



Spett.le
Autorità per l'energia elettrica e il gas
Direzione Infrastrutture
Unità Infrastrutture Nazionali - TRA
Piazza Cavour, 5
20121 Milano

c.a. ing. L. Jachello

Inviata per email a: unitaTRA@autorita.energia.it

Milano, 27 maggio 2013

Oggetto: Osservazioni al documento per la consultazione 164/2013/R/gas recante “Criteri per la definizione delle tariffe per l'attività di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione”

1. Osservazioni generali

Con la consultazione in oggetto l'Autorità intende da un lato dare continuità ai principi e ai criteri tariffari adottati nei precedenti periodi regolatori, dall'altro perseguire alcuni obiettivi specifici che presentano elementi di discontinuità, così come anticipato nel provvedimento di avvio del procedimento di aggiornamento delle tariffe per il nuovo periodo regolatorio (il quarto), e declinati come di seguito riportati:

- a. introdurre principi di maggiore selettività nell'incentivazione dei nuovi investimenti rispetto al terzo periodo di regolazione;
- b. introdurre meccanismi di regolazione che inducano gli operatori ad incrementare, rispetto al terzo periodo di regolazione, la propria efficienza e a garantire l'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative nella realizzazione di nuovi investimenti;



- c. introdurre meccanismi per assicurare la compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio derivante dal mancato utilizzo delle nuove infrastrutture;
- d. assicurare la coerenza dei criteri di regolazione tariffaria con la disciplina in fase di evoluzione in materia di determinazione dei criteri tecnico-economici di allacciamento alle reti di trasporto;
- e. avviare lo sviluppo di strumenti di incentivazione al miglioramento del servizio erogato basati sulla rilevazione e misura degli output;
- f. semplificare la regolazione della qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale.

Pur non essendo impattati direttamente dal provvedimento che verrà adottato a seguito del presente procedimento di consultazione, come impresa di stoccaggio desideriamo comunque partecipare a quest'ultimo in quanto interessati alla stabilità regolatoria in materia tariffaria, all'armonizzazione delle strutture tariffarie nel settore del gas naturale, e alla salvaguardia di alcuni principi cardine della regolazione economica delle attività infrastrutturali.

Rispetto agli obiettivi specifici sopra richiamati, apprezziamo l'intenzione dell'Autorità di prevedere, per l'introduzione degli elementi di innovazione della regolazione prospettati nel DCO, adeguate forme di gradualità e di sperimentazione. Si condivide, inoltre, che, in alcuni casi, essi saranno perseguiti mediante la collaborazione con gli operatori nel corso di opportune fasi di ricognizione delle informazioni.

Quanto agli orientamenti illustrati nel documento, riportiamo le nostre osservazioni nella parte dei commenti puntuali, precisando sin da ora che rispetto ad alcuni temi, relativi in particolare ai criteri di selettività degli investimenti, alla compartecipazione delle imprese al rischio di mancato utilizzo delle infrastrutture, al calcolo delle perdite di rete, e alle proposte di modifica dell'attuale ripartizione dei ricavi, ci riserviamo di integrare le nostre considerazioni in occasione della prossima consultazione quando, auspicabilmente, saranno resi noti gli orientamenti di dettaglio relativi alla loro implementazione.

2. Osservazioni puntuali

Di seguito riportiamo le nostre osservazioni puntuali agli orientamenti presentati nel DCO limitatamente ai temi che hanno valenza generale nella regolazione tariffaria delle attività infrastrutturali.



S 2. Osservazioni in merito alla durata del periodo regolatorio e all'aggiornamento dei parametri del WACC.

Si condivide di mantenere l'attuale durata del periodo regolatorio.

In merito alla previsione di aggiornamento infra-periodo del calcolo WACC riteniamo opportuno ampliare l'elenco dei parametri da sottoporre a revisione includendo anche il tasso di rendimento del capitale di debito (K_d), eventualmente slegandolo dal tasso di rendimento delle attività prive di rischio (r_f), e il rischio sistematico di attività (β), sulla base delle motivazioni riportate più avanti in risposta allo spunto S.5.

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

Si condivide.

S 4. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto.

e

S 5. Osservazioni in merito ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC.

