

Spett.le
Autorità per l'energia elettrica e il gas
Piazza Cavour, 5
20121 Milano (MI)
Direzione Infrastrutture, Unbundling e
Certificazione
c.a. Dott. Andrea Oglietti

Prot. n. 295/13 SBR-sbr

Inoltrata esclusivamente via e-mail all'indirizzo: consultazioneqprtrasporto@autorita.energia.it

Milano, 23 settembre 2013

Oggetto: osservazioni al DCO 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".

Il parere che segue è "unanime" secondo la definizione riportata al punto X dello Schema organizzativo del Comitato di consultazione per l'attività di trasporto.

Con riferimento agli spunti di consultazione presentati all'interno del DCO in oggetto, il Comitato di Consultazione per l'attività di trasporto (di seguito: il Comitato) intende portare all'attenzione di codesta spettabile Autorità alcune riflessioni in merito ai seguenti temi:

- strutturazione della tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale;
- modello tariffario per il calcolo dei corrispettivi relativi alla Rete Nazionale di gasdotti;
- strutturazione dei corrispettivi relativi alla Rete Regionale di trasporto;
- tariffe associate ai conferimenti di capacità inferiori all'anno.

Strutturazione della tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale

Come già espresso nel precedente documento di consultazione 164/2013/R/gas relativo alle modalità di determinazione dei ricavi riconosciuti, l'Autorità intende valutare l'opportunità di eliminare, all'interno della tariffa di trasporto, il corrispettivo unitario variabile, adottando, di conseguenza, corrispettivi di natura esclusivamente capacitiva.

A tale proposito il Comitato, pur concordando sul fatto che tale articolazione tariffaria risulterebbe maggiormente *cost reflective* di quella in vigore fino ad oggi, intende evidenziare che il passaggio ad una tariffa 100% *capacity* rischia di deresponsabilizzare ulteriormente l'Impresa di trasporto mantenendola indenne dal rischio mercato, come



peraltro già evidenziato dall'Autorità all'interno della 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: *"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"*.

A tal proposito, pur consapevoli che il documento in oggetto tratta la determinazione dei corrispettivi tariffari, si ritiene opportuno rimarcare 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, di seguito riportati:

- introdurre principi di maggiore selettività nell'incentivazione dei nuovi investimenti;
- introdurre meccanismi di regolazione che inducano gli operatori a incrementare la propria efficienza e a garantire l'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative nella realizzazione di nuovi investimenti;
- introdurre meccanismi per assicurare la compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio derivante dal mancato utilizzo delle infrastrutture.

Inoltre, il Comitato ritiene opportuno rilevare 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, che comporterebbero il puntuale recupero, da parte dell'Impresa di trasporto, oltre che della componente dei ricavi garantiti relativa all'attività di trasporto sulla Rete Regionale dei gasdotti (ossia la perfetta corrispondenza, anno dopo anno, tra ricavi garantiti RT^R e ricavi conseguiti REF^R), anche della quota RT^E (in ragione della sua dipendenza dalle capacità di trasporto), indipendentemente da quale meccanismo - *revenue cap* o *price cap* - venga definito per l'aggiornamento, rispettivamente, del ricavo RT^E o della tariffa CPo nel corso del periodo regolatorio.

Si rileva, inoltre, che l'aumento della quota *capacity* al 100%, con conseguente azzeramento della quota *commodity*, sembrerebbe incompatibile con la previsione del Decreto Letta per cui le tariffe debbano tener conto anche "della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza".

In caso di adozione di un modello tariffario 100% capacitivo, dovrebbe inoltre essere prevista e assicurata un'adeguata degressività e flessibilità della tariffa, anche in riferimento a quanto stabilito dal Decreto Legge 22 giugno 2012 n. 83 convertito in Legge 7 agosto 2012 n. 134 (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. Infatti,



come la stessa Autorità segnala nel punto 7.4 del documento di consultazione, dalle prime simulazioni effettuate, l'effetto redistributivo derivante dall'eliminazione del corrispettivo variabile risulta limitato e pertanto non si realizza alcun vantaggio per gli utenti caratterizzati da un maggior fattore di utilizzo della capacità impegnata.

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.

