

Osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la Consultazione n. 330/2013/R/GAS
“Criteri per la determinazione delle tariffe per l’attività di trasporto e di
dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione –
Determinazione dei corrispettivi tariffari”

San Donato Milanese, 23 settembre 2013

Il presente documento contiene le osservazioni di eni S.p.A. (di seguito: eni), in qualità di utente del servizio di trasporto, al Documento per la Consultazione n. 330/2013/R/GAS (di seguito: DCO), con il quale l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: AEEG o Autorità) ha illustrato i propri orientamenti in merito ai criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (2014 – 2017).

La scrivente società esprime apprezzamento per l'iniziativa intrapresa dall'AEEG di proseguire nel procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità per l'attività di trasporto del gas naturale, avviato con deliberazione 45/2013/R/GAS.

Prima di trattare il tema specifico dell'impianto tariffario previsto per il periodo di regolazione 2014-2017 preme evidenziare che, tenuto conto dei profondi cambiamenti che hanno interessato il mercato del gas globale e i peculiari riflessi sul mercato europeo e italiano, ad avviso della scrivente società è necessario avviare un ripensamento del sistema tariffario, dell'accesso alle infrastrutture e delle modalità di prenotazione della capacità.

In particolare, i criteri di conferimento di capacità di trasporto ai punti di entrata, che riconoscono priorità di accesso ai soggetti titolari di contratti di approvvigionamento pluriennali con clausola *take or pay*, sono stati introdotti in Italia a tutela degli operatori con contratti di tipo *long term*, non come tutela degli operatori del trasporto.

Si ritiene quindi fondamentale prevedere meccanismi di conferimento che permettano agli operatori della vendita titolari di contratti di tipo *take or pay*, fin dal prossimo conferimento, o nell'ambito di un processo individuato, di rivedere o rinunciare alle tutele previste. L'obiettivo è quindi quello di dare la possibilità a questi operatori di ridefinire le proprie prenotazioni di capacità supportando con tali meccanismi un utilizzo maggiormente flessibile della capacità in *entry* che risulti più coerente con le mutate condizioni del mercato del gas globale, con gli sforzi di rinegoziazione dei contratti *take*

or pay e con l'obiettivo di trasferire al mercato italiano i benefici derivanti dalla più generale evoluzione ed integrazione del mercato europeo.

Accanto a tale misura, sempre per incentivare una maggior competitività e flessibilità della capacità utilizzabile in *entry*, si potrebbe prevedere la possibilità da parte degli utenti di rinunciare, anche in corso d'anno, a capacità presso un punto di entrata per ottenerne presso un altro punto, naturalmente ove questa fosse disponibile.

Osservazioni di carattere generale

Per quanto concerne il sistema tariffario, come affermato nella consultazione di cui al DCO 164/2013/R/GAS, si concorda con l'orientamento di garantire la più ampia coerenza tra la struttura dei costi e quella tariffaria. Tenuto conto che i costi variabili sostenuti dal trasportatore (GNC, perdite di rete e *fuel gas*) sono “coperti” in natura dagli utenti del trasporto con il gas naturale, si condivide, in linea di principio, il mantenimento della sola componente *capacity*; ciò ferma restando, come meglio precisato in seguito:

- l'esigenza di rivedere gli attuali meccanismi di recupero tariffario (revenues neutrality) che presentano potenziali problemi di sostenibilità per il mercato, prevedendo la compartecipazione degli operatori del trasporto al rischio mercato;
- l'esigenza di accompagnare il processo con una coerente valutazione del tasso di remunerazione riconosciuto sul capitale investito.

In particolare, si osserva quanto segue.

1. Tenuto conto dei meccanismi di recupero tariffario oggi previsti nel caso in cui i ricavi da *capacity* conseguiti dall'impresa di trasporto risultino inferiori a quelli riconosciuti, una struttura tariffaria 100% *capacity* comporta – senza variazioni – che le imprese di trasporto non abbiano alcuna compartecipazione al rischio di

mancato utilizzo delle infrastrutture¹. Peraltro si osserva che l'effetto di deresponsabilizzazione dell'impresa di trasporto risulterebbe ulteriormente acuito dall'eventuale approvazione delle modifiche ai criteri di conferimento della capacità di trasporto previste all'interno del DCO 317/2013/R/gas.

A motivo sia dell'attuale congiuntura economica, sia di dinamiche strutturali emerge un rilevante sovradimensionamento della capacità di importazione con conseguenti ridotti livelli di utilizzo della logistica; ciò fa ritenere ancor più inadeguata l'attuale struttura tariffaria della logistica basata sul principio della *revenues neutrality* (l'impatto tariffario del sottoutilizzo è compensato negli anni successivi da variazioni in aumento delle tariffe). L'applicazione inerziale di questo principio in periodi di riduzione della domanda implica aumenti di costi di trasporto progressivamente non sostenibili dal mercato che finirebbero, inevitabilmente, per gravare sui consumatori finali (famiglie ed imprese) e sugli operatori della vendita.

