1.339	167.785	902.638	1.190.520	2.225.628

Fuente: CNMC

Finalmente, se recoge en las tablas siguientes los costes de O&M 2021-2024 para cada actividad después de las dos fases de ajustes por tipo de instalación según la clasificación de los Objetos Finales de Costes (OFC) de SICORE.

Cuadro 16. Costes de O&M 2021-2024 de regasificación tras Fase II (ajustes), desglosados por Tipo de OFC.

En €		2021	2022	2023	2024	Promedio	Promedio
						2021-2024	2023-2024
Total		111.173.962	123.643.811	121.119.536	126.276.200	120.553.377	123.697.868
OFC-G-OM-R-01	Almacenamiento GNL	16.135.030	17.421.775	19.155.651	21.879.534	18.647.998	20.517.593
OFC-G-OM-R-02	Vaporización	8.636.019	14.603.303	12.836.038	12.086.404	12.040.441	12.461.221
OFC-G-OM-R-03	Carga cisternas GNL	1.731.809	1.916.833	2.232.462	2.208.030	2.022.283	2.220.246
OFC-G-OM-R-04	Carga/descarga GNL	8.513.915	10.437.155	9.002.170	9.795.778	9.437.254	9.398.974
OFC-G-OM-R-07	Gastos generales planta	76.157.189	79.264.746	77.893.214	80.306.454	78.405.401	79.099.834

Fuente: CNMC

Cuadro 17. Costes de O&M 2021-2024 de transporte tras Fase II (ajustes), desglosados por Tipo de OFC.

En €		2021	2022	2023	2024	Promedio 2021-2024	Promedio 2023-2024
Total		123.673.208	127.283.541	137.678.701	130.792.852	129.857.075	134.235.776
OFC-G-OM-T-01	Gto. Tpte. Primario	68.152.151	55.271.256	54.302.314	54.365.955	58.022.919	54.334.135
OFC-G-OM-T-02	Gto. Tpte. Secundario	12.306.305	11.412.602	14.708.060	11.114.921	12.385.472	12.911.490
OFC-G-OM-T-03	ERM primarias	13.763.033	22.584.096	25.885.178	22.844.393	21.269.175	24.364.786
OFC-G-OM-T-04	ERM secundarias	4.379.528	7.330.202	3.979.653	6.730.071	5.604.864	5.354.862
OFC-G-OM-T-05	EM primarias	2.693.345	4.834.723	5.520.069	4.951.633	4.499.942	5.235.851
OFC-G-OM-T-06	EM secundarias	974	1.215	639	14.187	4.254	7.413
OFC-G-OM-T-07	EM-MUS primarias	401.922	1.062.047	946.863	940.749	837.895	943.806
OFC-G-OM-T-08	EM-MUS secundarias	0	0	0	0	0	0
OFC-G-OM-T-09	ERP y ERC	609.246	1.286.716	1.305.026	1.180.191	1.095.295	1.242.609
OFC-G-OM-T-10	EC turbina	19.647.818	21.550.077	26.784.863	26.009.681	23.498.110	26.397.272
OFC-G-OM-T-11	EC motor eléctrico	841.421	1.190.078	3.423.799	1.506.401	1.740.425	2.465.100
OFC-G-OM-T-12	ERM/EM singulares	205.097	163.273	272.483	283.917	231.192	278.200
OFC-G-OM-T-13	EC singular	73.612	82.604	103.470	110.922	92.652	107.196
OFC-G-OM-T-14	Gasoducto singular	598.756	514.652	446.284	739.831	574.881	593.058

Fuente: CNMC

8.1.2. Evaluación de suficiencia de los valores unitarios de O&M

Si se comparan los costes de O&M agrupados por los Objetos Finales de Costes (OFC de costes) que recoge el SICORE con la retribución obtenida por aplicación de valores unitarios a dicha tipología de instalaciones, se observa.

- **Para las plantas gas natural licuado:**

Los costes de O&M considerados y declarados por las empresas (según las premisas anteriores) alcanzan la suma de 482,2 millones de €, mientras que los ingresos por retribución correspondientes a O&M en el mismo periodo superan los 429,9 millones €. Así, las empresas regasificadoras habrían estado recibiendo durante este periodo de cuatro años una retribución de 52,3 millones € por debajo de sus costes, lo que equivale un 10,85% de los costes declarados y considerados.

