



Ante el MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

Plaza de San Juan de la Cruz, 28003, Madrid

Don [REDACTED] con [REDACTED] con domicilio a efectos de notificaciones [REDACTED] En nombre de la ALIANZA ENERGÍA Y TERRITORIO (ALIENTE), comparezco y conforme proceda en derecho, y con todo el respeto, DIGO:

Que mediante enlace de la web de este Ministerio (adjunto más abajo enlace digital) he tenido conocimiento del trámite siguiente **“AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y A PERSONAS INTERESADAS, SOBRE EL TRÁMITE SUSTANTIVO DE LA PROPUESTA DE PLANIFICACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA PARA EL PERIODO 2021-2026”, iniciado trámite**

<https://energia.gob.es/es-es/Participacion/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=391>

Que en este procedimiento tengo la condición de interesado, y que por tanto vengo a personarme como tal, y a solicitar que se me reconozca expresamente dicha situación. He de señalar que el coste de ejecución del Plan repercutirá en la factura eléctrica que tengo que pagar **en mi condición de consumidor de energía eléctrica**, según los artículos, entre otros, 6.1.g), 13 y 16 de la ley del Sector Eléctrico 24/2013 de 26 de diciembre, me considero afectado directo por este proyecto. En esos motivos se basa mi condición de interesado en virtud de lo establecido en los artículos 4.1, b) o c) y 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, PACAP al personarme antes de que recaiga en el presente procedimiento, resolución definitiva. Y se presentará en la forma prevista en el artículo 16.4 de la ley PACAP.

Por ello, vengo a presentar las siguientes **ALEGACIONES**:

ALEGACIÓN 1: DEFINICIÓN INCORRECTA DE LA RED DE PARTIDA

La propuesta de planificación de la red de transporte 2021-2026 se realiza en base a una red de partida que queda definida en la propia propuesta. En este sentido, el documento considera como red de partida toda la infraestructura finalizada en la actualidad y, adicionalmente, todas aquellas actuaciones de la planificación anterior (2015-2020) que cumplan los siguientes criterios:

- Actuaciones con construcción iniciada.
- Actuaciones con puesta en servicio (PES) prevista por el transportista anterior al inicio del periodo de planificación en estudio (PES en 2019 y 2020).
- Actuaciones que disponen de Declaración de Impacto Ambiental (DIA).
- Actuaciones que no requieren de DIA y cuya fecha de puesta en servicio prevista es inferior o igual a 2023.
- Posiciones de acceso incluidas en la planificación 2015-2020 con permisos concedidos.
- Actuaciones de interconexión entre los sistemas de estados miembros de la Unión Europea analizadas en el ámbito del *Ten Years Network Development*, plan europeo con análisis coste-beneficio positivo y con una fecha de puesta en servicio en línea con el horizonte de planificación.

Sin embargo, cabe destacar que la definición de la red de partida no figura en ningún momento dentro de la normativa que regula la planificación de la red de transporte, no apareciendo ni en la Orden TEC 212/2019, de 25 de febrero, por la que se inicia el procedimiento para efectuar propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica con Horizonte 2026, ni en el real decreto que regula el procedimiento de planificación, Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Por lo contrario, si analizamos la planificación actualmente vigente, la del periodo 2015-2020, la definición que se daba en ese momento era la siguiente:

Se considera Red de Partida el conjunto de actuaciones que están en ejecución independientemente de la motivación que las causa y cuya puesta en servicio se espera en el horizonte 2015-2020.

Bajo esta perspectiva, resulta extraña la inclusión del último punto en la relación de actuaciones a considerar dentro de la red de transporte. A falta de una justificación concreta, parece que se trata de una adición hecha ad hoc para facilitar la aprobación de estas interconexiones, dándoles un carácter que no les corresponde.