Il rischio concreto è che lo strutturale sottoutilizzo delle dotazioni infrastrutturali produca una "degenerazione" al rialzo delle tariffe di trasporto nell'arco di pochi anni: effetto ancor più acuito dal fatto che alle tariffe di trasporto vengono aggiunti corrispettivi per garantire i ricavi riconosciuti ai gestori di altre infrastrutture (stoccaggio e rigassificazione). A titolo esemplificativo si pensi al recupero tariffario a vantaggio delle imprese di distribuzione che sarà necessario applicare alle tariffe di trasporto ad esito delle procedure di assegnazione di stoccaggio per l'anno termico 2013-2014.

Per tale motivo, ad avviso della scrivente, in coerenza con gli obiettivi generali dell'intervento regolatorio, stabiliti con la Delibera 45/2013/R/gas di avvio del procedimento e con le Linee Strategiche per il triennio 2012-2014 adottate con Delibera 308/2012/A, occorre prevedere elementi tariffari che mantengano a

¹ Il sistema tariffario vigente, non garantendo alle imprese di trasporto il recupero tariffario da componente *commodity*, ha di fatto insito un incentivo per il trasportatore al pieno impiego delle dotazioni infrastrutturali, esponendolo, seppur marginalmente, ad un rischio di mercato.

carico dei gestori delle infrastrutture una compartecipazione al rischio associato al mancato completo utilizzo delle infrastrutture, sia delle nuove che delle infrastrutture esistenti.

Preme osservare che il principio di salvaguardia per le imprese di trasporto dal rischio evolverà anche in relazione alle evoluzioni dei contratti di tipo *take or pay*, cui erano connessi contratti di trasporto di tipo *ship or pay*.

La tempestiva introduzione di meccanismi di compartecipazione al rischio per gli operatori infrastrutturali è necessaria anche per “accompagnare” regolatoriamente questo processo, senza esporre il mercato a rischi non sostenibili. Ciò è particolarmente necessario ed opportuno in Italia dove i conferimenti di capacità ai punti di *entry* non sono legati ai contratti *ship or pay*, ma sono regolati da priorità.

Naturalmente, tanto più il trasportatore fosse sollevato dal rischio di mercato, tanto più dovrebbe essere adeguato il tasso di remunerazione riconosciuto ai trasportatori sul capitale investito in coerenza con gli effettivi livelli di esposizione al rischio.

2. Per le nuove infrastrutture è imprescindibile l'introduzione di criteri di maggiore selettività nell'incentivazione dei nuovi investimenti rispetto al terzo periodo di regolazione. Si ritiene che i nuovi investimenti debbano venire effettuati solo a fronte di *open season* dal cui esito emerga una effettiva bancabilità del progetto, senza applicazione del principio regolatorio della *revenues neutrality*. L'investimento senza copertura di mercato deve diventare l'eccezione legata a motivi di strategicità effettiva dello stesso. Con particolare riferimento a nuove infrastrutture atte a consentire il controflusso, oltre a prevedere procedure di *open season*, necessariamente coordinate con gli altri paesi coinvolti, è auspicabile che ne venga incentivata la realizzazione e l'utilizzo, per esempio

prevedendo che la base d'asta per il conferimento di capacità sia ridotta proporzionalmente all'orizzonte temporale per i quali ci si impegna all'utilizzo. Tale riduzione dell'onere richiesto agli *shipper* che si impegnano a finanziare capacità di nuova realizzazione dovrebbe essere strettamente tarata per tenere conto della strategicità del progetto in ottica di *security of supply* e integrazione del mercato europeo: quanto più positive le esternalità del progetto in tali ambiti, tanto più sarebbe opportuna una riduzione della base d'asta calcolata a tariffe annuali. E' inoltre necessario valutare la coerenza del principio di selettività con interventi volti ad estendere la *revenues neutrality* ad investimenti effettuati in regime di esenzione.