In merito al rischio sistematico di attività (β) non si concorda sull'opportunità di effettuare un confronto (par. 13.18) con altre realtà europee operanti in settori regolati in quanto si rischia di non tenere conto delle diversità di reazione dei diversi paesi nei confronti degli effetti della crisi finanziaria.

Anche tale parametro è, infatti, soggetto alle valutazioni degli analisti finanziari le quali possono essere influenzate dalle scelte di politica energetica e di natura tariffaria prese nei singoli paesi.

La determinazione del parametro β , inoltre, dovrebbe tenere conto delle scelte che l'autorità deciderà di adottare in tema di partecipazione delle imprese infrastrutturali al rischio di mancato utilizzo della capacità realizzate, come più diffusamente motivato nella risposta allo spunto S.17.

Quanto al tasso di rendimento del capitale di debito (K_d), si osserva che dall'incremento del rapporto di indebitamento da 0,8 a 1,1, come prospettato al par. 13.8, dovrebbe, in linea teorica, derivare una maggiore rischiosità del capitale preso a debito.

Si ritiene, pertanto, che il valore indicato di 0,45% (13.23) per il *Debt Risk Premium* (DRP) sia sottostimato e vada aumentato.



Inoltre, non si ritiene corretto continuare a legare in termini fissi, attraverso uno spread costante per quattro anni, il valore del coefficiente K_d al parametro r_f , perché i due tassi, proprio in conseguenza degli effetti della crisi finanziaria e della “stretta creditizia” praticata dagli istituti di credito nei confronti delle imprese hanno avuto dinamiche differenti negli ultimi anni.

Anche per tale motivo, come già segnalato in corrispondenza dello spunto S.2, riteniamo opportuno anche per il parametro K_d sia prevista una verifica di congruità con cadenza biennale, al fine di monitorare con maggiore puntualità i tassi di interesse effettivi che le banche applicano sul capitale di debito richiesto dalle imprese.

Nel corso delle passate consultazioni abbiamo già segnalato all’Autorità l’opportunità di adeguare l’aliquota teorica di incidenza fiscale (T) alla tassazione media effettivamente sostenuta dalle imprese e desumibile dai bilanci.

Pertanto non si condivide l’ipotesi di confermare il valore di 35,7% in quanto notevolmente sottodimensionato.

Non si condividono, inoltre, le motivazioni alla base della mancata inclusione dell’addizionale IRES nell’aliquota fiscale. Considerare tale maggiorazione nella determinazione del WACC non equivale a traslare il costo della Robin Tax sui consumatori finali, ma significherebbe poter riflettere il costo medio del denaro per le imprese di trasporto.

Apprezziamo, tuttavia, l’intenzione dell’Autorità di sottoporre a verifica e ad eventuale aggiornamento infra-periodo i parametri T e tc.

Relativamente al lag regolatorio nel riconoscimento degli investimenti, si esprimono perplessità in merito alla fissazione di un valore (0,5%) notevolmente inferiore a quello riconosciuto al settore elettrico (1%) giustificato dal fatto che le vite utili dei cespiti sarebbero mediamente più elevate nel caso del trasporto gas.

Riteniamo invece che la determinazione del valore del suddetto fattore debba scaturire da un’analisi puntuale della media degli oneri finanziari sostenuti da ciascuna impresa del settore negli ultimi (ad es.) tre bienni.



S 6. Osservazioni in merito alla tipologia e alla durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti.

In merito al trattamento dei contributi, qualora l'Autorità decidesse di sottrarre i contributi in conto capitale (a fondo perduto) pubblici e privati dall'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti, si ritiene che questi debbano subire gli stessi meccanismi di degrado applicati ai cespiti allo scopo di evitare una ingiustificata svalutazione della RAB e una "doppia restituzione" dei contributi.

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

In merito alle attività finalizzate al bilanciamento della rete, il riconoscimento dei costi relativi alle prestazioni di stoccaggio deve essere dimensionato in modo da rendere indifferente per gli utenti del bilanciamento la circostanza che il Responsabile del dispacciamento faccia ricorso alle risorse disponibili presso l'uno o l'altro Hub di stoccaggio.