A pesar de ello e incluso teniendo en cuenta este último punto, es necesario realizar una serie de consideraciones. En concreto, la presente propuesta contemplaría, dentro de dicha red de partida, la interconexión eléctrica entre España y Francia a través del Golfo de Vizcaya (INT_ESP-FRA_2). Esta interconexión, con una capacidad de de 2.000 MW en las dos direcciones aumentaría la capacidad de interconexión de la península con Francia hasta cerca de los 5.000 MW, requiriendo de importantes refuerzos de capacidad de transporte interno para evitar congestiones en nodos internos que dificulten la evacuación de los excedentes de producción y la entrada de flujos desde Francia. Es decir, podemos entender que gran parte de las actuaciones a implementar en el horizonte 2021-2026 serían consecuencia de esta mayor capacidad de interconexión.

Si bien la propuesta considera que el proyecto estaría operativo para 2026, la propia promotora INELFE, consorcio formado por las operadoras del sistema eléctrico español (REE) y francés (RTE), anuncia en su página web que la obra estaría lista para el año 2027, del mismo modo que anunciaba recientemente el portal de noticias web *eleconomista.es*¹. Lo mismo observamos en el folleto sobre el proyecto que INELFE colgaba en su web en agosto de 2020 (Fig. 1)



Fig. 1. Calendario del proyecto publicado por INELFE en su página web²

A esto habría que sumarle otros acontecimientos que sin duda contribuirán a ralentizar el proyecto más allá del 2027. En concreto, al proyecto se le otorgó una ayuda de 578 millones de euros (M€) por parte del fondo comunitario *Connecting Europe Facilities* —CEF— (esto es, un tercio del presupuesto inicial estimado, 1.750 M€)³. Dentro de la justificación para dicha ayuda se señala el desarrollo tecnológico que acompañará la perforación del cañón submarino Capbreton. Sin embargo, dicho proyecto de perforación fue abandonado en 2019, sustituyéndolo por un tramo

¹ <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10996732/01/21/La-nueva-interconexion-electrica-con-Francia-encalla-en-el-Golfo-de-Vizcaya.html>

² INELFE (2020). Interconexión eléctrica España Francia por el golfo de Vizcaya. Folleto del proyecto <https://www.inelfe.eu/es/proyectos/golfo-de-bizkaia> (accedido en abril de 2021)

³ <https://arainfo.org/la-linea-de-muy-alta-tension-del-golfo-de-bizkaia-podria-convertirse-en-un-nuevo-castor/>

terrestre que rodearía la ciudad costera de Capbreton⁴, eliminando la necesidad (y los beneficios) de perforar el fondo marino. Esto obliga a una reevaluación de la subvención por parte del CEF, si bien en la actualidad, las modificaciones del proyecto todavía no han sido notificada al INEA (organismo que regula el fondo CEF) y, quedando sin resolver la viabilidad económica de este proyecto.

Teniendo esto en cuenta todo lo anterior, la interconexión eléctrica España-Francia a través del Golfo de Vizcaya no estaría en operación antes del 2027 y no entraría en servicio dentro del horizonte de planificación (2021-2026). Por lo tanto, no podría tenerse en cuenta como red de partida para la planificación de la red de transporte 2021-2026.

Por esta razón, **solicitamos que la interconexión eléctrica España-Francia a través del Golfo de Vizcaya (INT ESP-FRA 2) no se considere en la red de partida, sino dentro del Anexo III, Actuaciones Horizonte posterior a 2026. Además, su Análisis Coste Beneficio debe incluir todas las actuaciones relacionadas con la misma, e incluir por lo tanto las actuaciones de refuerzo de la red INT ESP-FRA 2.**

⁴ <https://www.inelfe.eu/es/noticia/el-proyecto-para-el-enlace-en-el-golfo-de-bizkaia-avanza-una-vez-salvados-los-problemas-de>

ALEGACIÓN 2: LAS ESTIMACIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA ELÉCTRICA NO CONSIDERAN LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA ACTUAL.

La actual propuesta de planificación de la red de transporte 2021-2026 establece que:

“[...] el escenario de estudio de la planificación de la red de transporte para el período 2021-2026 queda establecido en el contexto macroeconómico y en los escenarios Objetivo 2025 y 2030 del PNIEC que determinan la evolución de la demanda eléctrica, la potencia instalada de generación y los costes de combustible y de emisiones como variables más significativas”.

