

**RISPOSTA DI ENEL SPA AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 330/13
25 LUGLIO 2013**

**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

OSSERVAZIONI GENERALI

- [omissis]
- La normativa nazionale e la stessa regolazione europea (quest'ultima attualmente in discussione) indicano la concorrenza del sistema, la sicurezza degli approvvigionamenti e l'equilibrio economico generale quali obiettivi da perseguire, congiuntamente alla cost-reflectivity, nella determinazione delle tariffe dell'attività di trasporto.
- In particolare il decreto Letta stabilisce che le tariffe di trasporto debbano essere definite, tra l'altro, al fine di "non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno" tenendo conto del *cost-driver* della distanza "in misura equilibrata" e considerando nel modello di calcolo delle tariffe anche "la quantità trasportata indipendentemente dalla distanza".
- La disciplina europea delineata dall'ACER e attualmente in corso di discussione prevede esplicitamente la possibilità che le modalità di calcolo delle tariffe possano tener conto dell'obiettivo di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti.
- [omissis]
- Nelle osservazioni specifiche si riportano alcune proposte concrete di modifica ai criteri di calcolo e aggiornamento tariffario che vanno nella direzione indicata al punto precedente.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

S1. Osservazioni in merito all'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi.

S2. Osservazioni in merito ad eventuali effetti sul funzionamento del mercato, derivanti dall'applicazione di un corrispettivo capacitivo nei punti di entrata della rete nazionale.

Enel, come evidenziato già nella risposta alla precedente consultazione in materia di tariffe di trasporto, ritiene che la quota *commodity* andrebbe aumentata rispetto alla situazione attuale; non si condivide, pertanto, lo spostamento di ulteriori costi alla componente capacity.

[omissis] nello specifico riteniamo opportuno il mantenimento di una componente *commodity* per ragioni di carattere sia formale che sostanziale.

Dal punto di vista formale, la proposta dell'Autorità di attribuire alla componente capacity tutti i costi delle imprese di trasporto, infatti, ci sembra in contrasto con la previsione del Decreto Letta di tenere conto nella determinazione delle tariffe, tra l'altro, anche della "quantità trasportata indipendentemente dalla distanza".

In termini sostanziali, una ripartizione 100% capacity attribuirebbe ingiustificatamente agli importatori il "rischio volume", anche laddove questi non ne siano in alcun modo responsabili né possano gestirlo (es. in caso di riduzioni di domanda a valle o delle forniture a monte); [omissis]

La stessa Autorità nella relazione tecnica alla Delibera 120/01 di definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe per il trasporto e dispacciamento del gas naturale e per l'utilizzo dei terminali di Gnl per il primo periodo regolatorio, affermava che : *"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"*.

Ciò premesso, riteniamo quindi che la quota commodity debba essere aumentata, ritornando alla percentuale del 30% prevista nei primi due periodi regolatori.

Riteniamo peraltro che anche in questa ipotesi possa essere garantita la redditività delle imprese di trasporto attraverso opportuni meccanismi regolatori di recupero *ex-post* dei costi fissi delle imprese a valere sia sulla quota capacity che su tutta (o parte) la quota commodity.

Fermo restando quanto sopra osservato, Enel evidenzia, inoltre, che la sostituzione della quota commodity con un corrispettivo capacitivo applicato a tutti i punti di entry comporterebbe il rischio di extra-costi per alcuni operatori qualora si considerassero anche gli entry da stoccaggio: in tale evenienza, infatti, gli importatori utenti dello stoccaggio si troverebbero a pagare i costi operativi prima contenuti nel corrispettivo variabile sia in fase di importazione nella rete nazionale che in fase di erogazione dallo stoccaggio.

S3. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti.

Relativamente ai criteri di determinazione dei corrispettivi di capacità, Enel ritiene che possibili modifiche rispetto alla disciplina attuale dovrebbero riguardare:

1. numero di ambiti e vincolo di omogeneità degli ambiti contigui;
2. ripartizione dei ricavi riconosciuti tra punti di entry e punti di exit (attualmente 50%-50%);
3. flussi di gas di riferimento per il calcolo dei corrispettivi tariffari.

Il numero di ambiti e il vincolo di omogeneità tra ambiti contigui costituiscono vincoli del modello non strettamente richiesti dalla normativa nazionale di riferimento e che a nostro parere hanno prodotto esiti non coerenti con gli obiettivi generali della legge.

