

Osservazioni e proposte di Sorgenia S.p.A.

al documento per la consultazione

**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-

diffuso dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas in data 25 luglio 2013

Milano, 23 settembre 2013



Osservazioni di carattere generale:

In termini generali, si condivide l'orientamento dell'Autorità rivolto da un lato a confermare alcuni aspetti del metodo per la determinazione delle tariffe vigenti nel terzo periodo regolatorio e dall'altro a garantire una maggiore trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi, prevedendo la pubblicazione da parte dell'Impresa Maggiore di Trasporto delle informazioni a tal fine rilevanti.

In generale, riteniamo che ogni modifica al sistema tariffario non possa prescindere da opportune valutazioni sulla coerenza e l'appropriatezza sia con la congiuntura economica del mercato, sia con il grado di liquidità dello stesso. A tal fine, in tema di ripartizione dei ricavi di riferimento, sebbene condividiamo l'obiettivo generale di rendere le tariffe di trasporto gas maggiormente cost reflective, riteniamo che l'eliminazione del corrispettivo variabile costituisca un elemento di criticità per gli operatori, se non accompagnato da ulteriori interventi sia di carattere tariffario che non. In particolare, si rilevano criticità sotto un duplice punto di vista:

- lato *upstream*, l'eliminazione del corrispettivo variabile, a parità di criterio di ripartizione dei ricavi tra entry ed exit, rischia di andare ad incidere negativamente sulle quotazioni al PSV ed in generale sulla competitività del mercato italiano rispetto ai mercati esteri, con conseguente freno allo sviluppo del mercato spot ed all'evoluzione del ruolo dell'Italia come hub del gas all'interno del contesto europeo. Tale effetto potrebbe ripercuotersi di conseguenza anche sulla valorizzazione della risorsa di stoccaggio;
- lato *downstream*, la necessità di mantenere un corrispettivo che rispecchi l'utilizzo della rete emerge soprattutto a fronte del calo della domanda a causa della crisi. A tale proposito, si rileva l'opportunità di accompagnare la proposta in esame con ulteriori modifiche regolatorie, di natura tariffaria e non, che introducano elementi di flessibilità per i soggetti con maggiore consumo di gas (come peraltro previsto dalla normativa primaria).

In aggiunta, l'introduzione di un corrispettivo unicamente capacitivo, se valutato insieme alle proposte di modifica dei criteri di conferimento della capacità di trasporto di cui al DCO 317/2013/R/GAS, andrebbe a gravare in termini di deresponsabilizzazione dell'Impresa di trasporto: si verrebbe infatti a verificare una perfetta corrispondenza, anno dopo anno, non solo tra ricavi garantiti e ricavi conseguiti in relazione alla rete regionale di trasporto, ma anche in relazione alla quota RTE. A nostro parere tale orientamento risulta essere poco coerente con l'obiettivo espresso dal Regolatore nel DCO 164/2013 riguardante una maggiore responsabilizzazione del trasportatore nell'individuare investimenti in grado di generare effetti positivi sul sistema e avere riconosciuto un maggiore rendimento solo in funzione dei risultati concordati ex ante (meccanismo output-based). Riteniamo infatti che i principi sottostanti a tale obiettivo debbano valere non solo con riferimento alla nuova capacità di trasporto ma anche a quella esistente, introducendo meccanismi per la compartecipazione del trasportatore al rischio di sottoutilizzo della capacità di trasporto al fine di stimolare l'efficienza e l'efficacia dell'attività di tale soggetto, seppur regolato. Non riteniamo infatti che sia corretto, in condizioni di crisi del mercato gas, neutralizzare totalmente il rischio di mercato per il trasportatore.

Riteniamo opportuno che le proposte del Regolatore debbano essere valutate anche alla luce dei contenziosi attualmente in atto: ci riferiamo in particolare alla sentenza del TAR Lombardia n. 00995/2013 del 19/04/2013. Oltre alla necessità di dare certezza regolatoria agli operatori, benché si sia in attesa dell'espressione finale del Giudice, emerge l'opportunità di introdurre delle modifiche alla metodologia

tariffaria attuale al fine di evitare lo spiazzamento competitivo degli operatori che importano gas da Sud e promuovere quindi una maggiore concorrenza tra differenti fonti di importazione.