E' opportuno rilevare che, con il passaggio alla nuova articolazione tariffaria, l'incidenza della componente CPo sul costo dei volumi importati determinerà ragionevolmente un aumento del costo della *commodity*, con ripercussioni negative sul livello dei prezzi al PSV e 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.

Dovranno pertanto essere individuate opportune misure per la mitigazione di tale effetto negativo, come, ad esempio, lo spostamento dell'applicazione delle componenti tariffarie a copertura degli oneri di carattere generale del sistema gas dai Punti di Entrata RN ai Punti di Riconsegna del sistema di trasporto, in analogia con quanto già ad oggi previsto per le componenti GS ed RE, GST e RET. L'introduzione di tale modifica dovrebbe essere opportunamente deliberata con sufficiente anticipo rispetto all'inizio dell'Anno Termico, al fine di permetterne agli operatori un corretto recepimento nei contatti di approvvigionamento e nella campagna commerciale relativi al medesimo Anno Termico.

Modello tariffario per il calcolo dei corrispettivi relativi alla Rete Nazionale di gasdotti

Il Comitato intende innanzitutto esprimere il proprio apprezzamento della volontà del Regolatore di garantire una maggiore trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi di Rete Nazionale, prevedendo che l'Impresa maggiore di trasporto renda disponibile agli Utenti del servizio gli elementi informativi rilevanti ai fini della determinazione dei corrispettivi della Rete Nazionale.

Con riferimento alle modalità di determinazione del costo unitario di trasporto associato ai percorsi considerati all'interno della matrice *entry-exit*, il Comitato:

- concorda con l'orientamento del Regolatore di confermare, in continuità con i precedenti periodi regolatori, l'adozione di un criterio basato sul costo medio, preferendo tale metodologia alle alternative presentate all'interno del documento di consultazione in analisi (costi incrementali di trasporto di lungo periodo, baricentro di consumo);
- propone, come ulteriore misura - oltre a quella già precedentemente proposta - finalizzata a mitigare l'aumento del costo della *commodity* determinato dall'incidenza della componente CPo sul costo dei volumi importati, di modificare l'attuale ripartizione del vincolo sui ricavi ai Punti di Entrata e di Uscita (vincolo ad oggi



suddiviso equamente tra le due tipologie di Punto), prevedendo un'attribuzione minore ai Punti di Entrata. In alternativa, si potrebbe valutare la possibilità di applicare il corrispettivo CP_o alla capacità in uscita ($K_u * CP_o$);

- 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, peraltro atteso, bensì ad una media di punte di consumo di un periodo storico "sufficientemente" lungo (es. 10 anni), in modo da limitare una eccessiva volatilità (e quindi imprevedibilità) dei corrispettivi tariffari.

Con riferimento alla possibile revisione dell'articolazione delle Aree di Uscita, il Comitato ritiene opportuno il mantenimento dell'assetto attuale, pur se non ottimale dal punto di vista della *cost-reflectivity* delle tariffe, in accordo agli orientamenti finali relativi alla definizione degli ambiti tariffari del servizio di distribuzione illustrati all'interno del DCO 359/2013/R/gas.

Anche alla luce di quanto disposto dal TAR nella sentenza n. 00995/2013¹, il Comitato ritiene in ogni caso 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"*, garantendo così parità di trattamento agli Operatori. Si ritiene pertanto opportuno valutare una diversa allocazione dei costi di trasporto tra i Punti di Entrata RN (attualmente tali corrispettivi sono più elevati al Sud rispetto che al Nord) in modo da non compromettere la concorrenza e non penalizzare alcune aree di approvvigionamento – peraltro essenziali per il sistema – rispetto ad altre.

Strutturazione dei corrispettivi relativi alla Rete Regionale di trasporto

Con riferimento alle proposte, illustrate dall'Autorità nel documento in analisi, relative alla modifica dell'articolazione dei corrispettivi relativi alla Rete Regionale di trasporto, in particolare:

- ridefinizione della distanza entro cui opera la riduzione del corrispettivo applicata ai Punti di Riconsegna localizzati in prossimità della Rete Nazionale;
- eliminazione della riduzione applicata nei casi di avviamento di nuovi Punti di Riconsegna per gli impianti termoelettrici;
- eliminazione della riduzione applicata ai prelievi concentrati in periodi fuori punta

il Comitato rimanda alle considerazioni che verranno espresse dai propri Membri, nell'ambito della presente consultazione, in forma singola.

