



# SNAM RETE GAS

---

## OSSERVAZIONI - INTEGRAZIONI AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE DEL 25 LUGLIO 2013

*“CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER  
L’ATTIVITA’ DI TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO DEL  
GAS NATURALE PER IL QUARTO PERIODO DI REGOLAZIONE  
– Determinazione dei corrispettivi tariffari –”*

**23 settembre 2013**



## **INDICE**

<b>1</b>	<b>CONSIDERAZIONI DI SINTESI .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>MODALITA' DI RICONOSCIMENTO E ALLOCAZIONE DEI COSTI ASSOCIATI AGLI AUTOCONSUMI E ALLE PERDITE DI RETE.....</b>	<b>13</b>

## **1 CONSIDERAZIONI DI SINTESI**

Il presente documento illustra le osservazioni formulate da Snam Rete Gas al documento di consultazione relativo ai “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 –”, pubblicato dall’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: Autorità) in data 26 luglio 2013. Vengono di seguito richiamate le principali tematiche, rimandando alle successive sezioni del documento per un’analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

In linea generale, si condivide la volontà di codesta Autorità di definire una struttura tariffaria relativa ai servizi di trasporto che garantisca l’aderenza ai costi del servizio, assicuri la non discriminazione degli utenti e, soprattutto, promuova gli scambi di gas *cross-border* nella prospettiva di una sempre maggiore integrazione del mercato italiano con i mercati europei. Un sistema tariffario che consenta di attrarre nuove risorse di gas destinate sia al mercato nazionale che all’esportazione verso i mercati europei costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo del sistema gas italiano.

L’introduzione di un corrispettivo di capacità per la copertura dei costi operativi, in analogia con quanto avviene per i costi di capitale, si ritiene condivisibile in quanto da un lato consente una più corretta allocazione dei costi agli utenti e dall’altro una più appropriata copertura dei costi fissi riconosciuti all’operatore di trasporto che, come noto, non sono dipendenti dai volumi trasportati. Qualora l’Autorità intendesse confermare l’attuale corrispettivo variabile CV per la copertura dei costi operativi, si ritiene che l’energia di riferimento da utilizzare ai fini del calcolo del corrispettivo variabile per il prossimo periodo di regolazione debba essere non superiore ai volumi immessi in rete negli ultimi 12 mesi disponibili, se non addirittura inferiore tenuto conto del fatto che una volta terminata l’attuale situazione congiunturale negativa il ritorno a moderati tassi di crescita dell’attività produttiva potrà avvenire solo al termine del quarto periodo di regolazione.

In considerazione della sempre maggiore incertezza dei flussi e delle politiche commerciali degli utenti, orientati verso una logica *short-term*, si ritiene opportuno valutare l’introduzione di un corrispettivo variabile attraverso il quale congruamente

corso d'anno eventuali scostamenti tra ricavi effettivi e ricavi riconosciuti. Tale disposizione, già adottata in altri sistemi quali quello inglese, consentirebbe da un lato di minimizzare gli effetti finanziari per l'impresa di trasporto legati ad un ritardo nel riconoscimento dei ricavi consentiti e dall'altro di garantire una maggiore stabilità della tariffa ed una più corretta attribuzione dei costi di trasporto agli utenti nel periodo in cui usufruiscono del servizio di trasporto.

Con riferimento ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti, si ritiene opportuno confermare il sistema entry/exit adottato sia per la struttura dei corrispettivi che per il conferimento delle capacità, così come la metodologia a "matrice" per la derivazione dei corrispettivi. Il disaccoppiamento dei punti di entrata da quelli di uscita unitamente alla presenza di un punto virtuale di scambio all'interno del sistema di trasporto che consenta il trading di gas è un prerequisito fondamentale per favorire la liquidità del mercato nazionale.

Con riferimento ai corrispettivi di capacità presso i punti di riconsegna del sistema di trasporto, si ritiene opportuno mantenere l'attuale corrispettivo annuale unitamente ad un conferimento di pari durata. Infatti, le logiche della fornitura a clienti e consumatori finali, finalizzate a garantire la continuità del servizio nell'anno termico, sono differenti rispetto a quelle che governano la fase dell'approvvigionamento molto più interessata dagli scambi di gas nel mercato giornaliero.

In merito ai corrispettivi connessi a nuovi servizi, come osservato in risposta al precedente documento di consultazione, si ritiene che il quadro regolatorio debba stimolare l'offerta da parte dell'operatore infrastrutturale di nuovi servizi/schemi di incentivazione che favoriscano la liquidità e il buon funzionamento del mercato. Si ritiene, altresì, che i criteri di valorizzazione di tali servizi debbano seguire una logica non solo connessa al costo sottostante ma anche alla compartecipazione dell'operatore infrastrutturale ai benefici generati per il mercato, prevedendone una coerente remunerazione.