Bajo esta premisa y de cara a establecer el escenario de evolución de la demanda eléctrica a 2026, establece, además del escenario de evolución utilizado en el PNIEC, dos escenarios adicionales. De esta manera, la propuesta valora los siguientes 3 escenarios (ver Fig. 2):

- **PNIEC:** Se basa en variaciones del PIB realizadas en base a valores facilitados por el MINECO y actualizados a la revisión del Programa de Estabilidad del año 2018. Bajo este supuesto, se estima que la demanda eléctrica en barras de central asciende desde los 265 TWh en 2020 hasta los 276 TWh en 2026, un alza del 4.2%.
- **ESC1:** En cuanto al PIB, considera una caída significativa en el año 2020 con una recuperación a partir del año 2021. Bajo este supuesto, se estima que la demanda eléctrica en barras de central asciende a los 240 TWh en 2020 (aprox. de la Fig. 2) a los 258 TWh en 2026, un alza del 7.5%
- **ESC2:** Siguiendo el mismo supuesto del PNIEC, se basa en la evolución del PIB prevista en la “Actualización del programa de estabilidad 2019” de abril de 2019. De esta manera, se estima que la demanda eléctrica en barras de central asciende desde los 273 TWh en 2020 (aprox. de la Fig. 2) hasta los 291 TWh en 2026, un alza del 6.6%.

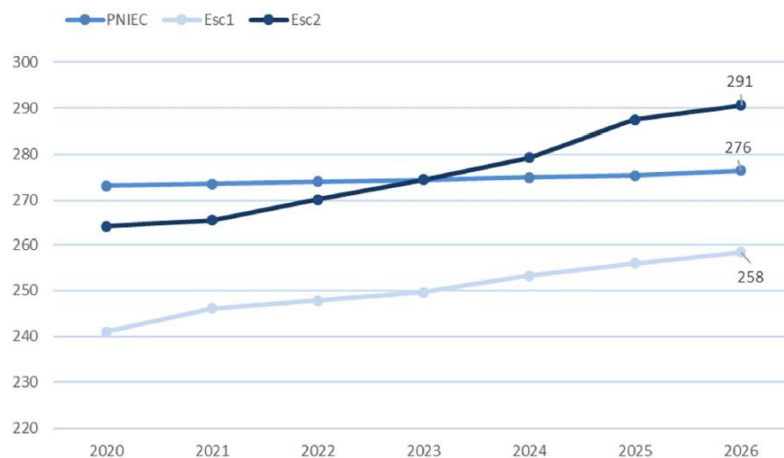


Fig. 2. Escenarios de evolución de la demanda eléctrica en barras de central del PNIEC y de los dos escenarios establecidos por la propuesta de planificación (ESC1 y ESC2). Fuente: Planificación de la red de transporte 2021-2026

De entre estos 3 escenarios, la propuesta justifica la elección del escenario del PNIEC por el hecho de situarse la demanda eléctrica a 2026 entre los escenarios Esc 1 y Esc 2. En concreto, justifica: *“Como puede apreciarse en la figura, el valor de la demanda eléctrica nacional obtenida utilizando la senda definida en el PNIEC se sitúa en un horizonte 2026 en un valor intermedio entre los resultantes de los dos escenarios de evolución de PIB antes descritos.”*

Esta decisión es cuanto menos discutible, sobre todo si tenemos en cuenta que, de los 3 escenarios, sólo el ESC1 considera los impactos en la economía derivados de la crisis sanitaria del COVID19 y por lo tanto, el único que introduce la situación económica real en el momento de lanzar a consulta pública la propuesta de planificación. De hecho, parece que la única justificación para definir un ESC2 que obvia dicha crisis, conocida en el momento de presentación del documento, responde al interés de seguir trabajando con los datos del PNIEC, presumiblemente debido al hecho de que esta planificación ya estaba desarrollada con anterioridad a marzo del 2020.