Cuadro 18. Costes de O&M 2021-2024 a satisfacer vs Retribución O&M a valores unitarios de Regasificación

Año Natural	En €	Costes O&M [1]	Retribución [2]	Diferencia [2-1]	
				ABS	%
2021		111.173.962,18	107.470.955,80	-3.703.006,38	-3,33%
2022		123.643.811,31	107.470.955,80	-16.172.855,51	-13,08%
2023		121.119.536,00	107.470.955,80	-13.648.580,20	-11,27%
2024		126.276.199,63	107.470.955,80	-18.805.243,83	-14,89%
TOTAL 2021-2024		482.213.509,11	429.883.823,20	-52.329.685,91	-10,85%
Promedio 2021-2024		120.553.377,28	107.470.955,80	-13.082.421,48	-10,85%

Fuente: CNMC

Si se comparan los costes de O&M promedios del periodo 2021-2024 agrupados por los Objetos Finales de Costes (OFC de costes) que recoge el SICORE con la retribución obtenida por aplicación de valores unitarios a dicha tipología de instalaciones, se observa las variaciones que contiene el Cuadro 19.

Cuadro 19. Costes de O&M promedio 2021-2024 de Regasificación vs Retribución a valores unitarios por OFC

En €		Promedio 2021-2024		Variación	
		Coste	Retribución	Abs	%
Total		120.553.377	107.470.956	-13.082.421	-10,85%
OFC-G-OM-R-01	Almacenamiento GNL	18.647.998	93.922.382	75.274.384	403,66%
OFC-G-OM-R-02	Vaporización	12.040.441	4.173.235	-7.867.206	-65,34%
OFC-G-OM-R-03	Carga cisternas GNL	2.022.283	1.173.968	-848.315	-41,95%
OFC-G-OM-R-04	Carga/descarga GNL	9.437.254	0	-9.437.254	-100,00%
OFC-G-OM-R-07	Gastos generales planta	78.405.401	8.201.371	-70.204.029	-89,54%

Fuente: CNMC

- **Para el transporte:**

En la actividad de transporte, los costes de O&M declarados en el periodo 2021-2024 alcanzan los 519,4 millones de €, mientras que los ingresos por retribución correspondientes a O&M en el mismo periodo son 520,7 millones de €. Así, las empresas transportistas habrían estado recibiendo durante este periodo de cuatro años una retribución de 1,3 millones de € por encima de sus costes, lo que equivale a un 0,25% de los costes declarados y admitidos.

Cuadro 20. Costes de O&M 2021-2024 a satisfacer vs Retribución O&M a valores unitarios de transporte

Año Natural	En €	Costes O&M [1]	Retribución [2]	Variación [2-1]	
				ABS	%
2021		123.673.208,23	130.172.599,33	6.499.391,10	5,26%
2022		127.283.540,58	130.172.599,33	2.889.058,75	2,27%
2023		137.678.700,63	130.180.388,59	-7.498.312,04	-5,45%
2024		130.792.851,95	130.204.632,35	-588.219,60	-0,45%
TOTAL 2021-2024		519.428.301,40	520.730.219,60	1.301.918,20	0,25%
Promedio 2021-2024		129.857.075,35	130.182.554,90	325.479,55	0,25%

Fuente: CNMC

Si se comparan los costes de O&M promedios del periodo 2021-2024 agrupados por los Objetos Finales de Costes (OFC de costes) que recoge el SICORE con la retribución obtenida por aplicación de valores unitarios a dicha tipología de instalaciones, se observan las variaciones que contiene el Cuadro 21.

Cuadro 21. Costes de O&M promedio 2021-2024 de Transporte vs Retribución a valores unitarios por OFC

En €		Promedio 2021-2024		Variación	
		Coste	Retribución	Abs	%
Total		129.857.075	130.182.555	325.480	0,25%
OFC-G-OM-T-01	Gto. Tpte. Primario	58.022.919	65.286.095	7.263.176	12,52%
OFC-G-OM-T-02	Gto. Tpte. Secundario	12.385.472	10.563.747	-1.821.725	-14,71%
OFC-G-OM-T-03	ERM primarias	21.269.175	19.685.057	-1.584.118	-7,45%
OFC-G-OM-T-04	ERM secundarias	5.604.864	5.294.500	-310.364	-5,54%
OFC-G-OM-T-05	EM primarias	4.499.942	2.485.992	-2.013.950	-44,76%
OFC-G-OM-T-06	EM secundarias	4.254	118.913	114.660	2695,48%
OFC-G-OM-T-07	EM-MUS primarias	837.895	275.225	-562.671	-67,15%
OFC-G-OM-T-08	EM-MUS secundarias	0	0	0	-
OFC-G-OM-T-09	ERP y ERC	1.095.295	0	-1.095.295	-100,00%
OFC-G-OM-T-10	EC turbina	23.498.110	25.986.105	2.487.995	10,59%
OFC-G-OM-T-11	EC motor eléctrico	1.740.425	486.921	-1.253.503	-72,02%
OFC-G-OM-T-12	ERM/EM singulares	231.192	0	-231.192	-100,00%
OFC-G-OM-T-13	EC singular	92.652	0	-92.652	-100,00%
OFC-G-OM-T-14	Gasoducto singular	574.881	0	-574.881	-100,00%