Con riferimento al riconoscimento dei costi associati agli autoconsumi, alle perdite ed al gas non contabilizzato, si condivide la proposta dell'Autorità di confermare gli attuali criteri di riconoscimento in natura da parte degli utenti unitamente ad un meccanismo di conguaglio tra quantitativi standard definiti ex ante dalle imprese di trasporto e quantitativi effettivamente utilizzati e misurati. In particolare, relativamente al gas non

contabilizzato (GNC) si condivide il criterio di riconoscimento di un valore standard calcolato sulla base del valore medio annuale registrato nell'ultimo biennio disponibile. Tale valore standard si ritiene debba essere ripartito per singola impresa secondo un criterio definito ex ante dall'Autorità, quale ad esempio quello di ripartire il GNC complessivo di sistema in proporzione al mercato servito da ciascuna impresa.

Relativamente alle perdite, si ritiene che l'applicazione del metodo GRI-EPA, metodologia adottata anche da Snam Rete Gas, debba essere effettuata prevedendo l'applicazione del livello di dettaglio 'Tier 3' che assicura la migliore qualità nel processo di definizione delle perdite, in linea con le *best-practice* e con le indicazioni degli enti/associazioni di normalizzazione internazionali. Tuttavia, comprendendo le motivazioni di codesta Autorità sottostanti l'applicazione del livello di dettaglio inferiore 'Tier 2', si ritiene che tale riferimento possa essere previsto in una prima fase come livello minimo adottabile dall'impresa di trasporto con l'obiettivo di tendere all'applicazione del livello 'Tier3', anche a conclusione di un adeguato periodo transitorio.

## 2 STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA

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

La proposta dell'Autorità in merito all'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi e quindi di attribuire la totalità dei ricavi riconosciuti alla componente *capacity* si ritiene condivisibile. Si osserva infatti come l'attuale metodologia di riconoscimento dei costi operativi attraverso la componente *commodity* abbia determinato per le imprese di trasporto incertezza sul corretto recupero dei costi operativi, per effetto dell'elevata variabilità delle condizioni climatiche del periodo invernale, dell'andamento della produzione degli impianti termoelettrici, nonché dell'attuale congiuntura economica sfavorevole con conseguente riduzione dei consumi. Si ritiene dunque che l'attribuzione dei ricavi alla sola componente *capacity* assicuri una più corretta allocazione dei costi agli utenti del servizio e un più corretto recupero dei costi fissi riconosciuti per l'operatore di trasporto in quanto i costi operativi sostenuti dalle imprese di trasporto sono prevalentemente costi fissi e pertanto non dipendono dai volumi trasportati. Ai fini dell'aggiornamento dei ricavi a copertura dei costi operativi riconosciuti, si ritiene che la metodologia del *price-cap* debba essere applicata alla quota di ricavo RTE anziché al corrispettivo di capacità, riducendo in tal modo gli scostamenti tra i ricavi effettivamente conseguiti e i ricavi riconosciuti e dunque il ricorso ai meccanismi di conguaglio dei ricavi.

Qualora l'Autorità intendesse confermare l'attuale corrispettivo variabile CV a copertura dei costi operativi riconosciuti, occorrerebbe valutare attentamente il dimensionamento dell'energia di riferimento utilizzata per la determinazione di tale corrispettivo per il primo anno del nuovo periodo di regolazione, stante la perdurante situazione di crisi nel mercato che ha portato ad una notevole flessione dei consumi industriali e termoelettrici. Si prevede infatti che, una volta terminata l'attuale situazione congiunturale negativa, la ripresa economica avverrà con un trend di sviluppo inferiore a quello registrato nei precedenti periodi di regolazione. In particolare, il ritorno a moderati tassi di crescita dell'attività produttiva, seppur ridimensionato strutturalmente a causa di ulteriori processi di razionalizzazione e delocalizzazione, è prevedibile che sarà possibile solo alla fine del quarto periodo di regolazione. Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che l'energia di riferimento da utilizzare ai fini del calcolo del

corrispettivo variabile per il prossimo periodo di regolazione debba essere non superiore ai volumi immessi in rete negli ultimi 12 mesi disponibili, se non addirittura inferiore.

Con riferimento ai corrispettivi di capacità, anche alla luce delle disposizioni adottate in ambito europeo in materia di conferimento, si segnala l'opportunità di prevedere che la tariffa di trasporto (e quindi i relativi corrispettivi) venga espressa anche in termini energetici ovvero in c€/KWh/g e/o c€/KWh/h per i punti di entrata di rete nazionale. Come noto a codesta Autorità infatti, Snam Rete Gas ha già avviato diverse attività volte ad una implementazione anticipata del Codice europeo in materia di conferimento della capacità (c.d. Codice CAM) il quale prevede in particolare che ai punti di interconnessione transfrontalieri il conferimento avvenga in KWh/h o KWh/g. L'espressione dei corrispettivi di capacità in tali unità aumenterebbe la trasparenza verso gli Utenti nonché la semplicità di applicazione per l'operatore di trasporto.