Sempre al fine di garantire certezza e stabilità regolatoria, la proposta di eliminare gli incentivi tariffari (in particolare riferiti ai clienti stagionali, agli avviamenti di impianti termoelettrici e ai punti di riconsegna con distanza inferiore ai 15 km dalla rete nazionale) sui corrispettivi della rete regionale di trasporto attualmente previsti non è condivisibile, sia perché il relativo recepimento in delibera si verificherebbe a campagna commerciale chiusa, sia perché andrebbe ad incidere negativamente, in un contesto già di congiuntura economica sfavorevole, su quegli operatori che hanno effettuato in passato scelte di investimento basate anche sulla presenza di tale disposizione tariffaria.

Infine, si ritiene fondamentale che la pubblicazione delle tariffe vigenti per l'anno successivo (al pari degli aggiornamenti tariffari infra-periodo) venga effettuata con sufficiente anticipo, in modo tale da permettere agli operatori di valutare per tempo l'impatto del costo del servizio di trasporto sul loro portafoglio.

Seguono osservazioni di carattere puntuale.

Risposte agli spunti per la 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 sottolineato in introduzione al presente documento, con particolare riferimento ai possibili impatti della modifica proposta sul settore termoelettrico, riteniamo che l'eliminazione del corrispettivo variabile vada accompagnata, se non preceduta, da ulteriori modifiche regolatorie sia tariffarie che non. Tali modifiche risultano a nostro parere indispensabili al fine di evitare il peggioramento della situazione già critica in cui gli impianti di produzione termoelettrica ad oggi si trovano: una rimodulazione delle tariffe per il servizio di trasporto del gas insieme all'introduzione di meccanismi di allocazione della capacità di trasporto maggiormente flessibili e all'eliminazione delle penali di supero della capacità prenotata, rappresentano strumenti fondamentali per rendere più flessibile ed economico il servizio di trasporto del gas per i produttori termoelettrici, che costituiscono la principale risorsa di flessibilità per il sistema elettrico, a vantaggio di una riduzione dei prezzi dell'energia elettrica per la generalità dei consumatori.

Si rileva in particolare che, l'elevata variabilità dell'andamento della produzione degli impianti termoelettrici dovrebbe giustificare non solo l'opportunità di mantenere un corrispettivo variabile in virtù di una maggiore aderenza ai costi, ma anche l'opportunità di introdurre una tariffa di trasporto capacitiva maggiormente degressiva e meglio rispondente ai profili di prelievo di tali utenze (come peraltro previsto dal comma 2 bis, dell'articolo 38, del Decreto Sviluppo). A tale proposito riteniamo che per tali soggetti la tariffa capacitiva relativa all'utilizzo della rete regionale del trasporto dovrebbe prevedere termini proporzionali decrescenti per quote di consumo crescenti, anche allo scopo di tener conto delle economie di scala realizzabili nel trasporto quando il volume di gas trasportato aumenta. In alternativa, si potrebbe valutare l'opportunità di ripensare, contrariamente a quanto proposto nel presente DCO, gli incentivi offerti ai prelievi nei periodi fuori punta, in modo da prevederne l'applicazione anche per le utenze termoelettriche.

In aggiunta, come espresso in introduzione al presente documento, pur concordando sul fatto che l'articolazione tariffaria proposta risulterebbe maggiormente rispondente a principi di cost reflectivity, il passaggio ad una tariffa 100% capacity rischia di deresponsabilizzare ulteriormente l'Impresa di trasporto mantenendola indenne dal rischio mercato, come peraltro già evidenziato dalla stessa Autorità all'interno della relazione tecnica allegata alla Delibera 120/01: *"l'attribuzione di una parte dei costi fissi di trasporto al corrispettivo variabile consente una ripartizione più equilibrata tra trasportatori ed utenti dei rischi derivanti da andamenti della domanda complessiva di gas difforni rispetto alle previsioni, per ragioni climatiche, macroeconomiche, o per motivi connessi con l'andamento dei mercati energetici, le politiche ambientali o fiscali, o con altri fattori esterni difficilmente controllabili dall'industria del settore. Una completa attribuzione dei costi fissi di trasporto ai corrispettivi di capacità esonera il trasportatore da tali rischi, lasciandoli agli utenti del sistema e ai consumatori finali. Di tale ripartizione del rischio si tiene conto in sede di determinazione del costo riconosciuto del capitale investito"*. Inoltre in tale sede era emersa l'opportunità di tenere conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, e principalmente della finalità di attenuare le penalizzazioni territoriali di cui possono soffrire le aree in cui sono minori le densità di consumo rispetto al costo dei gasdotti ed i coefficienti di utilizzazione delle capacità disponibili (come previsto dall'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n.164/00), coprendo la parte rimanente, non predominante, dei costi attraverso corrispettivi correlati alle quantità trasportate. In questo modo si garantirebbe alle imprese di trasporto solo una quota dei ricavi, lasciando che la parte rimanente sia in funzione della domanda, al fine di incentivare le imprese di trasporto ad incrementare la domanda del servizio (ad esempio anche attraverso un miglioramento della qualità dello stesso).

