

Spett.le
Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas

A mezzo e-mail all'indirizzo unitaTRA@autorita.energia.it

Bergamo, 28 maggio 2013

Oggetto: DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 164/2013/R/GAS recante "CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO DEL GAS NATURALE PER IL QUARTO PERIODO DI REGOLAZIONE"

Spett.le Autorità,

prima di entrare nel merito degli spunti di consultazione, desideriamo esprimere un commento generale in merito all'importanza, ai fini di un effettivo sviluppo del PSV quale *hub* del gas, che i costi applicabili a monte del gas ceduto al PSV siano nel tempo facilmente determinabili e prevedibili e non siano soggetti a variazioni contingenti.

Lo sviluppo del mercato richiede infatti una quadro regolatorio quanto più possibile certo e stabile nel tempo.

Ringraziando per l'opportunità concessa, rimaniamo a Vostra disposizione per ulteriori precisazioni.

Distinti Saluti

S 7. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di trasporto.

S 8. Osservazioni specifiche in merito alla determinazione del costo operativo riconosciuto per l'anno 2012.

Non riteniamo opportuno l'utilizzo di un dato puntuale riferito all'anno 2012, in mancanza di criteri di correzione che riducano eventuali effetti distorsivi derivanti dalla scelta dell'anno di riferimento, e che tengano conto di variazioni rispetto a costi standard.

S 9. Osservazioni in ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura del trasporto.

Vale quanto sopra in merito all'utilizzo di un dato puntuale quale quello del 2012. Sarebbe auspicabile poter introdurre quanto prima i fattori correttivi di efficienza su questo capitolo.

S 11. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi alle perdite di rete.

Riteniamo opportuno prevedere dei coefficienti che incentivino una progressiva riduzione delle perdite di rete nel tempo.

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

Riteniamo opportuno prevedere dei coefficienti che incentivino una progressiva riduzione dei costi riconosciuti per questa fattispecie.

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

S 16. Osservazioni in merito al meccanismo di monitoraggio dei costi di investimento.

Auspichiamo che l'introduzione di meccanismi volti a minimizzare i costi di investimento mediante il riconoscimento di costi standard avvenga quanto prima possibile. Nelle more di tale adozione, auspichiamo che vengano introdotti degli elementi di correzione all'attuale metodo di riconoscimento dei costi di investimento volti a premiare gli investimenti effettivamente più funzionali e necessari per il miglioramento del servizio di trasporto, penalizzando invece investimenti con minore efficacia.

S 17. Osservazioni in merito al meccanismo di compartecipazione al rischio del mancato utilizzo di nuove infrastrutture.

Concordiamo con l'introduzione del meccanismo proposto di compartecipazione al rischio di mancato utilizzo delle nuove infrastrutture (che potrebbe essere uno dei meccanismi correttivi di cui alla nostra risposta precedente) ma riteniamo necessario che tale meccanismo venga introdotto quanto prima possibile, in considerazione dell'attuale struttura tariffaria basata sui costi di investimento sostenuti.

S 18. 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.

Riteniamo controproducente l'introduzione di soglie.

S 19. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di trasporto.

Notiamo che nel documento non si fa riferimento a ipotesi riguardo il fattore "X". Riteniamo opportuno che tale valore venga definito considerando una miglioria continua nella gestione ovvero sensibilmente più alti da quelli definiti nel periodo attuale.

S 20. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di misura del trasporto.

Riteniamo opportuno l'inserimento del fattore "X" come incentivo all'efficienza e continuo miglioramento.

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

Concordiamo con l'utilizzo per ciascun componente della rete di fattori di emissione efficiente in base a letterature e verifiche in campo. Tale metodo tuttavia non incentiva l'evoluzione impiantistica della rete. Non concordiamo invece con il trattamento proposto delle perdite contabili, in quanto nell'attuale fase transitoria rischia di divenire un incentivo implicito ad efficienze, che invece sarebbe opportuno eventualmente premiare con incentivi trasparenti ed espliciti.

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

Con riferimento alla proposta di eliminazione della componente di ricavo *commodity* e alla conseguente inclusione dei costi variabili nella componente *capacity*, la scrivente società ritiene che tale proposta possa avere un impatto negativo sugli utenti del trasporto e conseguentemente sui clienti finali.

Attualmente, le componenti tariffarie associate ai corrispettivi CPe, CPu, CRr, sono corrisposte indipendentemente dall'effettiva utilizzazione della capacità giornaliera conferita, mentre la componente relativa al corrispettivo variabile CV è applicata al volume immesso in ciascuno dei punti di entrata.

Ad oggi pertanto il corrispettivo CV non viene applicato nel caso di gas proveniente da stoccaggi o acquistato sul PSV.

Ove si procedesse con la modifica proposta, l'eliminazione della componente *commodity* e il conseguente incremento delle componenti tariffarie associate alla *capacity* comporteranno un aumento di costo per gli utenti, particolarmente rilevante nei casi nei quali attualmente non vi è alcuna applicazione della componente CV.

Per tali ragioni, tale decisione risulta essere estremamente penalizzante.

Un ulteriore elemento di criticità, qualora l'Autorità decidesse di eliminare la componente *commodity*, è rappresentato dall'aumento dei costi delle garanzie, dato che l'importo della garanzia è pari a un terzo dei corrispettivi di capacità, moltiplicato per la capacità conferita.

Tale aumento si tradurrebbe in un incremento complessivo degli oneri per il sistema e quindi dei prezzi per i clienti finali.

Suggeriamo il mantenimento dell'attuale criterio di ripartizione dei ricavi, non modificando la ripartizione tra componente *capacity* e componente *commodity*.