Por si fuera poco, a esto habría que sumarle el hecho de que, a pesar de que el ESC1 si tiene en cuenta los impactos en la economía del COVID19, éste supone una recuperación inmediata de la economía a partir de 2021, algo altamente cuestionable si hacemos caso a las voces expertas sobre el tema. De hecho, el Gobierno ya ha reducido las expectativas de recuperación para 2021 a un 6.5%, frente a una estimación inicial entre el 7,2% y el 9,8%⁵. Teniendo en cuenta todo esto, resulta difícil de justificar la elección de las previsiones de evolución de la demanda eléctrica establecidas en el PNIEC cuando existen datos más actuales que desmienten tajantemente dichas previsiones. De hecho, todo parece apuntar a que existe un interés de sobredimensionar la

⁵ <https://elpais.com/economia/2021-04-09/el-gobierno-rebaja-al-65-la-prevision-de-crecimiento-para-2021-por-el-debil-arranque-de-ano.html>



infraestructura eléctrica necesaria, seguramente por parte de la operadora del sistema, Red Eléctrica Española, en un momento en el que ve peligrar los dividendos de 2023 para su accionistas⁶.

Dado que la evolución de la demanda eléctrica es un elemento tractor de la red de transporte, creemos necesario realizar una planificación que recoja la realidad económica actual y no supuestos correspondientes a una realidad previa, totalmente superada por los acontecimientos del 2020. Es por ello que **solicitamos que la presente propuesta de planificación de la red eléctrica contemple un escenario tendencial del consumo eléctrico en coherencia a unas variaciones del PIB de acuerdo a estimaciones que recojan realidad económica contrastable en el momento de redacción del mismo.**

⁶ https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-10-16/ree-pide-invertir-mas-en-interconexion-en-pleno-jaque-de-la-cnmc-a-sus-ingresos_2285364/

ALEGACIÓN 3: AUSENCIA TOTAL DE LA CONTRIBUCIÓN DEL AUTOCONSUMO EN LA PLANIFICACIÓN E EQUIPARACIÓN A RENOVABLE A GRAN ESCALA

El MITERD, a través del PNIEC, reconoce el autoconsumo renovable como uno de los elementos clave en el proceso de descarbonización. En concreto, dentro de las herramientas disponibles para los objetivos en materia de energías renovables, cita en dicho documento:

“(1) los grandes proyectos de generación, (2) el despliegue del autoconsumo y la generación distribuida y (3) medidas de integración de las renovables en el sistema y el mercado eléctrico”.

En concreto, en cuanto al despliegue del autoconsumo, define la Medida 1.4 “Desarrollo del autoconsumo con renovables y la generación distribuida”. Si bien no se cuantifica ningún objetivo de autoconsumo, aparece entre las herramientas para su cumplimentación el desarrollo de la Estrategia Nacional de Autoconsumo. Con esta estrategia se aseguraría despegar el autoconsumo renovable regulado a través del Real Decreto-ley 244/2019 con el objetivo de que el autoconsumo se constituya como una pata importante de la matriz de producción renovable del sistema energético. Sin embargo, en la actualidad dicha estrategia está en proceso de desarrollo.

Desde un punto de vista de planificación de la red de transporte, el autoconsumo se puede entender como una reducción efectiva de la demanda de energía a satisfacer por la red de transporte. Sin embargo, lejos de incorporar esta capacidad de producción renovable en la planificación de la red de transporte 2021-2026, ésta se realiza en base a los escenarios de demanda eléctrica totales que establece el PNIEC, tanto en el contexto macroeconómico como en los escenarios Objetivo 2025 y 2030 (ver alegación 4). Es decir, la planificación de la red de transporte 2021-2026 ignora el papel del autoconsumo, a pesar de que el PNIEC declara que:

“[...] se prevé un despliegue del autoconsumo renovable, facilitado por la existencia de recurso renovable en la totalidad del territorio nacional, la modularidad de las instalaciones, la reducción de costes y una nueva regulación que simplifica la actividad, suprime peajes y cargos para la energía autoproducida y permite la compensación económica por los excedentes inyectados en la red”.

Lejos de incluir el autoconsumo como una reducción de la demanda, la propuesta establece “Dado que el PNIEC no especifica un objetivo de autoconsumo ni se ha establecido por el momento un valor de referencia para ello, la demanda eléctrica prevista se corresponde con el valor de consumo total no habiendo sido considerada reducción alguna por energía suministrada por la generación en régimen de autoconsumo. Del mismo modo, en los valores de generación instalada, especialmente en los de generación fotovoltaica, se contabilizan las instalaciones de generación que pudieran funcionar en régimen de autoconsumo”.

