

**RISPOSTA DI ENEL SPA AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 103/13**

18 APRILE 2013

MERCATO DEL GAS NATURALE

**CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITÀ DI TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO
DEL GAS NATURALE PER IL QUARTO PERIODO DI REGOLAZIONE**

OSSERVAZIONI GENERALI

Enel condivide l'orientamento dell'Autorità di confermare in linea generale, per il quarto periodo di regolazione, gli attuali criteri per la determinazione delle tariffe.

In particolare, si ritiene che la proposta in consultazione garantisce da un lato l'opportuna certezza regolatoria ad operatori e utenti, e introduce dall'altro elementi di novità finalizzati a migliorare l'efficienza dell'attività di trasporto e ad incentivare lo sviluppo di nuove infrastrutture, anche tenendo conto della loro "strategicità" per la sicurezza e la competitività del sistema paese.

Ciò detto, Enel non condivide, in tema di ripartizione dei ricavi, la proposta di mantenere solo la componente tariffaria legata al capacity, eliminando pertanto la componente di ricavo commodity; ciò sia per ragioni di carattere sostanziale (legate ai potenziali impatti negativi che ciò potrebbe comportare in un periodo di crisi economica) che di carattere formale (possibile incoerenza con quanto previsto dalla normativa primaria).

In attesa della prossima consultazione specifica in materia, si coglie comunque l'occasione per sottolineare, come già fatto in altre occasioni, l'importanza di una ripartizione dei ricavi riconosciuti tra i corrispettivi tariffari che ottimizzi l'efficienza allocativa del sistema e contribuisca al contempo alla sicurezza degli approvvigionamenti, superando le attuali penalizzazioni nei confronti dei punti di entry da Sud.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

S1. Osservazioni in merito ai primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati

Richiamando quanto già espresso nelle osservazioni generali, si condividono i primi orientamenti per la determinazione delle tariffe, con l'eccezione della proposta di trasformazione della tariffa, dall'attuale configurazione "capacity e commodity", ad una integralmente "capacity".

Risposta cumulativa S3-S4-S9

S3. Osservazioni in merito alla proposta di confermare l'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto

S4. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto

S9. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura del trasporto

Si condividono le proposte dell'Autorità.

S10. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione

Si ritiene che l'Autorità, anche nella determinazione del criterio di riconoscimento dei costi per gli autoconsumi, dovrebbe adottare un meccanismo generale di tipo "price-cap". Riteniamo inoltre fondamentale che la relativa modalità di attribuzione, oggetto della prossima consultazione, sia tale da superare le penalizzazioni sopportate da alcuni shippers con il sistema tariffario attuale.

Risposta cumulativa S11-S12

S11. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi alle perdite di rete

S12. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi al gas non contabilizzato

Si condivide la proposta dell'Autorità di definire un valore *standard* di perdite di rete e costi del gas non contabilizzato da riconoscere in tariffa, in modo da responsabilizzare le imprese di trasporto in un aspetto importante della propria attività operativa.

Risposta cumulativa S13-S14

S13. Osservazioni in merito al riconoscimento dei ricavi da bilanciamento della rete

S14. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto

Si condividono le proposte dell'Autorità.

S15. Osservazioni in merito agli incentivi per i nuovi investimenti, ed in particolare all'adozione di meccanismi output-based

Enel ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di remunerare i nuovi investimenti in base ad analisi di costo e beneficio per il sistema.

In tal senso è fondamentale, come peraltro richiamato dalla consultazione, la coerenza tra gli "indici di efficacia" proposti dall'Autorità e le indicazioni della "Strategia energetica nazionale", anche al fine di favorire lo sviluppo di quegli investimenti nella rete di trasporto nazionale che siano strumentali al pieno esercizio di infrastrutture considerate "strategiche" per il sistema (es. i terminali di rigassificazione che saranno definiti proprio in base a quanto previsto dalla SEN; gasdotti di importazione ritenuti prioritari per la sicurezza del sistema).

In tal senso la "strategicità" riconosciuta ad una nuova infrastruttura di importazione (es: terminali di rigassificazione, metanodotti, sistemi per controflusso) dovrebbe essere estesa automaticamente anche agli investimenti necessari per la connessione della stessa alla rete di trasporto nazionale.

