

Spett.le
Autorità per l'energia elettrica e il gas
Piazza Cavour, 5
20121 Milano (MI)
Direzione Infrastrutture

Mail to:
unitaTRA@autorita.energia.it

Prot. AFIR-Ing.gas/EF-cp/9-13

Milano, 27 maggio 2013

Oggetto: Risposta Edison al documento di consultazione DCO 164/13 “Criteri per la determinazione delle tariffe per l’attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione”.

Con la presente si provvede a trasmettere osservazioni al documento di consultazione in oggetto.

I nostri uffici rimarranno a disposizione per qualsiasi chiarimento e/o approfondimento in merito.

Cordiali saluti.



M. Elena Tumagalli
Direzione Affari Istituzionali e Regolamentari
Responsabile Affari Regolamentari



CONSIDERAZIONI GENERALI

Con la consultazione oggetto del presente documento l'Autorità intende definire i criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione. In ottica di continuità con i principi adottati nel corso del terzo periodo regolatorio, l'Autorità intende in particolare perseguire i seguenti obiettivi:

- favorire la stabilità regolatoria;
- garantire la coerenza dei criteri tariffari adottati con l'evoluzione del quadro regolatorio europeo;
- favorire la semplificazione dei meccanismi tariffari.

Prima di entrare nel merito delle proposte in consultazione si considera opportuno rilevare che, diversamente da quanto avvenuto in sede di consultazione per la definizione dei criteri tariffari per il terzo periodo di regolazione, non vi è alcun accenno al tema dei conferimenti di capacità di trasporto su rete regionale. Rispetto a questo specifico aspetto, anche in considerazione della recente riforma del settlement gas, si segnala la necessità di una riforma complessiva del sistema di allocazione di capacità su rete regionale che preveda, ad esempio, un criterio di attribuzione di capacità agli utenti del trasporto in funzione del mercato servito, unitamente all'abolizione delle penali di supero di capacità di trasporto. In particolare si potrebbe prevedere che l'assegnazione di capacità a ogni shipper possa essere determinata ex-ante attraverso l'applicazione dei profili di prelievo definiti dall'Autorità. In questo modo a ciascuno shipper verrebbe attribuita una capacità in linea con le esigenze di consumo del proprio mercato e, contestualmente, il sistema sarebbe tutelato dal potenziale onere derivante dal mancato conferimento conseguente all'eliminazione delle penali. Tale meccanismo di conferimento dovrebbe tuttavia rimanere limitato ai soli punti di riconsegna della rete regionale allo scopo di consentire agli utenti della rete di ottimizzare i conferimenti di capacità su rete nazionale e al cliente finale di beneficiare di un minor onere di trasporto.

Sebbene si condivida la maggior parte delle proposte in consultazione, si ritiene opportuno anticipare alcune osservazioni, che verranno dettagliate all'interno delle



considerazioni puntuali, ed approfondite meglio nel corso della prossima consultazione relativa ai criteri tariffari.

In relazione alla potenziale modifica di ripartizione della **componente capacity e commodity** si rileva quanto segue :

- [n.a.].
- l'abolizione della componente commodity porterebbe le imprese di trasporto a non avere alcun interesse a favorire l'utilizzo della rete, in quanto la tariffa risulterebbe totalmente indipendente dai quantitativi vettoriati.
- l'eliminazione della componente commodity sembra essere in contrasto col quadro normativo vigente che definisce in particolare che le tariffe per il trasporto debbano tener conto *“in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza”* (Cfr. decreto legislativo 164/00 e s.m.i.).

Qualora l'Autorità intendesse comunque procedere in questo senso (100% capacity) si suggerisce:

- l'introduzione di meccanismi degressivi per i grandi consumatori come previsto all'interno del Decreto Sviluppo (cfr. Art. 38 Decreto 7 Agosto 2012, n. 134). Infatti, in coerenza con la disposizione normativa l'Autorità dovrebbe provvedere ad adeguare il sistema delle tariffe *“secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas”*. Tale previsione consentirebbe di compensare, almeno parzialmente, gli effetti dell'attuale congiuntura economica per il settore elettrico.
- di dotare il settore termoelettrico di maggiore flessibilità attraverso l'introduzione di un conferimento di capacità di trasporto su base giornaliera che consentirebbe di non prenotare una capacità dimensionata sulle esigenze di picco (di tale meccanismo potrebbero beneficiare anche gli utenti civili, anch'essi penalizzati da un sistema 100% capacity). Contestualmente si potrebbe valutare l'estensione di un conferimento di capacità di trasporto inferiore all'anno a tutti i punti, non limitandosi quindi ai soli punti di riconsegna, evitando in questo modo discriminazioni.



Per quanto concerne i **meccanismi di incentivazione delle nuove infrastrutture**, per non penalizzare il sistema ponendo il costo di una capacità non utilizzata a carico del consumatore finale, si ritiene condivisibile l'introduzione di strumenti più selettivi rispetto a quelli adottati nel terzo periodo di regolazione. Si suggerisce inoltre una attenta valutazione affinché la realizzazione di nuove infrastrutture "incentivate" venga valutata in modo coerente con quanto illustrato dalla SEN ovvero secondo l'effettivo fabbisogno di mercato.