L'attuale numero di ambiti di uscita comporta infatti una disottimizzazione del modello entry/exit a fronte di una rappresentazione eccessivamente semplificata della rete fisica del gas (caratterizzata da un numero di punti di uscita decisamente superiore rispetto ai 6 ambiti considerati). Ciò implica, come sembra suggerire anche la consultazione in oggetto, una ridotta cost-reflectivity dei corrispettivi tariffari [omissis] (per motivi "matematici" legati al funzionamento del modello). Tali effetti sono amplificati dall'imposizione di un vincolo di omogeneità tra corrispettivi di uscita contigui (che limita al 30% del valore medio nazionale le differenze tra exit limitrofi).

[omissis]

A tali criticità si aggiunge il fatto che il "ridotto" numero di ambiti definito dall'Autorità aumenta i corrispettivi di exit del Sud rispetto a quelli del Nord [omissis] sostanzialmente in contrasto con i principi del Letta di limitare le penalizzazioni per le aree del Mezzogiorno [omissis].

Per le ragioni menzionate, si ritiene necessario aumentare il numero di ambiti e rilassare il vincolo di omogeneità degli ambiti contigui.[omissis]

La ripartizione dei ricavi riconosciuti tra entry ed exit nei diversi Paesi europei assume valori molto differenti, in base alle scelte dei Regolatori nazionali: se l'Austria e il Portogallo, ad esempio, recuperano dall'exit circa l'80% dei ricavi, l'Italia e UK hanno fissato la stessa quota al 50%.

Con riferimento al nostro sistema tariffario, si ritiene che sarebbe corretto aumentare la quota di ricavi dell'exit su valori sostanzialmente superiori al 50%: ci sembra infatti più corretto attribuire al mercato finale (e non agli importatori) una quota maggiore dei costi sostenuti dal sistema di trasporto, in quanto sono i clienti finali a beneficiare del fatto che la rete di trasporto nazionale favorisce la diversificazione delle fonti, la sicurezza degli approvvigionamenti e la concorrenza del mercato all'ingrosso.

Con riferimento all'ultimo punto oggetto dei nostri commenti, l'attuale processo di calcolo delle tariffe, per quanto abbiamo inteso, prende avvio dalla previsione annuale da parte di Snam dei

flussi di gas alla punta di consumo. Tale modalità comporta, secondo noi, due problemi: 1) la possibilità di significative variazioni dei corrispettivi da un anno all'altro, a fronte di possibili differenti scenari di flussi e 2) l'impossibilità di verificare ex-ante l'operato di Snam, trattandosi di previsioni su scenari futuri. Presumibilmente a causa di queste criticità all'interno dello stesso periodo regolatorio, e quindi a parità di metodologia di calcolo tariffario, si osservano delle variazioni percentualmente molto differenti dei diversi corrispettivi nazionali (es. nel 2013 rispetto all'anno precedente i corrispettivi di entry sono aumentati del 18% a Passo Gries e diminuiti del 3% a Rovigo). Ciò comporta una sostanziale imprevedibilità delle tariffe per gli utenti del trasporto che, in un modello in cui i costi dell'attività di trasporto vengono attribuiti (anche) agli importatori [omissis], è assolutamente ingestibile dagli operatori. Enel ritiene pertanto che occorra prendere a riferimento flussi quanto più possibile "stabili" (ad esempio si potrebbe utilizzare una media dei consumi giornalieri dell'ultimo anno).

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

In merito alle metodologie alternative, si condivide l'intenzione dell'Autorità di mantenere l'attuale approccio.

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

Enel ritiene opportuno che per il prossimo periodo regolatorio sia mantenuta l'attuale struttura chilometrica (CRr a francobollo oltre i 15 km) per il calcolo del corrispettivo di riconsegna. Si auspica che eventuali future modifiche siano adottate solo a valle di opportuni chiarimenti sulle motivazioni e sugli impatti della misura.

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.

Enel ribadisce la propria posizione favorevole circa il mantenimento dell'attuale principio secondo il quale è l'Operatore a decidere la capacità da impegnare e non condivide la proposta alternativa contenuta nel documento di consultazione in quanto, applicando in automatico la massima capacità utilizzata ai fini del calcolo del corrispettivo per tutto il periodo (indipendentemente dal tempo di utilizzo stesso) non si terrebbe in alcun conto dei differenti profili e delle possibili differenti esigenze di modulazione degli utenti.