¹ Sentenza a seguito del ricorso presentato da Enel Trade S.p.A. contro l'Autorità e nei confronti di Snam Rete Gas S.p.A. per l'annullamento delle Delibere ARG/gas 184/09 (e, "in parte qua" del relativo allegato TUTG), ARG/gas 192/09, ARG/gas 198/09, ARG/gas 218/10.



Si ribadisce in ogni caso l'opportunità che ogni eventuale modifica all'articolazione dei corrispettivi relativi alla Rete Regionale, risultando efficace ad Anno Termico in corso, venga deliberata prima dell'inizio dell'Anno Termico, al fine di consentire agli Operatori una corretta gestione della campagna commerciale relativa a tale Anno Termico.

Tariffe associate ai conferimenti di capacità inferiori all'anno

Con riferimento alle tariffe associate ai conferimenti di capacità di trasporto inferiori all'anno, il Comitato concorda sull'opportunità di mantenere l'applicazione dei coefficienti moltiplicativi della tariffa annuale, preferendo tale soluzione alla modifica delle modalità di applicazione dei corrispettivi illustrata, in alternativa, al punto 11.7 del documento in analisi. Coerentemente con l'obiettivo dell'Autorità di pervenire ad una sempre maggiore trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi, le motivazioni sottostanti alla scelta dei valori associati a tali coefficienti moltiplicativi dovranno essere rese note agli Operatori.

Il Comitato concorda inoltre sull'opportunità che nel nuovo periodo di regolazione vengano previsti conferimenti di capacità di trasporto per periodi inferiori all'anno, oltre che ai Punti di Entrata interconnessi con l'estero e con i terminali GNL, anche ai Punti di Entrata interconnessi con gli stoccaggi²; in tale caso dovranno essere previsti 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.

Con riferimento a quanto illustrato dall'Autorità al punto 11.11 del documento di consultazione in analisi, il Comitato, al fine di mitigare gli effetti di un eventuale sistema tariffario 100% capacitivo, condivide la proposta di estendere i conferimenti di capacità inferiori all'anno anche ai Punti di Riconsegna della rete di trasporto, qualora non trovino applicazione le modifiche ai criteri di conferimento di capacità previste all'interno del DCO 317/2013/R/gas. La proposta di estensione dei conferimenti infra-annuali potrebbe essere introdotta con riferimento ai Punti di Riconsegna direttamente allacciati alla rete di trasporto, coerentemente con quanto proposto dal Comitato in risposta al DCO 317/2013/R/gas.

Osservazioni ulteriori

Il Comitato ritiene opportuno sottoporre le seguenti ulteriori osservazioni, emerse nel corso della discussione in merito ai temi oggetto della presente consultazione, riguardanti le modalità di determinazione dei ricavi riconosciuti all'Impresa di trasporto:

- con riferimento alla remunerazione del capitale investito riconosciuto, concordemente con quanto affermato dalla stessa Autorità nello stralcio della relazione tecnica alla

² Sulla scia di quanto già disposto dalla Delibera 310/2013/R/gas in materia di conferimento delle capacità di stoccaggio per l'Anno Termico di stoccaggio 2013/2014.



Delibera 120/01 sopra richiamato, il livello di WACC dovrà essere adeguato al rischio effettivo connesso all'attività propria dell'Impresa di trasporto;

- relativamente al tema dello sviluppo efficiente delle reti di trasporto richiamato all'interno del precedente documento di consultazione 164/2013/R/gas, il Comitato auspica che le procedure per la scelta dei nuovi investimenti prevedano, anche in Italia, opportuni strumenti (quali, ad esempio, le procedure di *open season* adottate all'estero per l'allocatione della capacità di trasporto di nuova realizzazione), finalizzati alla verifica dell'opportunità dell'investimento in funzione delle reali esigenze del mercato.

Rimanendo a Vostra disposizione per ogni ulteriore informazione, inviamo i più cordiali saluti.

**Segreteria Comitato di consultazione
per l'attività di trasporto**