Infine, si ritiene opportuno valutare l'introduzione di un corrispettivo variabile, analogo ad altri corrispettivi variabili integrativi tuttora in vigore, attraverso il quale conguagliare in corso d'anno eventuali scostamenti tra ricavi effettivi e riconosciuti. Tale disposizione, già adottata in altri sistemi quali quello inglese, consentirebbe da un lato di minimizzare gli effetti finanziari per l'impresa di trasporto legati ad un ritardo nel riconoscimento dei ricavi consentiti e dall'altro di garantire una più corretta attribuzione dei costi di trasporto agli utenti che usufruiscono del servizio di trasporto nel periodo in cui tali costi si riferiscono.

*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.*

L'applicazione di un corrispettivo capacitivo nei punti di entrata della rete nazionale avrebbe l'effetto di rendere più economico il costo di trasporto per gli utenti che utilizzano la capacità impegnata in modo più costante, incoraggiando gli utenti a massimizzare l'uso della rete. Inoltre tale soluzione, analogamente a quanto avviene per l'attuale corrispettivo variabile applicato ai volumi immessi, non comporterebbe impatti derivanti dalla localizzazione del punto di entrata e quindi discriminazioni territoriali, in quanto si tratterebbe di una tariffa omogenea per i vari punti di entrata della rete nazionale. Tale soluzione consentirebbe di riflettere la struttura dei costi del

servizio, in quanto i costi operativi sostenuti dalle imprese di trasporto sono prevalentemente costi fissi e pertanto non dipendono dai volumi trasportati.

*S 3. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti.*

Con riferimento ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti si ritiene opportuno confermare anche per il quarto periodo di regolazione i criteri generali applicati nell'attuale periodo per le motivazioni di seguito riportate.

Il sistema entry/exit, adottato sia per la struttura dei corrispettivi che per il conferimento delle capacità, consente di separare la gestione fisica della rete di trasporto da quella commerciale, permettendo così all'operatore di trasporto di gestire in modo ottimale i flussi fisici di gas, minimizzandone le percorrenze medie, e agli utenti del sistema di considerare esclusivamente i flussi commerciali. Inoltre, consente agli utenti di conoscere, per ciascuno dei suddetti punti di ingresso e di uscita, le prestazioni complessivamente disponibili, le capacità vendute e quelle ancora non assegnate.

Il disaccoppiamento dei punti di entrata da quelli di uscita comporta che il corrispettivo di capacità associato a ciascun punto di uscita risulti indipendente dai corrispettivi dei punti di entrata. Pertanto il gas, una volta immesso in rete, ha un costo di trasporto residuale per raggiungere un punto di uscita indipendente dal punto da cui è entrato. Questo aspetto è un prerequisito fondamentale nella creazione di un unico mercato a livello nazionale.

Ai fini della determinazione dei costi unitari di trasporto associati ai percorsi inclusi nella matrice entry/exit, si concorda con l'Autorità sull'opportunità di confermare il criterio basato sul costo medio. Il metodo alternativo basato sui costi incrementali di lungo periodo, oltre a comportare una maggiore complessità di implementazione ed una minore trasparenza, produrrebbe infatti risultati analoghi rispetto alla metodologia attuale essendo la rete italiana caratterizzata dall'assenza di congestioni e di livelli di saturazione significativamente diversi.



Relativamente ai vincoli da considerare nella risoluzione dell'algoritmo di calcolo dei corrispettivi nodali, si ritiene che debbano essere effettuati approfondimenti anche in esito ai lavori in corso di svolgimento sul tema in ambito europeo, in sede ACER e ENTSOG, nella prospettiva di adottare tutte le misure necessarie per incentivare gli scambi cross-border tra i paesi europei e la ripresa della domanda gas.

Infine, con riferimento alla possibilità di rivedere il numero delle aree di uscita al fine di definire delle aggregazioni di punti che consentano di riflettere in maniera più efficiente il costo del servizio, si segnala come la riduzione delle aree di uscita effettuata nel terzo periodo di regolazione abbia peggiorato la rispondenza ai costi dei corrispettivi di trasporto senza dare vantaggi in termini di semplificazione. Parimenti un eventuale incremento di tale numero oltre quello individuato nel secondo periodo di regolazione (17 Aree di Uscita disegnate in modo da minimizzare i flussi di trasporto tra un'area e l'altra e quindi circoscrivere i flussi di trasporto nella area medesima) si ritiene non migliorerebbe la rispondenza ai costi dei corrispettivi di trasporto.