Per le ragioni sopra esposte, auspichiamo una revisione dei parametri che concorrono alla determinazione del WACC, con particolare riferimento ai parametri relativi al rischio sistematico per l'attività del trasporto e al premio per il rischio di mercato (parametri β ed ERP nel calcolo del WACC), che rispecchi i rischi a cui sarà soggetta effettivamente l'attività del trasportatore alla luce delle modifiche del quadro regolatorio sottostante¹.

Inoltre, il pagamento della capacità indipendentemente dal suo utilizzo rende ancor più indispensabile una modifica dei criteri attualmente utilizzati da Snam Rete Gas per il taglio delle nomine agli entry points durante eventuali manutenzioni programmate/interruzioni dei gasdotti di importazione: con riferimento a tali circostanze sarebbe opportuno che venga eliminata dal Codice di Rete la regola secondo cui, a differenza di quanto accade all'estero, una riduzione della capacità totale disponibile corrisponda ad un taglio delle nomine sul singolo utente, indipendentemente dalla volontà di questo di importare gas in quel periodo. Nei casi di interruzione/manutenzione, a nostro parere, dovrebbe trovare applicazione il principio di massimizzazione dei flussi di entrata ed ottimizzazione dell'utilizzo della capacità disponibile.

Si segnala inoltre che la modifica dell'articolazione tariffaria in 100% capacity non dovrà avere effetti negativi sull'entità delle garanzie finanziarie a copertura delle obbligazioni derivanti dal conferimento e dall'erogazione del servizio di trasporto.

¹ Con particolare riferimento al parametro β per l'attività di trasporto, concordiamo con la proposta contenuta nel DCO 164/2013/R/GAS circa la ridefinizione di tale parametro e riteniamo opportuno che venga fissato ad un livello più basso rispetto al valore vigente (quale, ad esempio, il valore medio tra il valore *raw* e *adjusted* del campione di imprese esaminato dall'Autorità).

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

Si condivide il mantenimento della metodologia a matrice purchè venga garantita maggiore trasparenza agli operatori sia sui dati che sulle stime effettuate, come sulle assunzioni considerate dal trasportatore. Intendiamo sottolineare infatti come la complessità di tale metodologia di per sé implichi una sua difficile replicabilità nonché uno scarso controllo da parte degli operatori, che è gravata ulteriormente dall'assenza di simulazioni e di documenti maggiormente esplicativi circa il suo funzionamento.

Tuttavia, emerge l'opportunità di apportare delle modifiche alla metodologia attualmente utilizzata, anche al fine di tenere in considerazione l'attuale congiuntura di domanda di gas stagnante, tutelando un'equità nella distribuzione del costo sugli utenti della rete:

- si ritiene opportuno che, relativamente alle modalità di stima dei flussi di gas nelle condizioni di massimo prelievo dalla rete (rif. punto 9.6 del DCO in oggetto), venga preso a riferimento uno scenario determinato in base non ad un singolo giorno, bensì ad una media di punte di consumo che realizzatesi su un orizzonte temporale sufficientemente lungo in condizioni di freddo normale. In questo modo si escluderebbero eventuali condizioni "particolari", per non alterare il grado di rappresentatività dello scenario considerato, e si limiterebbe al contempo un'eccessiva volatilità ed imprevedibilità dei corrispettivi tariffari;
- un'ulteriore misura che potrebbe essere introdotta per mitigare gli effetti dell'applicazione di un corrispettivo unicamente capacitivo in termini di decremento della competitività del mercato italiano rispetto agli hub esteri, può essere individuato attraverso una modifica del criterio di ripartizione dei ricavi tra punti di entrata e punti di uscita, prevedendo l'attribuzione di una quota maggiore su questi ultimi. Riteniamo infatti che il costo del trasporto della capacità di punta debba essere principalmente recuperato attraverso i punti di uscita in quanto da un lato i flussi di gas agli entry sono caratterizzati da una maggiore stabilità (anche durante periodi di punta dei consumi) e dall'altro il relativo investimento non risulta essere un "investimento dedicato" come invece accade con riferimento ai punti di uscita. Tali considerazioni assumono ancor più rilevanza se correlate alle caratteristiche del sistema gas italiano, in cui il centro di maggior consumo si trova geograficamente dislocato rispetto alla posizione dei punti di entrata.

Come sottolineato in introduzione al presente documento, emerge anche la necessità di tenere in opportuna considerazione quanto espresso dal Giudice Amministrativo in esito al ricorso presentato nei confronti del sistema tariffario attualmente in vigore (di cui alla delibera ARG/gas 184/09). Come espresso all'interno della citata sentenza, è necessario che la determinazione dei corrispettivi di capacità di Rete Nazionale venga effettuata, in accordo con i principi stabiliti dal D. Lgs. 23 maggio 2000 n. 164, *"tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali all'interno del paese in relazione anche alla diversa dotazione infrastrutturale di reti nelle diverse aree"*, garantendo così parità di trattamento agli Operatori. L'attuale sistema risulta infatti penalizzante per gli operatori la cui attività è concentrata nei punti di entrata situati a Sud dell'Italia ed è pertanto necessario istituire meccanismi di bilanciamento non discriminatori e che rispecchino i costi. Una possibile soluzione potrebbe essere introdurre, nella risoluzione dell'algoritmo di calcolo, un nuovo vincolo che preveda che le differenze tra i valori dei corrispettivi unitari relativi ai punti di entrata non debbano superare una

percentuale predefinita del valore medio nazionale dei corrispettivi CPe, similmente a quanto viene già fatto per i punti di uscita.²

Infine, al fine di evitare l'implementazione di meccanismi eccessivamente complessi per la definizione degli ambiti della regolazione tariffaria, generando ulteriori oneri in capo ai venditori, riteniamo che sia opportuno mantenere le attuali macroaree, raggruppate per punti di uscita della rete nazionale 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.

Non si condivide l'introduzione della metodologia della distanza dal punto virtuale principalmente in quanto la scelta del punto virtuale potrebbe presentare elevati margini di discrezionalità.

Intendiamo tuttavia sottolineare la mancata opportunità per gli operatori di poter valutare metodi tariffari alternativi: come previsto dalle linee guida per la definizione delle tariffe di trasporto attualmente in fase di definizione da parte dell'ACER, al fine di valutare correttamente l'appropriatezza del metodo tariffario utilizzato l'Autorità e/o il trasportatore dovrebbero effettuare, e sottoporre a consultazione con i soggetti interessati, delle simulazioni di calcolo della tariffa utilizzando almeno due metodi alternativi, al fine di poter meglio valutare l'impatto di un potenziale ricorso ad una metodologia differente rispetto a quella utilizzata. Tali simulazioni sarebbero state a nostro parere utile anche per valutare l'impatto delle modifiche al sistema tariffario proposte nel DCO in esame, con particolare riferimento all'introduzione di un corrispettivo 100% capacitivo.

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

Riteniamo che le ragioni che hanno portato il Regolatore ad introdurre delle riduzioni ai corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto (di cui alla delibera 120/01), in termini di evitare incentivi alla costruzione di nuove linee non economiche da parte dei clienti più vicini alla rete nazionale, siano ancora pienamente condivisibili e debbano trovare attuazione in quanto possono aver rappresentato elementi alla base di precedenti scelte di investimento che a nostro parere vanno tutelate, soprattutto in considerazione dell'attuale congiuntura economica. Oltretutto, l'introduzione della modifica proposta a valle della campagna commerciale risulta non opportuna e andrebbe deliberata quantomeno con sufficiente anticipo, considerando anche che attualmente il 43% circa dei punti di riconsegna si trovano entro i 15 km della rete.