Enel ritiene inoltre che sia necessario prevedere ulteriori elementi di flessibilità, rispetto a quelli attuali, sia per le prenotazioni di capacità agli Entry, sia per le prenotazioni di capacità sui punti di riconsegna regionale.

[omissis]

Per quanto riguarda i punti di riconsegna delle rete regionale allacciati direttamente alla RTN, l'attuale meccanismo di conferimento di capacità dovrebbe comunque essere integrato con strumenti volti ad incrementare la flessibilità dello shipper nella prenotazione della capacità, in analogia con quanto ad oggi previsto per i punti di entry/exit ed in linea con le previsioni del regolamento n. 715/2009/CE, ciò al fine anche di consentire la gestione ottimale del proprio portafoglio. Conseguentemente Enel condivide quanto riportato nel DCO nei par. 11.1 a 11.5 relativamente ai meccanismi di conferimento infra-annuali.

Relativamente al meccanismo di conferimento di capacità di trasporto infra-annuale attualmente in essere (descritto nel DCO), con riferimento ai punti di riconsegna direttamente allacciati alla rete di trasporto Enel richiede le seguenti integrazioni:

- introduzione di una ulteriore sessione per il conferimento di capacità riferita alla “*settimana*”, alla quale applicare un coefficiente moltiplicativo per la valorizzazione pari a 1,4. L'introduzione del prodotto settimanale garantirebbe un maggiore allineamento delle allocazioni di capacità gas con le tempistiche di consegna tipiche dei prodotti standard negoziati nel mercato elettrico forward;
- definizione di tempistiche per il conferimento di capacità (richiesta degli operatori e conferma delle allocazioni) tali da garantire agli operatori stessi la possibilità di prendere le proprie decisioni circa l'allocazione della capacità in prossimità dell'utilizzo della stessa, garantendo un più efficiente approvvigionamento della risorsa. L'implementazione della proposta di cui sopra consentirebbe - all'operatore efficiente- la riduzione del rischio di utilizzare capacità eccedente quella in precedenza programmata, consentendo in questo modo una maggiore stabilità del sistema e la riduzione del rischio di applicazione di penali di supero;
- rimodulazione dell'attuale sistema delle franchigie, prevedendo in particolare che non siano oggetto di penale eventuali superi di capacità conseguenti a azioni poste in essere in esito a ordini di bilanciamento impartiti da Terna in tempo reale.

Nelle more dell'implementazione del meccanismo sopra rappresentato (conferimenti di capacità infra-annuali), ovvero in subordine allo stesso, si ritiene necessario procedere comunque con la ridefinizione della regolazione in tema di penali di supero, prevedendo in particolare che:

1. le penali siano definite/calcolate con riferimento al solo giorno in cui effettivamente si realizzi la fattispecie;

2. sia consentito agli operatori, in caso di supero, di pagare la penale – nei termini di cui al punto precedente – ovvero prevedere per il mese di riferimento la revisione al rialzo della capacità di trasporto prenotata sulla base del massimo valore di prelievo giornaliero consuntivato nel mese.

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

Si condividono le proposte dell'Autorità.

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

Si condividono le proposte dell'Autorità.

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

Si condividono le proposte dell'Autorità.

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

Si ritiene ragionevole la proposta dell'Autorità.

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.

Per quanto riguarda le perdite, Enel ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità posto che i coefficienti suddetti vengano definiti con congruo anticipo rispetto alla data di entrata in vigore (in tal senso condividiamo la proposta dell'Autorità di applicazione da gennaio 2015) e che comunque siano uniformi su tutto il territorio nazionale. Anche in questo caso, i coefficienti di perdita non dovrebbero essere applicati agli entry da stoccaggio per gli stessi motivi di cui alla risposta agli spunti di consultazione 1 e 2.

Si coglie l'occasione per ribadire la non condivisione dell'attuale metodologia di determinazione dei coefficienti di autoconsumo, differenziati in relazione ai corrispettivi di entry (e peraltro calcolati in modo secondo noi non totalmente coerente con i principi tariffari generali, ad esempio non applicando il *price-cap*), [omissis].