Fuente: CNMC

Alguna de las diferencias observadas entre la retribución a valores unitarios vigentes y los costes recogidos en los OFC provienen de las operaciones realizadas para la determinación de dicho valores unitarios de O&M que fueron explicadas en la Memoria de la Circular 8/2020⁴⁰, y otras, como también reflejaba la citada Memoria, *“de la segregación de los costes declarados en los OFCs, la heterogeneidad de los criterios de declaración en cada empresa que además pueden ser cambiantes a lo largo del tiempo, o que la retribución actual por tipo de instalación no refleje adecuadamente el coste realmente imputable a cada tipo”*.

No obstante, como señalaba la citada Memoria *“el propósito del conjunto de valores unitarios de O&M es conformar una fórmula paramétrica para determinar*

⁴⁰ Recogidas a partir de la pag 102 y siguientes de la Memoria, y cuya justificación viene indicada con anterioridad. A modo de ejemplo:

- Se agrupó en el OFC Gastos generales planta, el OFC de Carga/descarga de GNL y los los costes de personal que estaban asociados al resto de OFCs.
- Se agruparon en los OFC de unidades estándar de transporte los costes no directos que pudieran aflorar en OFC singulares, porque a este tipo de instalaciones se les reconoce el coste de O&M directo mediante auditoria y los costes indirectos/estructura se retribuyen implícitamente a través de las instalaciones estándar.

la retribución por O&M que permita retribuir⁴¹ el conjunto de costes de O&M incurridos por la actividad”.

Atendiendo al Cuadro 18, la retribución de O&M a valores unitarios de regasificación habría sido insuficiente en el periodo 2021-24, mientras que Cuadro 20 indicaría que la retribución de transporte habría sido suficiente.

8.1.3. Sobre otros ingresos declarados en Transporte y Regasificación

Los ingresos que percibe una empresa, como ya se ha indicado en la Tabla 2 del apartado 8.1.1, se clasifican en tres tipologías: los que no han de considerarse para determinar de Valores Unitarios de O&M de las actividades de Transporte y Regasificación (marca de aspa roja), los que han de minorar los costes de O&M⁴² (marca de verificación verde), y aquellos otros (marca triangular amarilla) que, dependiendo de su naturaleza, pudieran ser susceptibles bien de reducir costes de O&M bien de considerarse generados por actividades y servicios conexos.

Para poder ser considerados ingresos provenientes de la prestación de servicios y productos conexos deberían haber sido asignados a Actividades No reguladas de acuerdo con las instrucciones de SICORE y las iteraciones mantenidas con las empresas en relación con la interpretación éstas y las declaraciones realizadas. De esta forma, junto con otra información aportada por las empresas y los análisis oportunos, se determinaría el ajuste por conexo a realizar en la retribución anual de las empresas aplicando la metodología de la Resolución de 31 de julio de 2024.

En el Cuadro 22 se resumen los importes de esta última tipología que son declarados por las empresas en las actividades de Regasificación y Transporte en el periodo 2021-2024, por tipo de ingresos (CI), y que habría que minorar de los costes de O&M de las actividades a las que se asignan por no haber sido asignados a Actividades No reguladas para su evaluación como ingreso conexo.

⁴¹ “De esta forma, los transportistas cubren sus costes y, en la medida que aumente su eficiencia, generarán beneficios, promoviendo una gestión eficaz y eficiente del sistema. La obtención de eficiencias por cada transportista podrá ser diferente debido a razones como economías de escala, orografía del territorio, sinergias con otras actividades, estructura societaria, capacidad de negociación con proveedores, etc.”