*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.*

L'alternativa alla metodologia tariffaria a matrice, che prevede la determinazione dei corrispettivi sulla base della distanza dal baricentro del mercato, presenta elevati margini di discrezionalità nell'individuazione del punto virtuale della rete baricentrico rispetto al mercato. Tale baricentro, nel corso del periodo regolatorio, potrebbe variare anche sostanzialmente per le condizioni di mercato, di approvvigionamento della domanda, della topologia della rete e della variazione dei flussi nella rete di trasporto. L'attuale matrice entry/exit produce corrispettivi di trasporto derivati partendo da una puntuale modellizzazione dei flussi fisici di gas nella rete di trasporto. L'adozione della metodologia che considera i flussi del gas dal punto di entrata al baricentro del mercato e da questi al punto di uscita non riflette gli effettivi flussi di gas e pertanto potrebbe peggiorare la rispondenza ai costi dei corrispettivi. Una robusta modellizzazione dei flussi fisici costituisce un elemento essenziale per assicurare una maggiore rispondenza dei corrispettivi entry/exit ai costi sottostanti. Alla luce di quanto sopra, si

concorda con l'Autorità nel confermare l'attuale modello entry/exit per la derivazione dei corrispettivi tariffari.

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

La proposta dell'Autorità di confermare l'applicazione di un unico corrispettivo regionale valido su tutto il territorio nazionale, eliminando le riduzioni del corrispettivo applicate nel precedente periodo di regolazione, si ritiene percorribile.

Con riferimento alla previsione riportata al punto 11.11 del DCO in oggetto, che richiama la recente consultazione appena conclusa sul tema del conferimento di capacità presso i punti di riconsegna del sistema di trasporto, si rimanda alle osservazioni presentate in tale ambito (Cfr nota SRG 13/09/2013, ns rif. Prot. AFFREG/278). Si osserva in merito come in relazione ai punti di riconsegna, il conferimento di capacità di tipo infra-annuale, e in particolare giornaliero, non risulterebbe percorribile anche dal punto di vista gestionale, per la numerosità dei punti e dei soggetti coinvolti. Ad ogni modo, le logiche della fornitura a clienti e consumatori finali sono differenti (continuità del servizio) rispetto a quelle che governano la fase dell'approvvigionamento (mercato giornaliero del gas) e pertanto si ritiene necessario mantenere presso le riconsegne conferimenti di durata annuale con le modalità attualmente applicate.

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

I criteri proposti dall'Autorità in merito al dimensionamento dei coefficienti moltiplicativi dei corrispettivi di capacità ai punti di entrata/uscita di durata inferiore all'anno si ritengono condivisibili solo parzialmente. Più in particolare, si concorda con la proposta di prevedere che i corrispettivi infrannuali siano determinati sulla base di un riproporzionamento dei corrispettivi annuali e che ad essi siano applicati opportuni coefficienti moltiplicativi differenziati in funzione della durata del periodo di conferimento. Tuttavia, non si ritiene condivisibile la previsione di non differenziare tali coefficienti moltiplicativi tra estate ed inverno. Si ritiene opportuno, infatti, prevedere

corrispettivi più bassi nei periodi di minore utilizzazione della capacità al fine di incentivare gli utenti ad un impiego più regolare della rete di trasporto. Con riferimento alla durata del periodo di conferimento, si ritiene opportuno prevedere che i coefficienti siano inversamente proporzionali alla durata del conferimento (minore è il periodo di conferimento, maggiore è il valore del coefficiente), in modo da privilegiare, a garanzia della sicurezza del sistema, i contratti di approvvigionamento di durata maggiore, massimizzando l'utilizzo delle capacità di trasporto nei punti di immissione.

Fermo restando quanto espresso al punto di discussione n. 1, si segnala inoltre l'opportunità di prevedere fin da subito che nella formula della tariffa di trasporto sia presente un corrispettivo variabile che possa essere valorizzato in corso d'anno termico - su specifico provvedimento dell'Autorità - al fine di riconciliare differenze significative tra i ricavi attesi e quelli effettivamente conseguiti dall'impresa di trasporto in esito ai processi di conferimento. Tale misura consente di meglio attribuire i costi nell'anno stante il progressivo spostamento degli operatori commerciali verso una logica di più breve termine nell'acquisto della capacità di trasporto.

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

La proposta dell'Autorità alternativa all'applicazione dei coefficienti di riproporzionamento infrannuali che prevede di applicare i corrispettivi alla capacità massima impegnata dagli utenti in ciascun anno termico ed effettuare periodicamente conguagli in caso di incremento della capacità impegnata non si ritiene condivisibile. In coerenza con i criteri di conferimento della capacità di trasporto nazionali ed europei, si ritiene necessario mantenere il conferimento ex ante della capacità sulla base delle richieste degli utenti secondo prodotti e periodi predefiniti. A tali conferimenti viene applicato il corrispettivo tariffario definito dall'Autorità.