Per quanto riguarda l'anno solare come riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto, si concorda con l'Autorità sul fatto che il disallineamento tra anno tariffario ed anno termico non costituisca una criticità rilevante stanti le regole attuali, ma si sottolinea la necessità di garantire agli operatori una maggior **certezza regolatoria** attraverso la pubblicazione delle tariffe secondo tempistiche coerenti con le scadenze dettate dalla campagna commerciale (luglio-settembre). Infatti, un adeguamento della tariffa, trattandosi di un costo "passante", non presenta di per sé grandi criticità, ma le modifiche proposte, se attuate, si ripercuoteranno sulla struttura tariffaria e, conseguentemente, sulle clausole contrattuali, che dovranno necessariamente essere adeguate. Tuttavia in ottica europea si evidenzia come con la prossima implementazione del codice di rete CAM (*Capacity Allocation Mechanism*) ed il conseguente conferimento della capacità agli entry interconnessi coi paesi membri europei, si verrebbe a creare una rilevante incertezza per gli operatori al momento del bidding per la capacità annuale. Infatti, dato che l'asta ha luogo in marzo, le tariffe di riferimento risulterebbero certe solamente da ottobre a dicembre.

CONSIDERAZIONI PUNTUALI

Parte III – Determinazione del vincolo sui ricavi

<i>S 3. Osservazioni in merito alla proposta di confermare l'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto.</i>
--



Si condivide che il disallineamento tra il conferimento di capacità e la definizione della tariffa di trasporto non presenta particolari criticità stanti le regole attuali, ma allo stesso tempo si richiede che le tariffe vengano rese note in tempi coerenti con le tempistiche di campagna commerciale (luglio - settembre) in modo tale da consentire agli operatori di adeguarsi al nuovo quadro tariffario. La modifica delle tariffe, infatti, comporta cambiamenti anche alla struttura tariffaria con inevitabili impatti sulle clausole contrattuali. Si segnala, però, che in ottica europea si verrebbe a creare una rilevante incertezza per gli operatori al momento del bidding per la capacità annuale agli entry interconnessi coi paesi membri europei (cfr. codice di rete CAM). Infatti, le tariffe di riferimento risulterebbero certe solamente per una parte dell'anno (da ottobre a dicembre), dato che l'asta ha luogo in marzo.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione.

In linea di principio si concorda con quanto proposto dall'Autorità, in ogni caso ci si riserva di fornire ulteriori commenti in sede di seconda consultazione.

S 12. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi al gas non contabilizzato.

Si auspica una definizione rapida del Piano di adeguamento tecnologico e di manutenzione degli impianti di misura in modo tale che il sistema possa beneficiare finalmente di un parco misuratori efficiente e funzionale alla trasparenza. Si suggerisce inoltre l'immediata introduzione di un meccanismo di efficientamento che responsabilizzi anche l'impresa di trasporto. Ci si riserva infine di fornire ulteriori commenti in sede di seconda consultazione.

S 13. Osservazioni in merito al riconoscimento dei ricavi da bilanciamento della rete.

Si segnala l'utilità di fornire ulteriori precisazioni funzionali alla comprensione dell'articolo.



Qualora l'Autorità intendesse riferirsi all'attività di bilanciamento orario della rete svolta dall'impresa di trasporto, si evidenzia l'importanza di accompagnare al meccanismo di riconoscimento dei costi un meccanismo di redistribuzione dei ricavi eventualmente ottenuti dalla vendita del linepack (cfr. obiettivo strategico OS10 del Piano strategico per il triennio 2012-2014 dell'Autorità).

S 15. Osservazioni in merito agli incentivi per i nuovi investimenti, ed in particolare all'adozione di meccanismi output-based.

In linea di principio si è d'accordo sui meccanismi di incentivazione proposti dall'Autorità. Si suggerisce, però, di introdurre criteri oggettivi e trasparenti per la quantificazione dei benefici al sistema. Inoltre al fine di evitare una doppia incentivazione (che andrebbe a gravare sul sistema) si richiede di escludere dalla categoria $T_{(4)}$ (relativa alla capacità di trasporto bidirezionale) gli obblighi di adempimento normativo alla Security of Supply. Si ricorda che a livello europeo è in corso un procedimento di regole per il conferimento della capacità incrementale mediante meccanismi di mercato. Si ritiene che gli sviluppi e i futuri esiti di questo processo debbano essere tenuti in considerazione nella determinazione sia delle tariffe di trasporto che della remunerazione degli investimenti.

S 17. 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.

[n.a.]. Si concorda anche con l'opportunità che Snam Rete Gas, dato il ruolo nel dimensionamento dello sviluppo della rete, venga responsabilizzata delle proprie scelte attraverso un compartecipazione all'onere derivante dall'inutilizzo delle infrastrutture. Si suggerisce una maggiore chiarezza sull'introduzione di una soglia entro cui il meccanismo debba operare.



Parte IV – Aspetti di natura tariffaria

S 22. Osservazioni in merito alla ripartizione tariffaria proposta, in particolare relativamente al mantenimento di una solo componente capacity

S 23. Osservazioni in merito ad eventuali criticità derivanti dall'eliminazione della componente di ricavo commodity.

[n.a.]. Si ribadisce inoltre la necessità, nel caso in cui l'Autorità ritenesse più opportuno un meccanismo integralmente legato alla capacità, di introdurre una degressività delle tariffe tale da tutelare i grandi consumatori, in coerenza con quanto previsto dal Decreto Sviluppo (83/2012 art. 38).