⁴² Los ingresos relativos a subvenciones, donaciones y legados a la explotación (CI-15), y a las indemnizaciones de compañías de seguros por activos/actividades regulados/as (CI-19)

Cuadro 22. Ingresos susceptibles de minorar costes de O&M en Regasificación y Transporte

En €		REGASIFICACIÓN				TRANSPORTE			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Total		-196.565	-59.894	-7.787.999	-1.757.229	-7.568.907	-7.034.997	-7.869.945	-8.103.575
CI-08	Prestación Serv. CECOS Aux.	0	0	-2.803	0	-1.600.544	-5.885.017	-7.112.983	-7.315.275
CI-11	Resto prestación Serv.	-27.037	-512	-7.003.606	-846	-4.287.693	-1.025.188	-642.093	-689.373
CI-17	Ingr. por arrendamiento	0	0	0	-21.938	-419	-18.263	-12.124	-12.586
CI-18	Ingr. Por cesión uso activos empresa	0	0	0	-1.690.139	0	0	0	0
CI-22	Resto ingr. Serv. Diversos	-139.566	-58.047	-615.521	-44.306	-1.655.545	-106.259	-72.016	-85.853
CI-29	Resto ingresos	-29.962	-1.336	-166.069	0	-24.706	-270	-30.728	-488

Fuente: CNMC

Los costes de O&M ajustados por estos ingresos para el periodo 2021-2024 que se obtienen a partir de los costes de O&M a satisfacer por los Valores Unitarios obtenidos tras la Fase II se recogen en el Cuadro 23. Por su parte, en el Cuadro 24 se recoge la comparación con la retribución por O&M a valores unitarios percibida, donde se observa que se reduciría el déficit en Regasificación observado en el epígrafe anterior y una leve sobrerretribución en Transporte.

Cuadro 23. Coste O&M a satisfacer por VVU tras minorar otros Ingresos declarados en Regasificación y Transporte susceptibles de minorar

En € Año Natural	Regasificación			Transporte		
	Costes O&M tras la Fase II	Otros ingresos susceptibles de minorar	Costes O&M Ajustados	Costes O&M tras la Fase II	Otros ingresos susceptibles de minorar	Costes O&M Ajustados
2021	111.173.962,18	196.565,04	110.977.397,14	123.673.208,23	7.568.907,10	116.104.301,13
2022	123.643.811,31	59.894,38	123.583.916,93	127.283.540,58	7.034.996,67	120.248.543,91
2023	121.119.536,00	7.787.998,84	113.331.537,16	137.678.700,63	7.869.944,92	129.808.755,71
2024	126.276.199,63	1.757.229,40	124.518.970,23	130.792.851,95	8.103.574,66	122.689.277,29
TOTAL 2021-2024	482.213.509,11	9.801.687,66	472.411.821,45	519.428.301,40	30.577.423,35	488.850.878,05
Promedio 2021-2024	120.553.377,28	2.450.421,92	118.102.955,36	129.857.075,35	7.644.355,84	122.212.719,51

Fuente: CNMC

Cuadro 24. Costes de O&M Ajustados vs Retribución O&M a valores unitarios

En € Año Natural	Regasificación				Transporte			
	Costes O&M Ajustados [1]	Retribución [2]	Diferencia [2-1]		Costes O&M [1]	Retribución [2]	Diferencia [2-1]	
			ABS	%			ABS	%
2021	110.977.397,14	107.470.955,80	-3.506.441,34	-3,16%	116.104.301,13	130.172.599,33	14.068.298,20	12,12%
2022	123.583.916,93	107.470.955,80	-16.112.961,13	-13,04%	120.248.543,91	130.172.599,33	9.924.055,42	8,25%
2023	113.331.537,16	107.470.955,80	-5.860.581,36	-5,17%	129.808.755,71	130.180.388,59	371.632,88	0,29%
2024	124.518.970,23	107.470.955,80	-17.048.014,43	-13,69%	122.689.277,29	130.204.632,35	7.515.355,06	6,13%
TOTAL 2021-2024	472.411.821,45	429.883.823,20	-42.527.998,25	-9,00%	488.850.878,05	520.730.219,60	31.879.341,55	6,52%
Promedio 2021-2024	118.102.955,36	107.470.955,80	-10.631.999,56	-9,00%	122.212.719,51	130.182.554,90	7.969.835,39	6,52%

Fuente: CNMC

8.2. Sobre la gestión eficaz y los incentivos a mejoras de productividad en los costes de explotación

La metodología incentiva de forma general que la empresa **gestione sus decisiones con eficacia** para obtener los resultados adecuados, porque la mayor parte de su retribución por costes de O&M se establece de forma

predeterminada – la retribución por valores unitarios de O&M (COM_{vu}) – , resultando un valor fijo anual al que se suma un valor variable – la retribución por otros costes de O&M (OCOM) – asociado a una serie de conceptos de costes no controlables o con muy poco margen de control (tales como el coste del suministro eléctrico, del gas de operación, del THT).