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

I criteri esposti dall'Autorità per la determinazione dei corrispettivi interrompibili basati sul principio per cui l'entità della riduzione tariffaria debba essere congruente con il

rischio associato alla interruzione del servizio si ritiene condivisibile. Nei precedenti periodi di regolazione infatti Snam Rete Gas ha formulato all'Autorità proposte di corrispettivi interrompibili definiti in coerenza con tale principio, successivamente approvate da parte della stessa Autorità.

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

Con riferimento all'introduzione di nuovi servizi, come precedentemente segnalato nella risposta al precedente documento di consultazione cui si rimanda, si ritiene che il quadro regolatorio debba stimolare l'offerta da parte dell'operatore infrastrutturale di nuovi servizi e schemi di incentivazione che favoriscano la liquidità e il buon funzionamento del mercato, consentendo al contempo all'operatore infrastrutturale di conseguire ricavi aggiuntivi.

In merito ai criteri di determinazione dei corrispettivi, si ritiene che i criteri con cui dovrebbero essere valorizzati tali servizi debba seguire una logica non solo connessa al costo sottostante ma anche di compartecipazione dell'operatore infrastrutturale ai benefici generati per il mercato dall'introduzione di tali servizi.

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

In continuità con l'attuale periodo di regolazione l'Autorità intende confermare l'applicazione di un corrispettivo di tipo capacitivo (capacità conferita nei punti di riconsegna della rete regionale) finalizzato alla copertura dei costi relativi alla misura del gas. Concordando con la finalità sopra espressa e al fine di perseguire l'obiettivo prospettato dall'Autorità nel presente DCO, di responsabilizzare i soggetti titolari degli impianti di riduzione e misura (REMI) incentivandone l'aggiornamento tecnologico e la manutenzione, potrebbe essere valutata l'opportunità di applicare ad ogni punto di riconsegna un corrispettivo per il servizio di misura composto da due termini: uno associato alla capacità conferita, in continuità con il precedente periodo di regolazione, ed uno associato alla tipologia dell'impianto di misura (teleletto, automatizzato, tradizionale) e all'attività manutentiva svolta. Si propone pertanto che i

ricavi di misura relativi ai costi di capitale siano ricondotti ad un corrispettivo capacitivo relativo alla capacità conferita, mentre i ricavi di misura associati ai costi operativi siano da corrispondere mediante un corrispettivo fisso in funzione delle 3 tipologie dell'impianto di misura sopracitate. Per tener conto dell'attività manutentiva, dovrebbe invece essere previsto il 'declassamento' dell'impianto alle categorie tecnologicamente inferiori nel caso in cui la disponibilità della strumentazione di rilevazione/trasmissione della misura non soddisfi criteri oggettivi da definirsi con successivi approfondimenti.

### **3 MODALITA' DI RICONOSCIMENTO E ALLOCAZIONE DEI COSTI ASSOCIATI AGLI AUTOCONSUMI E ALLE PERDITE DI RETE**

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

In merito al riconoscimento dei costi associati agli autoconsumi, si condivide la proposta dell'Autorità di confermare gli attuali criteri di riconoscimento che prevedono il meccanismo di conguaglio tra quantitativi standard definiti ex ante dalle imprese e quantitativi effettivamente utilizzati e misurati.

In merito al riconoscimento dei costi associati al gas non contabilizzato (GNC) si condivide il criterio di riconoscimento di un valore standard calcolato sulla base del valore medio annuale registrato nell'ultimo biennio disponibile. Tale valore standard dovrebbe essere ripartito per singola impresa in proporzione al mercato servito da ciascuna impresa.

In merito al riconoscimento dei costi associati alle perdite di rete, si condivide la volontà dell'Autorità di individuare un metodo di calcolo che consenta di considerare in modo dettagliato i componenti e i sistemi impiantistici della rete e di individuare le tipologie di perdite associate (in termini di emissioni fuggitive, emissioni pneumatiche ed emissioni da ventato). A questo proposito si condivide l'applicazione del metodo GRI-EPA, metodologia adottata anche da SRG. Tuttavia, non si ritiene condivisibile la previsione dell'Autorità di adottare il livello di approfondimento della metodologia GRI-EPA 'Tier 2', in quanto meno accurato rispetto al livello 'Tier 3' adottato dalla Società, come peraltro riconosciuto nello stesso documento di consultazione. Pur comprendendo che l'approccio proposto dall'Autorità sia mirato a individuare un sostanziale compromesso tra le esigenze di uniformità e trasparenza nell'individuazione dei livelli di perdita e il miglioramento dell'efficienza per il sistema, si osserva come l'adozione di una metodologia di qualità inferiore rispetto a quella storicamente adottata dall'impresa maggiore, rappresenterebbe una volontaria rinuncia alla migliore efficienza perseguibile per il Sistema gas.