² Occorre infatti considerare che attualmente le tariffe agli entry di Gela e Mazara del Vallo superano i valori previsti con riferimento agli altri punti di entrata di oltre il 200%. Per quanto riguarda in particolare il punto di entrata di Gela, si rileva come il valore assunto dal relativo corrispettivo superi del 500% il corrispettivo a Passo Gries e di oltre il 450% il corrispettivo relativo al punto di entry di Tarvisio.

Si ritiene in ogni caso necessario che ogni eventuale modifica all'attuale articolazione dei corrispettivi relativi alla Rete Regionale non possa essere deliberata eccessivamente a ridosso dell'inizio dell'Anno Termico, in quanto non consentirebbe agli operatori una corretta gestione della campagna commerciale relativa a tale Anno Termico.

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

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

Con riferimento alle modifiche di carattere non tariffario che sarebbe necessario introdurre, come già espresso dalla scrivente società in risposta al DCO 317/2013/R/GAS, sono da ricercarsi in opportune modifiche ai criteri di conferimento della capacità di trasporto al fine di poter meglio rispecchiare le caratteristiche delle utenze caratterizzate da scarsa regolarità di prelievo, quali i produttori termoelettrici. Condividiamo quindi l'introduzione di processi di conferimento maggiormente flessibili, come quelli infrannuali proposti nel DCO in esame: l'estensione dei conferimenti di capacità inferiori all'anno anche ai Punti di Riconsegna della rete di trasporto, con particolare riferimento ai punti direttamente allacciati, andrebbe a mitigare gli effetti di un eventuale sistema tariffario 100% capacitivo e ad introdurre un elemento di flessibilità nell'utilizzo della capacità di trasporto, con particolare riferimento alle utenze termoelettriche. Per quanto riguarda invece i Punti di Riconsegna e le aree di uscita, concordiamo col fatto che tale modifica non sarebbe praticabile nel caso in cui venissero implementate le proposte di cui al DCO 317/2013/R/GAS.

Con riferimento alle tariffe associate ai conferimenti di capacità inferiori all'anno, concordiamo con l'opportunità di mantenere l'applicazione dei coefficienti moltiplicativi della tariffa annuale, preferendo tale soluzione alla modifica delle modalità di applicazione dei corrispettivi illustrata al punto 11.7 del documento in analisi³. Una possibile soluzione alternativa all'introduzione di conferimenti infra-annuali, sempre con riferimento ai punti diretti, potrebbe essere l'introduzione di sistemi di conferimento su base annuale con possibilità di aggiustamento mensile della portata giornaliera e corrispettivi tariffari applicati sulla capacità massima utilizzata in ciascun mese, come risultante dalle rilevazioni giornaliere a consuntivo dei prelievi ai Punti di Riconsegna.

Per quanto riguarda i valori associati ai coefficienti moltiplicativi, riteniamo che l'introduzione di un coefficiente pari ad 1,5 per i conferimenti su base giornaliera, con particolare riferimento ai punti di entrata, rappresenti un elemento di criticità in quanto non solo definisce un incremento del valore rispetto a quanto attualmente in vigore nelle aste day-ahead a Tarvisio, ma rischia anche di andare contro lo sviluppo del mercato spot, contrariamente a quanto espresso dal Regolatore al punto 11.5 del DCO in esame. Tale previsione andrebbe infatti ad incidere negativamente sull'allocazione della capacità su base giornaliera e sui benefici derivanti dall'introduzione delle aste day-ahead nel punto di Tarvisio/Arnoldstein. A tale proposito, in coerenza con l'obiettivo dell'Autorità di pervenire ad una sempre maggiore trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi, riteniamo che le motivazioni sottostanti alla scelta dei valori associati a tali coefficienti moltiplicativi, benché coerenti con quanto attualmente previsto dalle Framework Guidelines redatte dall'ACER in tema di tariffe di trasporto, debbano essere rese note agli operatori.

³ Tale soluzione non risulta peraltro costituire un'alternativa ai conferimenti infra-annuali in quanto non introdurrebbe di fatto nessun elemento di flessibilità equiparabile.