3. E' opportuno rilevare che, con il passaggio alla nuova articolazione tariffaria, l'incidenza della componente CPo applicata ai conferimenti di capacità nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti sul costo dei volumi importati determinerebbe ragionevolmente un aumento del costo della *commodity*, con ripercussioni negative sul livello dei prezzi al PSV e, conseguentemente, sulla competitività del mercato italiano rispetto ai mercati esteri. Ciò avrebbe conseguenze negative sullo sviluppo del mercato *spot* e porrebbe un freno all'evoluzione del ruolo dell'Italia come *hub* del gas per il mercato europeo. Si propone pertanto di applicare la componente CPo sui punti di riconsegna. Per lo stesso motivo si ritiene opportuno valutare la possibilità di superare o rivalutare l'attuale ripartizione 50-50 nell'allocazione dei costi tra punti di *entry* e punti di *exit*, prevedendo un'attribuzione minore ai Punti di Entrata;
4. riteniamo che la nuova struttura tariffaria non debba incrementare, a parità di altre condizioni, il livello di garanzie da prestare per fruire del servizio di trasporto. Per tale motivo le garanzie finanziarie a copertura delle obbligazioni derivanti dal conferimento e le garanzie finanziarie a copertura delle obbligazioni derivanti dall'erogazione del servizio o richieste per l'accesso e l'utilizzo dovranno essere rimodulate per evitarne un incremento rispetto agli attuali livelli;

5. per non ridurre ulteriormente la competitività del nostro tessuto economico, in coerenza con quanto previsto dal c.d. “Decreto sviluppo” e dalle Linee Guida europee, si ritiene opportuno prevedere elementi di degressività a vantaggio dei clienti che consumano maggiori volumi di gas. Ciò anche in riferimento a quanto stabilito dal Decreto Sviluppo, che prevede, all’art. 38, l’adeguamento del sistema delle tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale.

Infine, si ritiene necessario evidenziare, come già avvenuto in precedenti occasioni, l’esigenza di conoscere con adeguato anticipo i criteri di determinazione delle tariffe di trasporto e il loro livello prima della loro applicazione.

Risposte ai singoli spunti di consultazione

S 1. Osservazioni in merito all'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi.

S 2. Osservazioni in merito ad eventuali effetti sul funzionamento del mercato, derivanti dall'applicazione di un corrispettivo capacitivo nei punti di entrata della rete nazionale.

Come osservato nella parte di osservazioni di carattere generale, si ritiene che il nuovo corrispettivo unitario di capacità per la copertura dei costi operativi, CP_o , venga applicato in riconsegna anziché agli *entry points*. Ciò per non incidere negativamente sui prezzi del gas al PSV rischiando di penalizzarne la competitività rispetto agli altri *hub* internazionali.

Per analoghi motivi è auspicabile che le componenti aggiuntive all'attuale corrispettivo variabile di trasporto (CV^I , CV^{FG} , CV^{OS} , CV_{LIC} , CV^{BL}) vengano applicate alla riconsegna anziché ai punti di *entry*.

Come osservato sopra si ritiene opportuno valutare la modifica dell'attuale attribuzione del vincolo sui ricavi dall'attuale 50% - 50% tra punti di entrata e punti di uscita, prevedendo un incremento della percentuale allocata ai punti di uscita.

S 4. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti.

S 5. Osservazioni in merito alla introduzione della metodologia della distanza dal punto virtuale della rete.

Una compiuta valutazione di diverse metodologie per l'allocazione dei costi di trasporto richiederebbe la pubblicazione di dati/informazioni che consentano di simulare gli effetti attesi, quantomeno sui punti di interconnessione con l'estero. In assenza di adeguate informazioni, la valutazione delle diverse metodologie risulta tutt'altro che agevole per gli *shipper*.

Si ritiene preferibile il mantenimento della metodologia tariffaria a matrice, attualmente utilizzata, modificando, in coerenza con quanto sopra osservato, i vincoli che devono essere considerati nella risoluzione dell'algoritmo di calcolo dei singoli punti di entrata e di uscita.

La metodologia suggerita in alternativa basata sulla distanza dal baricentro del mercato presenta aspetti di arbitrarietà difficilmente monitorabili dagli utenti.

S 6. Osservazioni in merito alla modalità di determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti.

È condivisibile l'orientamento dell'AEEG di sopprimere:

- la riduzione del corrispettivo regionale applicata nei casi di avviamento di nuovi PdR per gli impianti termoelettrici;

- la riduzione del corrispettivo regionali per i PdR in corrispondenza dei quali i prelievi sono concentrati in periodi fuori punta.

Si esprimono invece perplessità circa l'eliminazione, seppur graduale, della riduzione tariffaria del CRr, in funzione della distanza dei PdR localizzati in prossimità della rete di trasporto nazionale.

S 7. Osservazioni in merito al mantenimento dei coefficienti per i corrispettivi infrannuali.

S 8. Osservazioni in merito alla proposta di applicare i corrispettivi alla capacità massima impegnata.