Es decir, no solo no incluye el autoconsumo como una reducción efectiva de la demanda eléctrica sino que toda previsión de nueva instalación es tomada como renovable a gran escala y consecuentemente usada para justificar la necesidad de más infraestructura de transporte, algo totalmente inaceptable pues la capacidad de autoconsumo sería absorbida y consumida dentro de la infraestructura de baja sin interacción con la red de transporte.

Indudablemente, esto, sumado a lo ya tratado en la alegación 5, conlleva un sobredimensionamiento de la red de transporte y a la aprobación de una infraestructura que sería innecesaria una vez se despliegue la capacidad de autoconsumo que el propio PNIEC apunta como un pilar fundamental. En este sentido entendemos como algo fundamental una planificación de la red de transporte que integre la capacidad de producción de autoconsumo en base a escenarios realistas. De no hacerlo, se estaría:

- aprobando de forma injustificada un sobrecoste injustificable para los consumidores y consumidoras de energía eléctrica,
- subvencionando el despliegue de redes en desleal competencia frente al autoconsumo ciudadano, y
- asumiendo unos impactos innecesarios sobre los territorios donde se aloja esta infraestructura.

Es por ello que **solicitamos que la presente propuesta de planificación de la red eléctrica contemple el papel del autoconsumo como una reducción efectiva de la demanda eléctrica a satisfacer y que, en ningún modo, se use de forma totalmente inaceptable para la justificación de una necesidad mayor de capacidad de transporte.**

ALEGACIÓN 4: LA FALTA DE TRANSPARENCIA EN EL PROCESO DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

Para asegurar un proceso de audiencia e información pública verdaderamente abierto y transparente, resulta fundamental asegurar procedimientos que permitan la participación de la ciudadanía. Sin embargo, es importante reseñar que en el propio procedimiento telemático establecido para presentar alegaciones a la actual propuesta, se recalca que:

“Sólo se tomarán en consideración aquellas realizadas a través del formulario para presentar alegaciones”

A pesar de que los medios digitales van tomando cada vez más relevancia en el día a día de la ciudadanía, es deber de la administración tener en cuenta la actual brecha digital que aún existe en nuestra sociedad, especialmente entre los sectores poblacionales de edad más avanzada. En este sentido, debemos entender dicho procedimiento como una norma creada *ad hoc* que limita la participación pública, siendo este el objetivo principal que motiva un proceso de audiencia e información pública.

Mucho más grave es la falta de planos o cartografía de referencia detallada en la documentación facilitada, así como los anexos a la misma que se ofrecen en el portal web creado para la Audiencia e información pública a las Administraciones Públicas afectadas y a personas interesadas, sobre los trámites sustantivo y ambiental de la propuesta de planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026⁷.

En estas condiciones no es posible valorar con suficiente precisión los impactos reales de las actuaciones planificadas, lo que, en definitiva, pone en tela de juicio que el propio procedimiento cumpla con las garantías establecidas por el *Convenio de Aarhus* y las normas europeas, estatales y regionales que lo trasponen y desarrollan.

Por otro lado, tal como reconoce la propia propuesta, la seguridad de suministro es uno de los elementos rectores de la planificación de la red de transporte 2021-2026. En este sentido, la propuesta no da una definición concreta de lo que entiende por seguridad de suministro, ¿se trataría de riesgos de corte de suministro? ¿se trataría de energía no inyectada por falta de capacidad de la red? De manera complementaria, la propuesta no incluye ningún dato técnico en relación a los indicadores empleados para evaluar dicha seguridad (o falta de seguridad) de suministro, datos que desde luego son conocidos por la operadora del sistema eléctrico.

⁷ <https://energia.gob.es/es-es/Participacion/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=391>

La falta de concreción sobre lo que arguye como seguridad de suministro, junto con la ausencia total de indicadores para su evaluación, imposibilita poder valorar los riesgos reales que supone tanto la red de partida, como la distintas propuestas de planificación de cara a posibles escenarios futuros de producción y demanda de energía eléctrica.