In tema di rischio di mancato recupero dei ricavi riconosciuti da parte del trasportatore in conseguenza all'introduzione di conferimenti infra-annuali, si rileva come l'introduzione di coefficienti moltiplicativi andrebbe a mitigare tale rischio in quanto renderebbe anti-economico il ricorso unicamente a conferimenti su base infra-annuale per quelle utenze caratterizzate da un utilizzo costante, anche se non stabile, della capacità di trasporto.

Per quanto riguarda infine il riferimento ai Punti interconnessi con gli stoccaggi (e l'applicazione dei coefficienti moltiplicativi anche ai relativi conferimenti), emerge la necessità di prevedere adeguati incentivi affinché l'Impresa di stoccaggio ottimizzi la propria prenotazione di capacità di trasporto in funzione delle possibilità connesse all'articolazione tariffaria che verrà offerta.

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

Condividiamo la conferma dei criteri adottati nel secondo periodo regolatorio per la definizione delle tariffe specifiche per la capacità interrompibile.

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

S11. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del corrispettivo del servizio di misura del trasporto.

Non abbiamo particolari osservazioni a riguardo.

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

S13. 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.

Per quanto riguarda i temi affrontati nella parte IV del DCO in esame, in generale chiediamo all'Impresa Maggiore di Trasporto maggiore trasparenza sui valori assunti, anche con riferimento agli Anni Termici passati, dal gas di autoconsumo, dalle perdite contabili e dalle perdite di rete. Inoltre, similmente a quanto proposto dall'Autorità nel precedente documento di consultazione in tema di perdite contabili, riteniamo che sia opportuno definire dei meccanismi di efficientamento con l'obiettivo di perseguire una progressiva minimizzazione di tutti i suddetti quantitativi, per ricondurli ad un valore atteso attorno allo zero, al fine di responsabilizzare sia il trasportatore che i soggetti titolari delle stazioni REMI nelle loro attività.

Emergono inoltre le seguenti osservazioni di carattere puntuale:

- Per quanto riguarda il gas di autoconsumo, si ritiene opportuno che l'Autorità valuti la possibilità di modificare tali criteri già a partire dal 2014, al fine di recepire quanto stabilito dal Giudice Amministrativo ed eliminare l'effetto distorsivo della concorrenza connesso alla penalizzazione degli operatori che importano gas da Sud.

Sarebbe preferibile che la copertura sia dei consumi di gas per le centrali di compressione che delle perdite contabili avvenga attraverso l'introduzione di corrispettivi indifferenziati per punto di entrata. Questo per permettere una maggiore trasparenza del segnale di costo e rimediare agli effetti di distorsione della concorrenza oggi derivanti da allocazioni in natura differenziate per punto di entrata.

- Perdite contabili: si evidenzia come la proposta di definire, quale quantitativo standard riconosciuto il valore medio annuale registrato nell'ultimo biennio disponibile non possa essere correttamente valutabile in quanto mancano gli elementi necessari per una corretta valutazione dell'appropriatezza di tale proposta. Come già sottolineato, in generale opportuno dovrebbe valere il principio secondo cui i quantitativi legati agli autoconsumi e alle perdite di rete debbano progressivamente tendere a zero. Per poter verificare il perseguimento di tale principio, sarebbe necessario che il trasportatore pubblichi, all'interno dei bilanci di trasporto, il valore di tali componenti a livello disaggregato⁴.
- Perdite di rete: in linea sia con quanto proposto relativamente al riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione sia con quanto espresso dal Giudice Amministrativo nella sentenza sopracitata, in tema di riconducibilità di un sistema di prelievi preventivi in natura quale metodo di recupero dei costi al potere generale di regolazione dell'Autorità, riteniamo opportuno che si valuti la possibilità di introdurre un corrispettivo ad hoc anche per la copertura dei costi relativi alle perdite di rete.

⁴ Attualmente, infatti, all'interno dei bilanci mensili di trasporto di Snam Rete Gas, i quantitativi relativi a perdite di rete, gas di autoconsumo e gas non contabilizzato vengono pubblicati solamente in modo aggregato "annegandoli" insieme ai quantitativi relativi alle variazioni di invaso/svaso.