Además, incluye incentivos a la gestión eficaz en aspectos específicos como las mermas, donde se incentiva al transportista a minimizar las diferencias de medición, fugas y mermas en sus instalaciones bien para obtener un mayor ingreso retributivo (incentivo positivo), bien por minimizar la penalización (incentivo negativo) que supondría tener unas mermas mayores que las de referencia establecidas normativamente. En este mismo sentido también operan los nuevos elementos retributivos introducidos en este periodo regulatorio, como son la retribución por mejora de productividad (RPM), el incentivo de desarrollo sostenible (IDS) y el ajuste por servicios conexos.

- A través de la retribución por mejora de productividad (RPM), si la empresa regulada consigue tener unos costes inferiores a los considerados para determinar los valores unitarios de O&M, podrá mantener parte del margen obtenido en el siguiente periodo retributivo.

Además, este concepto es un mecanismo de repercusión de ahorros, eficiencias o ganancias a los usuarios y consumidores, ya que, si se observa una ganancia de costes durante un periodo por parte de la empresa, la mitad de la ganancia obtenida es repercutida al consumidor en el siguiente periodo.

- Con el incentivo por desarrollo sostenible (IDS) se fomenta las economías de escala pues, al ser una retribución por la energía suministrada, la empresa regulada podrá sacar mayor margen en aquellos proyectos que, a igual coste, suministren más energía.
- Con los servicios conexos se establece un marco donde la empresa pueda emplear marginalmente sus recursos para el desempeño de las actividades de transporte y regasificación en proporcionar servicios y productos conexos que le reporten nuevos y diferentes ingresos aprovechando las sinergias disponibles.

A través del procedimiento de reparto de beneficios con el sistema gasista cuando estos son relevantes, se establece de manera secundaria un mecanismo de repercusión de ahorros, eficiencias o ganancias a los usuarios y consumidores.

Respecto a la **mejora de la productividad**, como ya se ha señalado en otros puntos del informe, la metodología retributiva incentiva la eficiencia en el gasto producido, es decir, la productividad en los costes de explotación, produciéndose dos efectos en la empresa para dicha mejora: (1) búsqueda implícita de la

eficiencia en costes para lograr sus objetivos (cuanto más eficiente sea en la asignación de costes y recursos mayores beneficios obtendrá ⁴³); y (2) el desempeño de las actividades de transporte y regasificación, como monopolio natural, presentan en términos reales costes promedio decrecientes de manera que sus costes marginales tienden a ser menores convirtiendo al tiempo transcurrido desde la puesta en servicio de la instalaciones en un aliado de la productividad.

9. EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 59 DE LA LEY 18/2014.

El Artículo 59 de la Ley 18/2014 desarrolla multitud de principios con afección a diferentes sujetos y aspectos del modelo económico del sistema gasista. De todos ellos⁴⁴, en la evaluación de los valores unitarios de O&M sólo aplicaría el apartado tercero que señala *“en ningún caso el sobrecoste causado”* por normativas específicas de Administraciones Públicas, que supongan unos mayores costes en la actividad que desempeñen, *“formará parte de la retribución reconocida a estas empresas, no pudiendo por tanto ser sufragado a través de los ingresos del sistema gasista”*. No obstante, las empresas *“podrán establecer convenios u otros mecanismos con las Administraciones Públicas para cubrir el sobrecoste ocasionado”*.

Sobre este particular, los valores unitarios de operación y mantenimiento establecidos por la Circular 8/2020 no contienen los sobrecostes por estas normativas específicas.

En este sentido, el establecimiento de unos mayores o menores costes a las actividades de transporte y regasificación por parte de una administración autonómica o local (p.ej. vía impuestos específicos) podría, en su caso, condicionar la toma de decisiones sobre instalaciones en determinadas áreas o regiones. Todo ello sin perjuicio de que, según establece el propio artículo 59, los transportistas puedan establecer convenios u otros mecanismos con las

⁴³ Sus costes de explotación no son retribuidos a coste incurrido ya que gran parte de su retribución por O&M se predetermina a valores unitarios

⁴⁴El artículo, titulado sobre sostenibilidad económica y financiera, recoge en los dos primeros apartados y el quinto los principios generales sobre la sostenibilidad económica general y la utilización de los ingresos del sistema gasista para sostener exclusivamente las retribuciones propias de las actividades reguladas, o que cualquier incremento de costes o reducción de ingresos deberá tener la contrapartida equivalente al objeto de asegurar el equilibrio del sistema.

El apartado cuarto determina qué costes se asocian al uso de las instalaciones y cuáles no al objeto de delimitar las competencias de la CNMC y el MITECO de acuerdo con el Real Decreto-ley 1/2019, y que, en el ámbito de la retribución y los peajes, se concretan en los apartado séptimo y octavo de este artículo 59.

