

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

Premessa

Nell'ambito del procedimento avviato con la deliberazione 45/2013/R/Gas, l'Autorità ha reso disponibile il documento di consultazione in oggetto (di seguito: il documento) in cui sono illustrate le proposte in merito alla regolazione tariffaria dell'attività di trasporto del gas naturale per il periodo 2014-2018.

Particolarmente apprezzabile è l'intento dell'Autorità di bilanciare l'obiettivo di promozione della concorrenza nel mercato del gas con l'esigenza di minimizzazione dei costi infrastrutturali trasferiti ai clienti finali, anche attraverso nuovi criteri di incentivazione degli investimenti (incentivi di tipo *output based*, già proposti anche nell'ambito della regolazione delle attività di distribuzione di gas) e di compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio derivante dal mancato utilizzo delle nuove infrastrutture. Si ritiene, peraltro, che non sia stato pienamente considerato l'effetto di eventuali modifiche dell'articolazione tariffaria sulla concorrenza sia nel settore del gas che in quello strettamente correlato della produzione di energia elettrica.

In generale, si rileva che le proposte per il prossimo periodo regolatorio si pongono in sostanziale continuità con le misure attualmente vigenti discostandosi solo per alcuni specifici aspetti, peraltro già proposti dall'Autorità nell'ambito della consultazione per il prossimo periodo di regolazione dell'attività di distribuzione e misura del gas, quali, oltre alla già richiamata introduzione di incentivi agli investimenti di tipo *output based*, la revisione della modalità di calcolo del tasso di remunerazione del capitale¹, prevedendo anche l'aggiornamento biennale di alcuni parametri ed una maggiorazione per compensare il c.d. *lag* regolatorio, nonché la modalità di trattamento dei contributi percepiti per la realizzazione delle infrastrutture.

Pur apprezzando la volontà di garantire un elevato grado di stabilità regolatoria al settore, si ricorda che lo stesso necessita anche di "certezza regolatoria" in quanto gli operatori devono poter conoscere con adeguato anticipo le condizioni in cui si troveranno ad operare: pertanto, l'incertezza derivante dal disallineamento temporale esistente tra il conferimento della capacità (effettuata nel mese di agosto) e la decorrenza delle tariffe di trasporto (dal successivo 1 gennaio), può essere eliminata attraverso l'approvazione delle tariffe entro l'estate (entro la fine del mese di giugno).

¹ Ci si riferisce, in particolare, alla proposta di cui al punto 13.12, dove si puntualizza che la citata revisione è "[...] volta a evitare che si producano differenziazioni accidentali nei livelli dei tassi di remunerazione riconosciuti riconducibili alle condizioni specifiche dei mercati finanziari nel periodo preso a riferimento per la fissazione del tasso di rendimento delle attività prive di rischio".

Infine, con riferimento al trattamento del GNC, si ritiene che, pur con la necessaria gradualità, la metodologia di riconoscimento debba incentivare le imprese di trasporto al raggiungimento ed al mantenimento del livello di GNC entro una soglia “ottimale”.

Ritenendo in gran parte condivisibili le proposte avanzate dall’Autorità, nei prossimi paragrafi, ci si focalizzerà esclusivamente sulle criticità rilevate e, in particolare, nel primo paragrafo si approfondirà il tema della **remunerazione del capitale investito**, nel secondo si tratterà il problema dell’**allocazione/ripartizione dei costi** riconosciuti nei diversi corrispettivi tariffari e **della struttura tariffaria** stessa e nel terzo, infine, si analizzerà brevemente il tema dei **contributi**.

1. Remunerazione del Capitale Investito

Non si condivide la proposta di riforma delle modalità di calcolo del *Wacc* e, in particolar modo, quelle relative alla stima del tasso di rendimento delle attività prive di rischio. L’Autorità, infatti, ipotizza la definizione di un metodo per “sterilizzare gli effetti congiunturali connessi al rischio paese e alle aspettative di inflazione”, abbandonando la prassi finora seguita di utilizzare come *proxy* di una attività *free risk* il rendimento dei titoli di stato del paese in cui la società valutata opera, dato che non esiste un titolo reale effettivamente esente da rischio.