Es por ello que **(1) solicitamos que la presente propuesta de planificación de la red eléctrica ponga en disposición de la ciudadanía mecanismos para asegurar una participación universal.** Así mismo, solicitamos que la propuesta aporte datos para que la misma pueda realizar una evaluación juiciosa de la propuesta realizada. En concreto, **(2) solicitamos que facilite información cartográfica de referencia que permita hacer una valoración de los potenciales riesgos e impactos sobre el patrimonio natural y cultural de los territorios afectados por la nueva infraestructura;** e **(3) solicitamos que incorpore indicadores objetivos, así como una detallada información al respecto a la determinación de dichos indicadores, que permitan valorar de forma objetiva la seguridad de suministro de la propuesta respecto a la situación de partida.**

ALEGACIÓN 5: LAS ACTUACIONES SOBRE LA RED DE TRANSPORTE SUPONEN UN COSTE DE OPORTUNIDAD PARA UNA TRANSICIÓN ENERGÉTICA JUSTA Y SOSTENIBLE

Las alegaciones previas se han focalizado en algunos aspectos técnicos concretos de la planificación de la red eléctrica ahora sometida a consulta pública. Sin embargo, resulta evidente que además de los graves, por no decir inadmisibles, problemas a los que estas se han referido, estamos ante un modelo energético totalmente inadecuado para afrontar y facilitar una transición energética realmente ecológica y justa en términos sociales. Es más, entendemos que esta planificación de la red eléctrica resulta incluso contraproducente para dicha transición en la medida en que impide el desarrollo de un modelo energético alternativo que, realmente, dé respuesta a los objetivos (imprescindibles) de eficiencia y ahorro energético, de resiliencia y de participación democrática de la ciudadanía en su desarrollo y gestión. Por esta razón, afirmamos en el encabezamiento de esta última alegación que se está perdiendo una oportunidad (¿la última?) de desarrollar una red eléctrica que verdaderamente aborde el reto ineludible de una transición energética ecológica, justa y sostenible. Y por eso, también, en las siguientes líneas (seguramente menos técnicas y más discursivas, pero no por ello menos necesarias) trataremos de incidir en los aspectos de esta planificación de la red eléctrica de transporte que nos llevan a hacer tal aseveración.

Empezando por la eficiencia energética, y teniendo presente la estrecha vinculación entre la red eléctrica y la implantación de las energías renovables, resulta ya evidente que su desarrollo se está produciendo de una forma muy poco eficiente, sin una planificación racional y con un enorme impacto ambiental⁸, lo cual resulta especialmente negativo para un plan de desarrollo a largo plazo. En particular, para el caso que nos ocupa, muchos de los proyectos de energía renovable que están obteniendo declaraciones de impacto ambiental favorables, junto con sus autorizaciones administrativas pertinentes, incluyen tramos de decenas de kilómetros de longitud de líneas de alta tensión para conectar a los nudos de la red, cuando, en algunos casos, ya pasan líneas de alta tensión por encima (en el peor de los casos, a distancias menores que el nodo de conexión) de las plantas proyectadas. Esta prolongación de la red resulta, por tanto, muy deficiente y muestra evidentes carencias de planificación, que, a la postre, acaban afectando a la seguridad del suministro. Al respecto, es sabido que las pérdidas de energía que se producen en las redes de transporte y distribución representan una parte muy importante de las pérdidas totales de la red, y que además son variables (aunque normalmente se encuentran por debajo del 15 %, pueden llegar al 50 % en situaciones extremas⁹). Estas pérdidas se deben a varios factores, de los cuales la longitud y extensión de la red son los que mayor impacto pueden generar. Así, cuanto mayores sean las dimensiones de la red, mayores serán estas pérdidas. Por el contrario, cuanto más cerca esté el centro de producción del centro de consumo, menores serán las pérdidas y resultará mayor

⁸ Véase al respecto el posicionamiento de ALIENTE sobre su impacto sobre la biodiversidad: <https://aliente.org/posicionamiento-sobre-biodiversidad>

⁹ Véanse: Maruvada, P. S. (2000). *Corona performance of high-voltage transmission lines*. Baldock, UK: Research Studies Press y Yahaya, E. A., Jacob, T., Nwohu, M., & Abubakar, A. (2013). "Power loss due to corona on high voltage transmission lines". *Journal of Electrical and Electronics Engineering (IOSR-JEEE)*, 8(3), 14-19).

la eficiencia de la red. Sin duda, no siempre es posible reducir la distancia de la red (ya que la electricidad debe llegar a todos los usuarios), pero siempre se debe intentar reducir al máximo esa distancia, lo cual se conseguiría de una forma estricta con un plan de transición energético que dé al autoconsumo el papel protagonista que se le da de manera discursiva por parte de la Administración en instancias autonómicas, estatales y supranacionales.