Con particolare riferimento alle emissioni puntuali, il meccanismo prospettato dall'Autorità comporterebbe la determinazione attraverso stima di tali emissioni, mentre Snam Rete Gas provvede al calcolo analitico ai fini della maggiore precisione. A questo proposito si sottolinea come anche le società che a livello internazionale

utilizzano approcci semplificati per il calcolo delle emissioni fuggitive e pneumatiche, calcolano comunque le emissioni puntuali di gas in modo analitico.

L'approccio proposto nel DCO inoltre non valorizza l'adozione da parte degli operatori di soluzioni tecnologiche e prassi operative volte a ridurre le perdite stesse. Da sempre Snam Rete Gas pone in atto iniziative sia per determinare in modo sempre più preciso le proprie perdite (fuggitive, pneumatiche e puntuali) sia per ridurre le stesse (utilizzando componentistica con emissione pneumatica ridotta/nulla e adottando processi e sistemi per ridurre le emissioni puntuali). Tra queste, particolarmente rilevanti sono gli interventi di ricompressione del gas in linea, che nel 2012 hanno consentito di limitare le perdite per lavori sulla rete.

L'eventuale applicazione del livello proposto dall'Autorità comporterebbe notevoli ripercussioni anche in termini di rispetto della normativa tecnica di riferimento. In particolare le centrali di compressione gas sono soggette alla direttiva IPPC 96/61/CE "Prevenzione e Riduzione integrata dell'inquinamento" recepita dal governo italiano con il decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59, nel successivo D.Lgs 152/06 e s.m.i "Autorizzazione Integrata Ambientale". In tale ambito, la Società è soggetta al riscontro presso gli Enti competenti per il rilascio delle autorizzazioni e gli Enti di controllo sul territorio sulla determinazione delle perdite di gas naturale negli impianti e sui piani di manutenzione per il contenimento delle stesse, nonché sulla determinazione delle emissioni puntuali. Con la metodologia proposta nel DCO, Snam Rete Gas si troverebbe nella posizione di comunicare valori di emissione fissi, in quanto dipendenti unicamente dalla potenza installata, indipendentemente dalle azioni messe in atto per ridurre i quantitativi di gas rilasciati in atmosfera.

Si rileva infine come a livello internazionale, nell'ambito dei tavoli di lavoro nonché ai fini della determinazione del ranking negli indici etici di riferimento, quale il Dow Jones Sustainability Index, la determinazione delle perdite con minore accuratezza rispetto agli altri operatori a livello internazionale risulterebbe evidentemente penalizzante per la Società.

Per le motivazioni sopra esposte si ritiene che Snam Rete Gas non possa rinunciare alla metodologia sopra descritta, sviluppata in linea con gli indirizzi indicati dalle best practice e dagli enti/associazioni di studio e normalizzazione internazionali e per la quale il TSO italiano mantiene uno standing di alto livello e riconoscimenti in ambito europeo ed internazionale.

Al fine di individuare un compromesso sostenibile, comprendendo le necessità operative sottostanti alla linea di intervento prospettata dall'Autorità, si propone l'applicazione del metodo GRI – EPA con livello di dettaglio 'Tier 2' come livello minimo adottabile dall'impresa di trasporto con l'obiettivo di tendere all'applicazione del livello 'Tier3', anche a conclusione di un adeguato periodo transitorio.

Tale soluzione stimolerebbe gli operatori a dotarsi degli strumenti necessari a implementare modelli più accurati, a vantaggio dell'efficienza del sistema e al contenimento dei costi. Al fine di uniformare la determinazione delle perdite di rete da parte di tutte le imprese di trasporto italiane supportando al contempo il miglioramento generale degli standard adottati nel sistema di trasporto, Snam Rete Gas si rende disponibile a fornire un servizio addizionale, adeguatamente remunerato, di calcolo delle perdite per gli altri trasportatori utilizzando il proprio modello opportunamente adattato alla situazione dello specifico trasportatore, sulla base del censimento impiantistico dei relativi asset e aggiornato sulla base dell'applicazione delle più aggiornate best practices internazionali.

Occorre infine considerare che l'eventuale scelta dell'Autorità di utilizzare il livello 'Tier 2', tenderebbe a riversare sul termine del GNC anche le inefficienze legate alla determinazione delle perdite di rete, incrementando il livello di approssimazione di tale termine nell'ambito dell'equazione di bilancio della rete.