A questo proposito, si sottolinea che, nel momento in cui si dovesse modificare il riferimento per il tasso *risk free*, andrà necessariamente modificato anche il premio al rischio del mercato (ERP), rimasto invariato sin dal primo periodo regolatorio, dato che questo, in generale, è calcolato come differenza tra il rendimento del mercato e rendimento del tasso privo di rischio. Inoltre, sarà necessario introdurre nel calcolo del *Wacc* anche la stima oggettiva del rischio default del Paese (in particolare, si potrebbe usare la quotazione dei *Credit Default Swap*) ma è evidente che tale strumento risenta di una molteplicità di influssi ed è sottoposto ad azioni speculative tali che lo rendono decisamente più volatile e, quindi, rischioso ed impreciso per l’utilizzo nello specifico caso della regolazione tariffaria italiana (che oggi ha soprattutto bisogno di stabilità e certezza) rispetto ai BTP decennali emessi dalla Banca d’Italia stessa.

Infine, non si ritiene coerente legare i ricavi ammessi di società che ottengono la maggior parte, quando non la totalità, dei propri ricavi da attività svolte sul territorio italiano (e pertanto sottostanti a tutti i rischi – fiscali, operativi, normativi e commerciali – che ne derivano) al rendimento riconosciuto di un paese terzo.

A2A ritiene più opportuno mantenere l’attuale metodologia in quanto essa, anche grazie all’aggiornamento più frequente dei principali parametri sottostanti al calcolo del *Wacc* risulta in grado di sterilizzare l’effetto di periodi congiunturali particolarmente critici e, soprattutto, non incorpora eccessive incertezze nella definizione dei valori dei singoli parametri.

2. Allocazione dei Costi e Struttura Tariffaria

La struttura della tariffa da riconoscere per il servizio e l’allocazione/ripartizione dei costi ai singoli corrispettivi tariffari (capacity e commodity) rappresenta un punto

cruciale della regolazione, dato che, specialmente per il trasporto del gas, ciò influenza sia gli esercenti l'attività di trasporto, che gli operatori attivi nei settori a monte e a valle dello stesso.

A2A, in questa sede, intende offrire alcuni spunti generali sul tema, mentre si riserva di approfondire l'argomento e di proporre ulteriori considerazioni nel corso della consultazione specifica sulle modalità di determinazione dei corrispettivi tariffari, prevista per l'estate 2013.

Alla luce della situazione economica del paese e, in particolare, del comparto energetico, non si condivide la proposta di eliminare il corrispettivo relativo alla commodity (corrispettivo variabile Cv) incrementando il corrispettivo fisso capacity, ma si ritiene opportuno mantenere l'attuale struttura e modificare la percentuale di ripartizione dei costi riconosciuti per l'attività di trasporto e dispacciamento tariffaria (90% capacity e 10% commodity), prevedendo per il quarto periodo regolatorio, ricavi tariffari legati sia alla *capacity* che alla *commodity*, ripartiti in percentuale pari al 50%

Tale impostazione, d'altra parte, non confligge con l'impostazione che si sta delineando a livello europeo e risulta coerente con quanto attualmente previsto dalla normativa italiana.

Nel primo caso, infatti, tanto la Direttiva 2009/73/CE (c.d. III° Pacchetto Gas) che il Regolamento europeo 715/2009 richiedono, a livello generale, la massima trasparenza nella definizione della tariffa e la sua applicazione senza discriminazioni agli utenti del sistema. A livello di maggior dettaglio, il regolamento citato prevede che le tariffe debbano rispecchiare i costi efficienti del gestore della rete. In entrambi i casi, comunque, il legislatore europeo non si spinge fino a delineare una struttura specifica della tariffa e la sua articolazione in corrispettivi, limitandosi a sottolineare l'importanza della trasparenza, della sua applicazione non discriminatoria e della *cost reflectivity* della tariffa, lasciando poi ai regolatori nazionali il compito di tradurre in strutture tariffarie specifiche tali norme generali.

Ciò vale anche per il lavoro svolto dall'Agenzia per la Cooperazione dei Regolatori (Acer) sulla predisposizione delle linee guida relative al codice di rete sulle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas, che prescrivono la trasparenza dell'intero procedimento di definizione delle tariffe da parte dei regolatori nazionali², la necessità di evitare discriminazioni tra diversi flussi di gas (in transito, destinati al mercato interno), mentre le metodologie trattate nelle Linee Guida (di numero limitato, come richiesto dalla Commissione Europea che ha richiesto un maggior sforzo di armonizzazione all'Agenzia) sono focalizzate più sul come allocare i costi riconosciuti ai vari punti di entrata/uscita della rete (quindi se utilizzare il *Long Run Marginal Cost*, criteri ingegneristici, oppure la metodologia a matrice) che sulla loro trasposizione in corrispettivi fissi/variabili.