El apartado sexto indica que el Ministerio aprobará anualmente una previsión de la evolución de las diferentes partidas de ingresos y costes del sistema gasista para los seis años siguientes.

Administraciones Públicas para cubrir el sobrecoste ocasionado por la aplicación en alguna de sus áreas de normativas específicas que supongan unos mayores costes en la actividad que desempeñen.

10. EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS Y PRINCIPIOS GENERALES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 60 DE LA LEY 18/2014.

El Artículo 60 de la Ley 18/2014 desarrolla multitud de principios con afección a diferentes sujetos y aspectos del modelo retributivo del sistema gasista. De todos ellos, solo los siguientes principios serían susceptibles de evaluar su cumplimiento por parte de los valores unitarios de operación y mantenimiento establecidos por la Circular 8/2020, porque el resto o han sido ya evaluados, o no son objeto de este informe de evaluación, o no afectan a la metodología de retribución⁴⁵.

1. *“Los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada de acuerdo al principio de realización de la actividad al menor coste para el sistema gasista con criterios homogéneos en todo el territorio español, sin perjuicio de las especificidades previstas para los territorios insulares”.*
2. Los parámetros de retribución se fijarán:
 - a. *“por periodos regulatorios de seis años”*, salvo que una norma europea establezca otra vigencia distinta.
 - b. no se aplicarán fórmulas de actualización automática.
 - c. considerando *“la situación cíclica de la economía, la demanda de gas, la evolución de los costes, las mejoras de eficiencia”*.

⁴⁵ El apartado primero, también, establece que la metodología de retribución permitirá *“la obtención de una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo”* y deberá *“incluir los incentivos que correspondan”*, con signo positivo o negativo, para garantizar los diferentes objetivos y, en particular, *“el nivel de endeudamiento adecuado que permita disponer de una estructura de deuda sostenible”*. Asimismo, el apartado segundo señala que los parámetros deben establecerse considerando *“el equilibrio económico y financiero del sistema y la rentabilidad adecuada para estas actividades”*. Por su parte, el apartado tercero, señala los condicionantes para establecer la tasa de retribución financiera. Estos aspectos exceden el objeto del informe de evaluación establecido por la DA 8ª de la Circular sobre los valores unitarios de O&M, o han de analizarse para el conjunto de la metodología, como el principio del apartado segundo indicado.

El apartado cuarto establece que el Gobierno es quién determina los parámetros de retribución y tasa de retribución de los almacenamientos subterráneos básicos. Además, establece su régimen de revisión.

El apartado quinto establece que la retribución a la inversión de las instalaciones de la red básica se calculará a partir de su valor neto inversión, sin perjuicio de lo que se pueda establecer otro para las instalaciones de transporte primario de influencia local.

El apartado sexto establece que el gas de operación para autoconsumo requerido por las plantas de regasificación no tendrá la consideración de coste reconocido.

El apartado séptimo regula la posibilidad de establecer un régimen económico singular y de carácter temporal para la prestación de servicios logísticos de Gas Natural Licuado en las plantas del sistema.

10.1. Sobre los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada

La metodología retributiva vigente y los valores unitarios de O&M, como ya se ha indicado en apartados anteriores, incentiva la eficiencia de las empresas fomentando que se realice la actividad al menor coste posible para la empresa, pues le generará mayor margen dentro del marco normativo establecido.

Los criterios son homogéneos en todo el país, pues se utilizan las mismas fórmulas y valores unitarios para las diferentes empresas que realizan la actividad en el territorio.

10.2. Sobre el establecimiento de los parámetros retributivos

Según la Circular 8/2020 y su memoria justificativa, para determinar los valores unitarios se tuvo en cuenta *“lo dispuesto en la Circular 9/2019, de 12 de diciembre, en particular su artículo 20, sobre criterios para la determinación de los valores unitarios de referencia, y los artículos 3, 5, 6 y 7 sobre principios y criterios, instalaciones, costes e ingresos considerados en la metodología retributiva y admisibilidad de los costes necesarios, así como en el artículo 8 sobre productos y servicios conexos”*. Asimismo, se observaron *“los resultados de estudios de eficiencia a nivel europeo sobre las empresas transportistas”* y se tomaron *“en consideración las orientaciones de política energética recogidas en el artículo 2 de la Orden TED/627/2020 de 3 de julio”*, y cumplieron, a juicio del MITECO, según se expresó en el trámite de información pública de la Circular.