Vista la complessità della materia si condivide, ad ogni modo, l'approccio dell'Autorità di introdurre il meccanismo "output-based" solo a valle di una adeguata valutazione delle metodologie di ponderazione dei costi e dei benefici per il sistema. Gli "indici di efficacia" dovrebbero comunque tener conto non solo di fattori quantitativi, come proposto dall'Autorità, ma anche qualitativi, quali ad esempio la definizione ex ante di "strategica" di una infrastruttura.

Si ritiene che debba essere considerato con attenzione il rischio che modifiche (non note ex-ante) dei meccanismi di incentivazione dei nuovi investimenti in corso di periodo regolatorio possano creare incertezza nelle decisioni di investimento delle imprese di trasporto, con potenziali impatti anche su gasdotti strumentali a infrastrutture "strategiche" per il sistema.

Risposta cumulativa S16-S17-S18

S16. Osservazioni in merito al meccanismo di monitoraggio dei costi di investimento

S17. Osservazioni in merito al meccanismo di compartecipazione al rischio del mancato utilizzo di nuove infrastrutture

S18. Osservazioni in merito alla necessità di prevedere una soglia entro cui opera il meccanismo di compartecipazione al rischio derivante dal mancato utilizzo della nuova capacità

Enel comprende le logiche dell'Autorità sottostanti la proposta di meccanismo di compartecipazione al rischio di mancato utilizzo di nuove infrastrutture, pur sottolineando comunque che andrebbe evitato che lo stesso generi distorsioni nello sviluppo di investimenti valutati ex ante come "strategici" per il paese; non sarebbe ragionevole, infatti, disincentivare la realizzazione di tali infrastrutture, pur se sotto-utilizzate, (ad esempio a causa di fattori esogeni di mercato); a tale riguardo, peraltro, lo stesso obiettivo dell'*Hub del gas* riportato nella SEN richiede lo sviluppo di infrastrutture per capacità superiore rispetto ai fabbisogni medi.

Si ribadisce pertanto quanto espresso con riferimento ai criteri di valutazione dell'efficacia dei nuovi investimenti *output based* sulla necessaria coerenza tra la regolazione dei nuovi investimenti e la "Strategia energetica nazionale".

S19. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di trasporto

Si condivide la proposta AEEG.

S20. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di misura del trasporto

Si condivide la proposta AEEG che consente di tener conto degli eventuali maggiori costi che dovessero derivare ad esempio da mutamenti del quadro normativo (ad esempio per la realizzazione di interventi di adeguamento degli impianti di misura gas).

S21. Osservazioni in merito alla determinazione del fattore correttivo

Come già indicato nelle risposte fornite agli spunti 17 e 18, la valutazione delle infrastrutture come "strategiche" per il sistema dovrebbe salvaguardare l'impresa di trasporto da qualsiasi rischio di mercato.

Pertanto, riteniamo che il fattore correttivo suggerito per i nuovi punti di entrata/uscita non dovrebbe trovare applicazione, almeno nei confronti di infrastrutture valutate ex ante "necessarie" e "strategiche" per il sistema.

Risposta cumulativa S22-S23

S22. Osservazioni in merito alla ripartizione tariffaria proposta, in particolare relativamente al mantenimento di una sola componente capacity

S23. Osservazioni in merito ad eventuali criticità derivanti dall'eliminazione della componente di ricavo commodity

Come anticipato nelle osservazioni generali, e nella risposta al quesito S1, non si condivide la proposta di mantenimento della sola componente capacity nella struttura tariffaria, eliminando la componente di ricavo commodity. In particolare, dal punto di vista sostanziale, in un periodo di crisi economica l'utilizzo della capacità di sistema non può essere massima; in molti casi infatti gli impianti produttivi riescono a funzionare a pieno carico solo per limitati periodi dell'anno. Pertanto

uno spostamento dei ricavi solo sulla componente *capacity* aumenterebbe i costi di tali utenti, aggravando gli effetti negativi della situazione economica.

Peraltro lo stesso decreto Letta (art. 23, comma 3) prevede che le tariffe debbano tener conto non solo della capacità impegnata, ma anche di altri elementi tra cui la quantità di gas trasportata; tale previsione normativa non verrebbe tenuta in considerazione se venisse implementata la proposta dell'Autorità.