Inoltre, deve essere salvaguardato il principio di invarianza, rispetto alla situazione attuale, per gli utenti del trasporto/bilanciamento degli oneri da riconoscere al Responsabile del dispacciamento anche qualora quest'ultimo provvedesse ad utilizzare, quali risorse per il bilanciamento, le quantità di gas presenti su entrambi gli Hub di stoccaggio anziché solo quelle disponibili presso i campi Stogit come avviene oggi.

A tal fine, anche in ottica di futura evoluzione del mercato del bilanciamento, si propone di prevedere di incentivare il Responsabile del bilanciamento a dispacciare il sistema almeno utilizzando, quali fonti di flessibilità, gli stoccaggi e i terminali GNL.

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

In linea generale esprimiamo perplessità in merito all'efficacia dell'adozione di un approccio di tipo output-based per l'incentivazione degli investimenti.

Da quanto si evince dal documento per la consultazione (par. 21), il nuovo meccanismo proposto avrebbe sia la finalità di quantificare il beneficio associato ad un certo investimento, sia la finalità di differenziare l'incentivo erogato a ciascun progetto. Il valore del beneficio apportato al sistema dal singolo investimento verrebbe riflesso in un indice di



efficacia determinato come rapporto tra il valore attuale dei benefici e i costi connessi alla realizzazione delle opere.

Un approccio come quello appena descritto, tuttavia, non ci sembra fornire le necessarie certezze sul livello di remunerazione a supporto delle decisioni di investimento. In altri termini, oltre a non consentire di conoscere il livello di incentivazione con opportuno anticipo rispetto alle scelte di investimento, il meccanismo non fornisce le necessarie garanzie di remunerazione a quegli interventi che, a parità di beneficio apportato, sono caratterizzati da costi più elevati in quanto realizzati in aree che presentano condizioni morfologiche più critiche.

Le esigenze di realizzazione di nuova capacità di trasporto (nuovi metanodotti o potenziamenti di quelli esistenti) sono in larga parte dovute per consentire il collegamento alla rete nazionale dei gasdotti di nuove infrastrutture di importazione di gas naturale (metanodotti alle frontiere con l'estero o terminali di rigassificazione) o di nuovi campi di stoccaggio.

A tale proposito si ricorda che la predisposizione del Piano di sviluppo decennale della Rete di Trasporto prevede, appunto, un coinvolgimento con gli utenti del sistema e le istituzioni competenti proprio al fine di raccogliere tutte le necessità di sviluppo.

Tali necessità, pertanto, sono inserite nei piani di sviluppo delle imprese conseguentemente approvati dal Ministero dello Sviluppo Economico. Esse, quindi, sono già sottoposti al vaglio dell'autorità competente con riferimento all'effettiva convenienza di realizzazione, in coerenza con la strategia energetica nazionale e con i piani di sicurezza dell'approvvigionamento di cui al D.Lgs. 93/11.

Un meccanismo come quello proposto dall'Autorità potrebbe penalizzare quegli investimenti meno rilevanti in termini di maggiore competitività e diversificazione delle fonti di approvvigionamento, ma che pure sono necessari per garantire una migliore magliatura ed incrementare la sicurezza del sistema.

Inoltre, ci sembra che la metodologia di calcolo dell'indice di efficacia faccia riferimento a criteri al momento qualitativi, in assenza di livelli obiettivo quantitativi sulle necessità di sviluppo della capacità di trasporto, e che, pertanto, potrebbe restituire valori dell'indice difficilmente verificabili e/o caratterizzati da scarsa trasparenza di calcolo.

Infine, esso potrebbe introdurre un ulteriore elemento di variabilità ed imprevedibilità nella determinazione della tariffa da un anno all'altro, anche a campagna commerciale



eventualmente già conclusa, con evidenti complessità nella gestione degli oneri dal trasferire lungo la filiera.

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

In merito all'impiego di una metodologia di valutazione a costi standard degli investimenti, seppur introdotta con opportuna gradualità e preceduta da una fase di monitoraggio dell'evoluzione della spesa per nuovi investimenti, ribadiamo la nostra sostanziale contrarietà in quanto, pur comprendendo le ragioni dell'Autorità di stimolo alla semplificazione, essa potrebbe introdurre distorsioni e indebiti vantaggi a favore degli operatori maggiormente diffusi sul territorio, soprattutto se la raccolta delle informazioni sui costi di investimento è effettuata a livello di aggregato nazionale.