Asimismo, tal y como se indicó en la memoria de la Circular, *“tanto los costes de O&M de las empresas transportistas españolas, como los costes de inversión de las instalaciones que han sido analizados para la presente propuesta, se corresponden, con las salvedades que se indiquen, a los costes de una empresa eficiente y bien gestionada, ya que se sitúan, en términos de eficiencia, por encima de la media europea”*.

Por último, los valores unitarios de O&M recogidos en la Circular 8/2020 fueron establecidos para un periodo regulatorio de seis años (2021-2026) sin que se establecieran fórmulas de actualización automática durante el mismo; y sus valores fueron establecidos de acuerdo con la situación cíclica de la economía, la demanda de gas, la evolución de los costes, las mejoras de eficiencia observadas en el momento de cálculo.

11. EVALUACIÓN DEL GRADO CUMPLIMIENTO DE LAS ORIENTACIONES DE POLÍTICA ENERGÉTICA ESTABLECIDAS EN EL APARTADO 2º DE LA ORDEN TEC/627/2020.

El apartado 2º de la Orden TEC/ 627/2020 estableció las siguientes orientaciones sobre los valores unitarios de inversión y operación y mantenimiento para instalaciones de transporte de gas natural y de plantas de gas natural licuado, para el periodo 2021-2026:

1. *“Los valores unitarios se calcularán bajo los principios de sostenibilidad económica y financiera según los costes reales incurridos por una empresa eficiente y bien gestionada que permitan una rentabilidad suficiente y adecuada a una actividad de bajo riesgo, pudiendo tener en consideración las mejores prácticas en otros sistemas gasistas europeos”.*
2. *“Los valores unitarios tanto de inversión como de operación y mantenimiento contemplarán las diferentes posibilidades tecnológicas de las futuras instalaciones e incentivarán al promotor para adoptar la solución tecnológica más costo-eficiente en el largo plazo, incluyendo el cumplimiento de objetivos medioambientales”.*
3. *“Los valores unitarios de aplicación para el periodo regulatorio comprendido entre los años 2021 y 2026 deberán ser metodológicamente coherentes con la propuesta de valores unitarios para los años 2017 a 2020, cuya remisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico continúa pendiente conforme al mandato establecido en la disposición adicional única de la Orden IET/389/2015, de 5 de marzo, por la que se actualiza el sistema de determinación automática de precios máximos de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo envasados y se modifica el sistema de determinación automática de las tarifas de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo por canalización”.*

Tal y como se ha indicado en los apartados precedentes, el MITECO consideró en el trámite de información pública que para la determinación de los valores unitarios se tomaron en consideración y cumplieron *“las orientaciones de política energética recogidas en el artículo 2 de la Orden TED/627/2020 de 3 de julio”.*

Es más, **de acuerdo con la sentencia** desestimatoria de la **Audiencia Nacional** al recurso planteado por una empresa con activos de transporte contra la Circular 8/2020 ([SAN 2760/2025](#)), **existió razonabilidad y acreditación técnica en las conclusiones de la Administración al determinar la fijación de los valores unitarios y coeficientes correctores ya que se consideraron por la CNMC criterios de eficiencia debidamente contrastados.**