Il documento di consultazione in discussione propone, relativamente alla metodologia di calcolo per la determinazione delle perdite del sistema di trasporto gas, un elenco di fattori di emissione associati alle varie componenti impiantistiche e alle diverse tipologie di perdita (Tabella 2). Si evidenzia che se ad oggi i valori indicati nel documento sono coerenti con i valori di emissione determinati negli ultimi tre anni da Snam Rete Gas col proprio metodo, essendo stati ricavati a partire dagli stessi dati, in futuro porteranno a valori delle perdite sempre più divergenti, in ragione del modificarsi nel tempo della consistenza impiantistica, di cui il livello Tier 2 tiene conto in maniera approssimata (accorpamento di più elementi).

Con riferimento ai dati, si evidenzia la divergenza dei valori relativi ai fattori di emissione fuggitivi indicati per le stazioni di riconsegna e misura (REMI), per le quali la tabella riporta valori (500 Smc/sorgente/a per pressioni superiori a 12 bar e 50 Smc/sorgente/a per pressioni inferiori a 12 bar) che non trovano riscontro nella relativa letteratura, risultando di molto inferiori al minimo previsto. A tal proposito si riporta di seguito la classificazione delle perdite prevista dall'IPCC che riporta per le



stazioni REMI un fattore di emissione variabile tra 1000 Smc/sorgente/anno (low), 5000 Smc/sorgente/anno (medium) e 50000 Smc/sorgente/anno (high).

<b>TABLE 4.2.8 CLASSIFICATION OF GAS LOSSES AS LOW, MEDIUM OR HIGH AT SELECTED TYPES OF NATURAL GAS FACILITIES</b>					
Facilities	Activity data	Yearly emission factors			
		Low	Medium	High	Units of Measure
Production and Processing	Net gas production (i.e. marketed)	0.05	0.2	0.7	% of net production
Transmission Pipeline Systems	Length of transmission pipelines	200	2 000	20 000	m <sup>3</sup> /km/yr
Compressor Stations	Installed compressor	6 000	20 000	100 000	m <sup>3</sup> /MW/yr
Underground Storage	Working capacity of underground storage stations	0.05	0.1	0.7	% of working gas capacity
LNG Plant (liquefaction or regasification)	Gas throughput	0.005	0.05	0.1	% of throughput
Meter and Regulator Stations	Number of stations	1 000	5 000	50 000	m <sup>3</sup> /station/yr
Distribution	Length of distribution network	100	1 000	10 000	m <sup>3</sup> /km/yr
Gas Use	Number of gas appliance	2	5	20	m <sup>3</sup> /appliance/yr
Source: Adapted by the authors from currently unpublished work by the International Gas Union, and based on data for a dozen countries including Russia and Algeria.					

IPCC Guidelines per il National Greenhouse Gas Inventories (Volume 2 - Energy - capitolo 4 fugitive emissions - pag. 4.71)

Si evidenzia in proposito che il fattore di emissione determinato con la metodologia Snam Rete Gas (3.340 Smc/sorgente/a),<sup>1</sup> si colloca in una posizione intermedia tra i valori low e medium previsti dall'IPCC (+11% rispetto al valor medio tra i due valori), giustificata dalla varietà di situazioni dal punto di vista della manutenzione rilevabili sulla rete, peraltro riconosciuta nel documento di consultazione al paragrafo 16.14.

<sup>1</sup> Cfr comunicazione SRG 21 gennaio 2013, Ns. rif. ARESVI/TAR 11.

Né d'altro canto si può ritenere che vi sia un contributo dell'impresa di trasporto alle perdite presso la cabina remi. La cabina infatti ricade interamente nella proprietà e gestione dell'impresa e non vi sono possibilità che le perdite rilevate possano essere ricondotte alle valvole del trasportatore.

Per quanto concerne le emissioni fuggitive, il fattore di emissione riferito al livello di pressione di esercizio minore o uguale a 12 bar sembra applicabile solo alla "pipeline" e non agli impianti, in quanto espresso in Smc/km/a. Il valore utilizzato per gli impianti non è pertanto corretto da un punto di vista dimensionale (utilizzo del parametro lunghezza per impianti) e, se così applicato, risulterebbe molto basso. Inoltre il modello utilizzato da SRG non differenzia tra livelli di pressione, in quanto utilizza per le perdite fuggitive non solo i dati misurati sulla propria rete, ma anche i dati di letteratura riconosciuti internazionalmente. Tenuto conto della variabilità statistica delle emissioni fuggitive rilevabili su un singolo impianto, non si ritiene fattibile elaborare un modello statisticamente valido che differenzi i diversi livelli di pressione nella linea e negli impianti.