Con riferimento alle tariffe associate ai conferimenti di capacità di trasporto inferiori all'anno, si concorda sull'opportunità di mantenere l'applicazione dei coefficienti moltiplicativi della tariffa annuale riproporzionata. Tale soluzione appare preferibile rispetto a quella illustrata al punto 11.7 del DCO: l'applicazione di corrispettivi sulla capacità massima impegnata dagli utenti in ciascun anno termico, con riferimento all'intero periodo di conferimento della capacità (all'intero anno), non pare infatti percorribile ai punti di entrata della rete nazionale considerato che si riduce sensibilmente la flessibilità in *import* e si penalizzano eventuali acquisti *spot*.

La previsione illustrata al punto 11.11 del DCO di consentire conferimenti di capacità infrannuali, e in particolare giornalieri, anche ai PdR della rete di trasporto regionale, offrirebbe la flessibilità, specie a beneficio dei grandi clienti industriali e agli impianti termoelettrici, di acquistare capacità di trasporto in relazione alle effettive esigenze, mutabili di giorno in giorno.

I coefficienti moltiplicativi sono inversamente proporzionali alla durata del conferimento. In coerenza con tale previsione, è ipotizzabile prevedere coefficienti moltiplicativi inferiori a 1 per le richieste di capacità superiori all'anno per quanto riguarda il conferimento sulle infrastrutture di nuova realizzazione. Ciò per incentivare la sottoscrizione di contratti di trasporto di durata superiore all'anno, contratti che assicurano la corresponsione della tariffa di trasporto per periodi lunghi. In una logica di sviluppo delle infrastrutture e di sicurezza del sistema occorre a nostro avviso valutare attentamente il ruolo dei contratti a lungo termine.

S 9. Osservazioni in merito alla modalità di determinazione delle tariffe per il servizio interrompibile.

Si condivide l'orientamento dell'Autorità espresso dall'AEEG.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali.

In linea di principio si condivide l'orientamento dell'AEEG di voler enucleare i costi associati all'erogazione di eventuali servizi opzionali dai costi riconosciuti per il calcolo della tariffa di trasporto, prevedendo la definizione, da parte dell'AEEG, di tariffe specifiche sulla base dei costi sottostanti.

Si evidenzia tuttavia che non sempre tale enucleazione è semplice poiché esistono "fattori produttivi" che sono utilizzati per erogare i servizi "base" (quelli, per intenderci,

che sono già inclusi nei costi per il calcolo dei ricavi riconosciuti e, conseguentemente, per la determinazione della tariffa) e che all'occorrenza potrebbero essere utilizzati per l'erogazione dei c.d. "servizi opzionali". E' possibile enucleare i costi sostenuti per questi ultimi servizi e, di conseguenza, determinare correttamente le tariffe specifiche da applicare a chi ne fruisce, solo prevedendo in capo ai gestori infrastrutturali strumenti di contabilità analitica che consentano la puntuale attribuzione dei costi ai servizi erogati.

S 11. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del corrispettivo del servizio di misura del trasporto.

E' condivisibile la prospettata applicazione del corrispettivo del servizio di misura alla capacità conferita nei punti di riconsegna della rete regionale di gasdotti, in continuità con la regolazione vigente. Essendo un corrispettivo capacitivo, ad esito della consultazione avviata con il DCO 317/2013/R/GAS sui criteri di conferimento della capacità ai PdR, l'onere in corrispondenza di ciascun PdR potrebbe subire modifiche.

S 12. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei fattori di emissione.

S 13. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei coefficienti per l'assegnazione delle perdite di rete.

S 14. Osservazioni in merito alla opportunità di modificare la modalità di allocazione

delle perdite di rete a partire dal 1 gennaio 2015.

Si condivide l'orientamento dell'AEEG di voler definire livelli standard delle perdite di rete determinati a partire dai dati disponibili al fine di incentivare comportamenti efficienti da parte delle imprese di trasporto e dei soggetti titolari degli impianti di regolazione e misura nei punti di riconsegna della rete di trasporto. A tal fine è corretto prevedere una dettagliata valutazione dei componenti impiantistici della rete e le tipologie di perdite ad essi associate che permettano di determinare con maggior correttezza le perdite riconosciute.

In relazione ai criteri di allocazione dei costi associati ad autoconsumi, perdite di rete e gas non contabilizzato, per i motivi sopra evidenziati, si ritiene più corretto allocare tali quantitativi di gas agli Utenti ai Punti di Riconsegna anziché nei punti di immissione, prevedendone una applicazione analoga alle attuali componenti GSt e REt, ragionevolmente da applicarsi a tutti i PdR della rete di trasporto, ivi compresi i *city gate*.

È preferibile far coincidere la decorrenza degli interventi modificativi a decorrere dall'inizio dell'anno termico di trasporto, per rendere più agevole il necessario conseguente adeguamento dei contratti di fornitura

Tutte le informazioni contenute nel presente documento sono da considerarsi riservate.

23 settembre 2013