Abundando en las dimensiones de la red eléctrica, cabe recordar que ya en la década pasada nuestra red de 400 kV estaba sobredimensionada hasta el punto de casi doblar la existente en otros países europeos de similares características al nuestro (en torno a 189 Km. de líneas de 400 kV por GW de capacidad instalada en España, frente a los aproximadamente 100 Km. por GW de la mayor parte de Europa). Teniendo en cuenta estos precedentes, se hace preciso (incluso por puras razones de competitividad) cuestionar un aumento continuo de dicha red ya previamente sobredimensionada. Es más, si se tienen en cuenta unas estimaciones realistas de la evolución de la demanda eléctrica (véase alegación 2) y si se diera al autoconsumo el tratamiento que merecería en la presente propuesta de planificación (véase alegación 3), debería tenderse a una reducción de dicha red de 400 kV, olvidando definitivamente la política de aumentar más y más su mallado, tal como ha venido defendiendo durante décadas (hasta llevarnos a la situación actual) el TSO (REE), que obviamente es parte interesada en dicha política por razones puramente venales y que nada tienen que ver con el interés público.

En relación con este asunto, hay que tener presente también que, como ya se ha señalado con anterioridad, muchas de las actuaciones planificadas, que no tienen nada de nuevas (como el doble circuito a 400 kV entre Güeñes e Itsaso, por poner tan solo un ejemplo entre muchos), fueron proyectadas hace ya decenas de años y, por tanto, en un escenario económico y con unas previsiones de futuro que hoy resultan increíbles. Y sin embargo, justificándose ahora de manera sobrevenida con nuevos argumentos, vemos cómo siguen adelante, por lo que no podemos concluir sino que lo hacen por pura inercia o por intereses ajenos al interés público; en todo caso, no por razones que puedan justificarse en el actual escenario que nos exige, perentoriamente, un aumento de la eficiencia y la resiliencia de la red.

Por si fuera poco, sorprende que la actual planificación de la red de transporte no haga ninguna referencia al hecho de que, en la actualidad, los parámetros que regulan la capacidad de acceso a la red para las instalaciones de generación y grandes consumidores se encuentren en proceso de revisión. En concreto, el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, establece que será la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) la que fije los criterios técnicos y la metodología de cálculo de la capacidad de acceso, y por lo tanto, de la capacidad de transporte de la red. Esta, mediante la Circular 1/2021, de 20 de enero, ha establecido que los parámetros técnicos a considerar serán la capacidad máxima de evacuación de la red (capacidad térmica de diseño) y la potencia máxima de cortocircuito, y en la Disposición Adicional Segunda, determina que la capacidad máxima de inyección será de tan solo el 50 % de la capacidad de evacuación de la red, con lo que, en definitiva, queda en la actualidad capacidad sobrante de evacuación en la mayoría de las redes de transporte.