Per quanto concerne le emissioni pneumatiche, il fattore di emissione per gli impianti R&R non varia con il livello di pressione di esercizio, in quanto le apparecchiature pneumatiche sono alimentate con una pressione di alimentazione inferiore a 10 bar. Pertanto il fattore di emissione per gli impianti, a differenza di quanto indicato nella Tabella 2 del DCO, è lo stesso indipendentemente dalla pressione di esercizio. Anche il fattore di emissione degli impianti per la misura della composizione gas non è influenzato dal livello di pressione di esercizio dell'impianto in cui sono installate, in quanto anch'essi funzionano con una pressione di alimentazione inferiore a 10 bar.

Infine, per quanto concerne le emissioni da ventato, l'adozione del metodo GRI – EPA ne semplifica certamente il calcolo ma non consente di tener conto né di variazioni considerevoli nella gestione della rete né di eventuali emergenze. Queste ultime in particolare hanno una sostanziale influenza sulla quantità di gas ventato: le sole emissioni determinatesi nel corso delle emergenze hanno causato variazioni delle perdite puntuali fino al 30% tra un anno e l'altro negli ultimi quattro anni.

In merito all'efficientamento delle perdite fuggitive nelle cabine REMI, si condivide la proposta dell'Autorità di perseguire tale obiettivo attraverso l'introduzione di opportuni meccanismi volti ad incentivare l'esecuzione della manutenzione nelle stazioni REMI.

A tal fine si ritiene opportuno che si adotti un principio di progressività assumendo inizialmente un livello efficiente di perdite prossimo a quello mediamente rilevato sulla rete per poi ridurlo gradualmente. Si propone pertanto di adottare il fattore di emissione determinato da Snam Rete gas come fattore corrispondente al livello di perdite efficiente iniziale per le cabine REMI e di porre come obiettivo finale un valore superiore o al più pari a 1000 Smc/sorgente/a, riconosciuto internazionalmente come corrispondente al livello minimo di perdite. La durata del periodo di transizione dovrà essere quantificata tenendo opportunamente conto dei tempi in cui il mercato è capace di effettuare gli adeguamenti necessari.

Relativamente ai meccanismi di incentivazione, si condivide la proposta dall'Autorità di prevedere un corrispettivo tariffario specifico a carico dei soggetti titolari di impianti direttamente allacciati alla rete di trasporto, in caso di mancato rispetto degli obblighi manutentivi. Tale corrispettivo dovrà essere attentamente determinato in modo da assicurare, in ogni anno del periodo di transizione, la copertura dei mancati margini di riduzione delle perdite dovuti a inadempienze o ritardi nell'attuare i piani manutentivi. Si evidenzia in ogni caso che l'impresa di trasporto potrà applicare ogni eventuale corrispettivo all'Utente che provvederà alla fatturazione al soggetto interessato.

Al fine di garantire trasparenza e parità di trattamento, si ritiene che il compito di controllo e valutazione sia assegnato a soggetti terzi per il tramite di verifiche periodiche a campione, nonché che siano definiti in maniera chiara i criteri di attestazione dell'adempimento o del mancato adempimento dei piani di manutenzione.

Relativamente alla previsione dell'Autorità di assegnare a Snam Rete Gas il compito di effettuare specifiche campagne di misura al fine di aggiornare i livelli di emissioni efficienti in funzione della mutata realtà impiantistica della rete di trasporto, con il supporto di soggetti terzi indipendenti, si conferma la disponibilità ad effettuare tali attività come servizio opzionale aggiuntivo a fronte del riconoscimento di un corrispettivo che assicuri la copertura dei costi emergenti e un'adeguata remunerazione.

*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.*

La proposta dell'Autorità di prevedere una semplificazione delle modalità di copertura dei quantitativi di gas relativi ad autoconsumi, perdite di rete e del gas non contabilizzato attraverso l'applicazione di entrambi i coefficienti all'energia immessa nei punti di entrata della rete, si ritiene percorribile, così come l'introduzione di eventuali modifiche delle modalità di allocazione delle perdite di rete a partire dal 1 gennaio 2015.

Con riferimento alle modalità di definizione dei coefficienti  $\gamma_{FUEL}$ , si esprimono perplessità circa la percorribilità della misura proposta nel DCO finalizzata alla differenziazione dei coefficienti in ragione del contributo delle immissioni al singolo punto di entrata al consumo delle centrali di compressione. Sebbene l'associazione delle centrali di spinta ai punti di entrata sia pressoché stabile, la correlazione tra gas utilizzato da una centrale e quantitativi immessi nei punti di entrata della rete non è univoca ed è influenzata sensibilmente da innumerevoli variabili legate agli assetti di rete. Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno mantenere il medesimo meccanismo in vigore nel presente periodo tariffario, che prevede la determinazione di un  $\gamma$  per punto di entrata differenziato con la stessa proporzione con cui sono differenziati i corrispettivi di entrata.