ANEXO I: LISTADO DE DECLARACIONES REALIZADAS A SICORE UTILIZADAS EN EL INFORME POR EMPRESA Y AÑO

EMPRESA	AÑO	LOCALIZADOR	FECHA CARGA	FECHA CALCULO
101	2021	2021_03_89932583	13/10/2025	13/10/2025
104	2021	2021_02_57376252	30/07/2024	30/07/2024
106	2021	2021_04_32517247	16/04/2025	16/04/2025
107	2021	2021_01_27357919	01/07/2022	01/07/2022
108	2021	2021_03_31136615	30/04/2024	30/04/2024
111	2021	2021_04_40536589	16/09/2022	21/09/2022
114	2021	2021_11_47594668	02/06/2025	04/06/2025
117	2021	2021_03_40547254	16/09/2022	16/09/2022
123	2021	2021_02_40542641	16/09/2022	16/09/2022
124	2021	2021_03_40545940	16/09/2022	21/09/2022
127	2021	2021_14_89671515	28/11/2024	28/11/2024
130	2021	2021_02_31871156	22/07/2022	22/07/2022
131	2021	2021_02_42157764	26/09/2022	26/09/2022
132	2021	2021_02_31872138	22/07/2022	22/07/2022
133	2021	2021_03_40579460	16/09/2022	21/09/2022
134	2021	2021_03_40548581	16/09/2022	16/09/2022
135	2021	2021_03_40578959	16/09/2022	16/09/2022
136	2021	2021_02_40544216	16/09/2022	16/09/2022
137	2021	2021_03_40578587	16/09/2022	16/09/2022
138	2021	2021_03_40579225	16/09/2022	16/09/2022
101	2022	2022_03_73394981	30/09/2024	30/09/2024
104	2022	2022_03_73392996	30/09/2024	30/09/2024
106	2022	2022_04_32517477	16/04/2025	16/04/2025
107	2022	2022_01_43368806	30/06/2023	05/07/2023
108	2022	2022_01_43395784	30/06/2023	30/06/2023
111	2022	2022_01_43397098	30/06/2023	30/06/2023
114	2022	2022_06_47597323	02/06/2025	04/06/2025
117	2022	2022_02_43396760	30/06/2023	30/04/2024
123	2022	2022_02_43397329	30/06/2023	29/04/2024
124	2022	2022_02_43397807	30/06/2023	30/04/2024
127	2022	2022_08_89672721	28/11/2024	28/11/2024
130	2022	2022_04_11212801	17/02/2025	17/02/2025
131	2022	2022_03_11214318	17/02/2025	17/02/2025
132	2022	2022_04_11213865	17/02/2025	17/02/2025
133	2022	2022_02_43398164	30/06/2023	30/04/2024
134	2022	2022_02_43398296	30/06/2023	30/04/2024
135	2022	2022_02_43398684	30/06/2023	30/04/2024
136	2022	2022_02_43398561	30/06/2023	30/04/2024
137	2022	2022_02_43399214	30/06/2023	30/04/2024
138	2022	2022_02_43397898	30/06/2023	30/04/2024

EMPRESA	AÑO	LOCALIZADOR	FECHA CARGA	FECHA CALCULO
101	2023	2023_04_9922354	12/02/2025	12/02/2025
104	2023	2023_04_10361617	13/02/2025	29/05/2025
106	2023	2023_01_48374247	28/06/2024	28/06/2024
107	2023	2023_01_48318376	28/06/2024	28/06/2024
108	2023	2023_01_48354682	28/06/2024	28/06/2024
111	2023	2023_01_48323826	28/06/2024	28/06/2024
114	2023	2023_04_47599426	02/06/2025	04/06/2025
117	2023	2023_02_49771633	03/07/2024	03/07/2024
123	2023	2023_01_48318629	28/06/2024	28/06/2024
124	2023	2023_01_48321396	28/06/2024	28/06/2024
127	2023	2023_03_17341586	10/03/2025	10/03/2025
130	2023	2023_02_55979606	13/11/2024	13/11/2024
131	2023	2023_01_55979248	24/07/2024	24/07/2024
132	2023	2023_02_55979851	13/11/2024	13/11/2024
133	2023	2023_01_48320555	28/06/2024	28/06/2024
134	2023	2023_01_49771710	03/07/2024	03/07/2024
135	2023	2023_01_50173987	04/07/2024	04/07/2024
136	2023	2023_01_50171929	04/07/2024	04/07/2024
137	2023	2023_01_48327336	28/06/2024	28/06/2024
138	2023	2023_01_48325670	28/06/2024	28/06/2024
150	2023	2023_03_57373356	30/07/2024	27/05/2025
101	2024	2024_02_65977521	29/07/2025	29/07/2025
104	2024	2024_02_66005436	29/07/2025	29/07/2025
106	2024	2024_02_57704407	01/07/2025	01/07/2025
107	2024	2024_01_57160132	30/06/2025	30/06/2025
108	2024	2024_01_57196504	30/06/2025	30/06/2025
111	2024	2024_01_61898518	14/07/2025	14/07/2025
114	2024	2024_02_50092387	09/06/2025	10/07/2025
117	2024	2024_01_61898223	14/07/2025	14/07/2025
123	2024	2024_01_61896585	14/07/2025	14/07/2025
124	2024	2024_01_61897994	14/07/2025	14/07/2025
127	2024	2024_01_54090463	20/06/2025	20/06/2025
130	2024	2024_01_66797927	31/07/2025	31/07/2025
131	2024	2024_01_66796391	31/07/2025	31/07/2025
132	2024	2024_01_66798754	31/07/2025	31/07/2025
133	2024	2024_01_61897714	14/07/2025	14/07/2025
134	2024	2024_01_61899042	14/07/2025	14/07/2025
135	2024	2024_01_61899243	14/07/2025	14/07/2025
136	2024	2024_02_61897451	14/07/2025	14/07/2025
137	2024	2024_01_61899559	14/07/2025	14/07/2025
138	2024	2024_01_61898763	14/07/2025	14/07/2025
150	2024	2024_02_66006239	29/07/2025	29/07/2025