A livello nazionale, invece, un'impostazione in linea con quella proposta sarebbe più coerente con quanto previsto dal Decreto Legislativo 164/00, ovvero che le tariffe tengano conto sia della capacità che delle quantità trasportate. Inoltre, ricordiamo che

² Ci si riferisce alle indicazioni di cui al punto 2 delle linee guida

l'art. 38 comma 2 bis del DL 83/12 dispone che l'Autorità per l'energia elettrica e il gas provveda ad adeguare il 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.

Mantenere per il quarto periodo regolatorio l'attuale struttura tariffaria (capacity e commodity), seppur con percentuali modificate, oltre ad essere coerente con la normativa di riferimento, comporterebbe una ripartizione più equilibrata dei costi del sistema di trasporto rispetto alla previsione di un corrispettivo legato alla sola dimensione *capacity*, e risponderebbe meglio alle esigenze e alla struttura dei prelievi delle varie categorie di utenti del servizio di trasporto.

Difatti, adottare una tariffa di trasporto fissa e legata unicamente alla grandezza *capacity* equivarrebbe a penalizzare ulteriormente categorie che già si trovano in sofferenza a causa del drastico calo dei consumi: ci si riferisce, in particolare, agli utenti termoelettrici e a quelli industriali che, a fronte del crollo dei propri ricavi a causa della crisi e della relativa diminuzione dei prelievi di gas, vedrebbero crescere l'onere per un servizio il cui effettivo utilizzo è comparativamente inferiore rispetto agli anni precedenti³. Ciò non farebbe altro che aggravare ancor di più la crisi dei settori colpiti, dato che gli operatori attivi nella produzione elettrica dovranno compensare il maggior onere così sostenuto attraverso i prezzi dell'energia elettrica offerta sul mercato, con la conseguenza di essere ancor più svantaggiati di oggi dato che tali offerte avranno maggiori probabilità di non essere accettate e, qualora accettate, in definitiva aumenterebbero il prezzo dell'energia pagato dal sistema nel suo complesso. Similmente, verrebbero danneggiate anche le imprese gas intensive che dovrebbero incorporare il maggior onere nei prezzi finali dei propri prodotti/semilavorati, perdendo ancor più di competitività rispetto a imprese estere o rispetto a clienti energivori che utilizzano l'energia elettrica per le loro lavorazioni.

Alla luce di ciò, A2A chiede di rivedere la ripartizione dei ricavi tariffari proposta trasferendo quota parte degli stessi sulla componente commodity.

Si propone inoltre di prevedere una componente capacity degressiva all'aumentare della capacità giornaliera impegnata ai punti di riconsegna. Infatti tale meccanismo di degressività ben rispecchierebbe i costi marginali di costruzione della rete di trasporto e incentiverebbe la prenotazione di capacità giornaliera di cui oggi i clienti finali stanno ricercando la minimizzazione nella logica di riduzione dei costi fissi aziendali. Tale capacità marginale, seppur prenotata in anticipo ma con costo limitato, potrebbe inoltre permettere l'utilizzo saltuario di gas spot ai fini di un aumento della produzione legato a specifiche condizioni di mercato.

3. Trattamento dei Contributi

In merito al trattamento dei contributi ai fini della fissazione delle tariffe per l'attività di trasporto del gas naturale, l'Autorità propone di procedere in maniera analoga a quanto

³ A tal proposito, REF-E stima i prelievi da termoelettrico in 6,4 Gmc i (valori fino al 12 aprile 2013) per AS 2013 Vs 7,6 Gmc nel 2012 (-16,3% y/y) e in 11,9 Gmc Vs 14,2 per AT (-15,9%).

prospettato per il servizio di distribuzione del gas, ovvero prevedendo il degrado dei contributi sulla base delle vite utili valide ai fini regolatori applicabili ai beni per cui tali contributi sono stati percepiti.

A2A ritiene che sull'argomento possano valere le osservazioni avanzate dagli operatori e dalle rispettive associazioni nel corso della consultazione sulla regolazione tariffaria del servizio di distribuzione del gas naturale, alle quali si rimanda per maggiori dettagli.

In questa sede, A2A ritiene opportuno ricordare che, a livello generale, è preferibile un sistema di degrado dei contributi simile a quello utilizzato nei primi anni del III° periodo regolatorio della distribuzione gas che eviterebbe una netta discontinuità nei ricavi ammessi relativi agli ammortamenti e permetterebbe comunque la restituzione (tramite la minore remunerazione del capitale) del contributo all'utente mediante ricavi comparativamente maggiori, ma ottenuti in un orizzonte temporale minore.