

CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO DEL GAS NATURALE PER IL QUARTO PERIODO DI REGOLAZIONE (DCO 330/2013/R/GAS)

Osservazioni di Axpo Italia

Desideriamo preliminarmente evidenziare come il documento di consultazione sembri disattendere alcune indicazioni previste dalla normativa primaria. In particolare:

- il c.d. Decreto Sviluppo 2012, all'articolo 38, comma 2bis, stabilisce che l'Autorità debba adeguare il sistema delle tariffe di trasporto gas secondo criteri *"che rendano più flessibile ed economico il servizio a vantaggio dei soggetti con maggiori consumi di gas naturale"*
- l'art.3 del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78 (c.d. Decreto Anticrisi 2009), convertito con Legge 3 agosto 2009, n. 102, chiedeva, a partire dal periodo di regolazione tariffaria successivo a quello di entrata in vigore del provvedimento, l'introduzione nelle tariffe di trasporto del gas di *"misure di degressività che tengano conto della struttura costi del servizio in ragione del coefficiente di utilizzo"*

I criteri proposti dall'Autorità non sembrano in realtà andare in questa direzione, nella misura in cui si propone l'eliminazione della componente variabile della tariffa, il pagamento su base annuale della capacità anche a fronte di prenotazione su orizzonti temporali inferiori, la perdurante previsione di penali per il superamento della capacità prenotata, e non si prevede alcuna riduzione tariffaria per soggetti caratterizzati da elevati consumi. Il recepimento di queste proposte andrebbe così a irrigidire ulteriormente il meccanismo di determinazione delle tariffe di trasporto, penalizzando oltre modo i clienti caratterizzati da elevati volumi e profilo di prelievo altamente variabili.

Di contro la necessità di procedere verso un sistema tariffario più flessibile dovrebbe tradursi in una tariffa che mantenga una rilevante componente volumetrica, e che consenta l'aggiustamento in corso d'anno della capacità a disposizione dell'operatore attraverso procedure di conferimento infrannuali.

In questo contesto, pur ritenendo condivisibile in linea di principio la necessità di garantire al trasportatore un'adeguata redditività, riteniamo necessario introdurre un meccanismo di partecipazione al rischio nel caso in cui l'infrastruttura di trasporto risulti sottoutilizzata, anche con riferimento alle infrastrutture esistenti. Al fine di non mettere eccessivamente a rischio i ricavi del trasportatore si potrebbe definire un livello minimo di remunerazione (*floor*) al di sotto del quale non sia possibile scendere anche in anni di particolare difficoltà, individuando in tal modo una forchetta del rendimento dell'investimento. Queste considerazioni prendono spunto anche dal fatto che il modello attuale prevede una maggiorazione della remunerazione del capitale del trasportatore per tenere conto dei rischi di mercato (parametri ERP e β nel calcolo del WACC), mentre le evidenze di questi ultimi anni mostrano che il rischio di mercato effettivo sopportato è molto basso, per diventare nullo in caso di eliminazione del corrispettivo variabile all'interno della struttura tariffaria.

Di seguito approfondiamo alcuni spunti del documento che riteniamo di particolare rilevanza.

Tariffe e conferimenti di capacità infrannuali

Come anticipato in premessa è a nostro avviso indispensabile garantire maggiore flessibilità al processo di conferimento della capacità di trasporto e alla conseguente determinazione dei corrispettivi tariffari.

Con esclusivo riferimento ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto, nell'ottica del mantenimento delle attuali modalità di conferimento della capacità, basata su valutazioni effettuate dagli *shipper*, riteniamo che le procedure di conferimento annuale debbano essere affiancate da procedure di conferimento infrannuali, con i medesimi riferimenti temporali previsti per i punti di *entry*, incluso quello giornaliero.

L'applicazione del corrispettivo di trasporto conseguente all'assegnazione di capacità infrannuale andrebbe limitata al solo periodo di conferimento, e non estesa all'intero anno termico. Ciò garantirebbe una reale

flessibilità a clienti caratterizzati da elevati consumi ma profili di utilizzo irregolari, quali a esempio le centrali termoelettriche alimentate da gas naturale.

Come noto la determinazione dei corrispettivi di trasporto è strettamente correlata alla disciplina del conferimento della capacità, anch'essa in fase di revisione. A questo proposito, nel caso in cui il conferimento di capacità dei punti di riconsegna diretti dovesse prescindere dalle valutazioni degli *shipper* (ipotesi di introduzione di un meccanismo di conferimento basato sulla capacità massima impegnata l'anno precedente, come proposto nella consultazione 317/2013/R/) riteniamo che nessuna penale per superamento della capacità conferita debba essere applicata.

Determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di trasporto

Per quanto sia comprensibile la volontà di uniformare il criterio di allocazione dei costi relativi alla rete di trasporto regionale, riteniamo necessario preservare un meccanismo che riconosca i benefici apportati dall'ubicazione di PdR in prossimità della rete.

Un unico corrispettivo a francobollo penalizzerebbe oltre modo questi PdR e non consentirebbe un corretto allineamento della tariffa al costo sostenuto per l'erogazione del servizio.

Inoltre una simile soluzione andrebbe a mutare radicalmente i criteri di determinazione della tariffa a ridosso del nuovo periodo di regolazione, impedendo ad alcune categorie di consumatori di attuare le necessarie contromisure. È il caso delle centrali termoelettriche alimentate a gas naturale, le quali hanno in buona parte già contrattualizzato la produzione prevista per il prossimo anno.

Si propone pertanto l'adozione della proposta alternativa indicata nel documento di consultazione, secondo cui nel prossimo periodo di regolazione l'attuale riduzione del corrispettivo di trasporto regionale venga mantenuta per i PdR posti a meno di 5 km di distanza dalla rete di trasporto.