Pero, si además de a la eficiencia (en relación con las dimensiones de la red), atendemos ahora también a la resiliencia de la red eléctrica, es necesario advertir, como vienen haciendo voces tan prestigiosas como el Doctor en Física Teórica Antonio Turiel Martínez, que no se está teniendo en cuenta como un factor de primer orden, de cara a la transición ecológica, la variable de la crisis energética que se avecina (por no decir, con más propiedad, que estamos ya empezando a padecer). Así lo señalaba el citado Antonio Turiel en su reciente comparecencia ante la Comisión de Transición Ecológica del Senado para informar en relación con la materia objeto de la Ponencia sobre los retos de una Transición Ecológica Sostenible¹⁰. Por nuestra parte, creemos que sus palabras deberían tenerse en cuenta de manera especial para esta planificación de la red eléctrica, cuyos efectos para dicha transición ecológica serán incluso más determinantes y tangibles que los de la propia legislación. En efecto, si tenemos en cuenta que infraestructuras del calibre de una línea de 400 kV (como lo son, por ejemplo, todas las interconexiones eléctricas internacionales planificadas) requieren mantener un continuo aporte de potencia, estas deben ser cuestionadas ante el indiscutible escenario de crisis energética al que nos encaminamos. Si además tenemos en cuenta, como es bien sabido, que un fallo en una pequeña parte de una de estas líneas, en una red que se vertebra en líneas de tan alta tensión, se extiende rápidamente al conjunto de la red, ha de concluirse necesariamente que este modelo resulta menos eficiente y mucho más frágil que el que ofrecería una red descentralizada y distribuida. Observamos, sin embargo, con verdadera preocupación, que no solo no se soluciona el sobredimensionamiento de la red de 400 kV, sino que, como decíamos, se recuperan de nuevo antiguos proyectos de líneas de esta tensión y se apuesta por una mayor interconexión internacional, que no hará sino aumentar aún más la fragilidad a la que nos hemos referido. Casos recientes como el del gran apagón que afectó en 2019, como a un castillo de naipes, a Argentina, Uruguay, Paraguay y varias provincias de Brasil (por poner tan solo un ejemplo), que podrían incrementarse con mucha probabilidad ante los cada vez más frecuentes e intensos eventos climáticos, son demostración tangible de lo que señalamos y advertimos y exigen un replanteamiento en profundidad de la presente planificación de la red eléctrica española, si es que realmente se desea aumentar la resiliencia de nuestro país en un futuro. De otro modo, habremos de pensar que esta planificación responde a otras razones (inconfesables, en modo alguno técnicas, e insensatas, dadas las previsiones de futuro en relación con la emergencia climática), como podría ser ofrecer un salvavidas a un sector energético que viene tambaleándose en las últimas décadas. Resultaría francamente lamentable y desastroso para nuestro país que, ante un escenario de crisis energética, se ejecutasen grandes infraestructuras (cuyo coste económico, medioambiental y social y en recursos no renovables es desmesurado) para que acabasen en un futuro no muy lejano infrautilizadas o incluso sin posibilidad de un mantenimiento en el tiempo.

En definitiva, entendemos que la presente propuesta de red eléctrica aboga por una planificación totalmente ajena a todas estas consideraciones, lo que resulta en una red sobredimensionada y con sobrecapacidad para poder dar cabida a los desarrollos futuros de producción eléctrica. Estas consideraciones se ven reforzadas por aquellos aspectos ya tratados anteriormente:

¹⁰ <https://crashoil.blogspot.com/2021/04/la-ley-de-cambio-climatico-y-transicion.html>

- Una definición de red de partida incorrecta que incluye proyectos que no pueden considerarse como finalizados dentro del periodo de planificación 2021-2026 (alegación 1).
- Una estimación desactualizada de la evolución de la demanda eléctrica en el corto y largo plazo que no considera la situación socioeconómica actual, fruto de la crisis económica derivada de la pandemia del COVID19 (alegación 2).
- La ausencia del autoconsumo como elemento reductor de la demanda efectiva de electricidad y, por contra, su inclusión como capacidad de producción a gran escala, lo que justifica el desarrollo de más infraestructura de transporte (alegación 3).
- Un proceso participativo insuficiente que no da criterios objetivos a la ciudadanía para poder realizar una evaluación de los impactos, ausente de indicadores para poder estimar los riesgos sobre la seguridad de suministro, elemento que se considera tractor de la presente propuesta (alegación 4).

Con todo ello, **solicitamos que la presente propuesta de planificación de la red de transporte considere las necesidades de desarrollo de las redes en base al resto de alegaciones aquí presentadas, la capacidad real de acceso y transporte de las líneas existentes discutida en este punto y la urgencia de abogar por el desarrollo de un sistema distribuido, de mayor eficiencia y resiliencia frente a los retos y a las múltiples crisis (cambio climático, agotamiento de recursos y biodiversidad) a las que nos enfrentamos como sociedad.**