Occorre ricordare che una spinta all'efficientamento dei costi è già implicita nell'obbligo per le imprese di procedere all'approvvigionamento di beni e servizi mediante gare ad evidenza pubblica. La ricerca del minor costo è già garantita dallo svolgimento di gare su scala nazionale ed europea.

La definizione di un costo standard potrebbe, invece, influenzare negativamente il funzionamento del mercato in quei segmenti nei quali sarebbero già teoricamente conseguibili, per evoluzione tecnologica o per economie di scala raggiunte, effettive riduzioni dei prezzi.

La scrivente ritiene opportuno, pertanto, mantenere una struttura tariffaria che rifletta i costi sostenuti nella realizzazione degli investimenti e che la valorizzazione dello stock di capitale investito ed il suo aggiornamento annuale nel corso del periodo regolatorio continui ad essere effettuata sulla base del costo storico rivalutato, qualora l'impresa disponga di dati concreti, o di stime peritali in assenza di questi ultimi.

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

e

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.

Si esprime contrarietà rispetto alle ipotesi di introdurre meccanismi di compartecipazione delle imprese al rischio di mancato utilizzo delle nuove infrastrutture.



Un soggetto regolato non dovrebbe subire alcuna penalizzazione se il mercato non richiede più l'utilizzo di una infrastruttura, anche in forma parziale.

La previsione di una compartecipazione da parte dell'operatore infrastrutturale al rischio di mancato utilizzo di nuova capacità appare incoerente rispetto ai principi ispiratori del processo di liberalizzazione del mercato del gas naturale (D.Lgs. 164/2000: *"l'Autorità determini le tariffe in modo da assicurare una congrua remunerazione del capitale investito ..."*).

La recente crisi economica ha dimostrato che le ipotesi di scenario, in particolare di andamento della domanda interna di gas naturale, valutate in sede di approvazione degli investimenti in nuova capacità di importazione, non sempre sono poi rispettate nel periodo successivo all'entrata in esercizio dell'infrastruttura costruita per garantire l'ingresso nel sistema dei volumi correlati alla suddetta nuova capacità di importazione.

Come detto in precedenza, le esigenze di sviluppo della RNG sono già soggette all'approvazione dell'autorità competente che ne valuta l'efficacia in termini di beneficio per il sistema, in coerenza con gli obiettivi di politica energetica individuati e con le ipotesi scenario sino a quel momento disponibili.

Un meccanismo così come prospettato nel presente DCO potrebbe, viceversa, deprimere la propensione agli investimenti delle imprese le quali verrebbero stimolate a realizzare solo quei progetti che prevedono la garanzia di contratti di lungo termine di durata almeno pari alla vita utile tecnico-economica delle opere.

In pratica verrebbero realizzate solo quelle infrastrutture per le quali l'impresa di trasporto potrà, eventualmente, esercitare un diritto di risarcimento nei confronti degli operatori committenti per i mancati ricavi derivanti dal nullo o parziale utilizzo delle relative capacità.

Ciò in evidente contrasto con il recente orientamento comunitario e nazionale (SEN) di favorire la liquidità del mercato del gas naturale attraverso la graduale introduzione di contratti *short-term* che favoriscano l'operabilità sui mercati *spot*.

Inoltre, un adeguamento livello di sovracapacità infrastrutturale è riconosciuto avere effetti positivi sulla liquidità dei mercati e sulla calmierazione dei prezzi in condizioni di criticità del sistema.

Si segnala, infine, che il trasferimento di un fattore rischio di mercato nei criteri di remunerazione di un'attività regolata dovrebbe essere opportunamente riflessa nel calcolo



del WACC (in particolare nei parametri ERP e β), determinando valori necessariamente più elevati di quelli sino ad oggi adottati.

Si ringrazia e si porgono i nostri migliori saluti

Edison Stoccaggio S.p.A
Direttore Generale
Ing. Valentina Infante