

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

*Documento per la consultazione 164/2013/R/GAS  
del 18 aprile 2013*

**Osservazioni di ASSOELETTICA**

*27 maggio 2013*

**Considerazioni di carattere generale**

Assoelettrica esprime una generale condivisione circa gli obiettivi dell'intervento nell'ambito delle tariffe di trasporto riguardo all'opportunità di introdurre principi di maggiore selettività nell'incentivazione dei nuovi investimenti, di indurre gli operatori a migliorare la propria efficienza e di introdurre meccanismi di compartecipazione delle imprese al rischio derivante dal mancato o parziale utilizzo delle nuove infrastrutture.

Tuttavia si esprime una forte perplessità riguardo all'eventuale attribuzione della totalità dei ricavi riconosciuti alla componente *capacity*. Infatti, pur riconoscendo la validità di assicurare la *cost-reflectivity* della tariffa di trasporto, l'adozione di una componente totalmente capacitiva, se da un lato attua un riequilibrio della ripartizione dell'onere del trasporto tra i consumatori regolari nei prelievi (usi tecnologici del gas) e quelli più

irregolari (uso riscaldamento), dall'altro rischia di penalizzare i clienti con consumi elevati ma caratterizzati da prelievi modulati come gli impianti termoelettrici, fortemente variabili nell'arco della giornata e con un numero di ore annuo equivalente ormai assai lontano da quello tipico degli impianti *base-load*. Peraltro tale fenomeno è destinato ad accentuarsi con la diffusione delle fonti di energia rinnovabili. Nondimeno tale situazione è comune a numerose attività industriali manifatturiere, a causa dell'attuale congiuntura economica.

Peraltro si osserva che la struttura tariffaria di trasporto in vigore nel terzo periodo di regolazione, prevede già una componente *capacity* largamente preponderante rispetto a quella *commodity* (90%-10%). Rispetto a tale impostazione va ad incidere quanto disposto dall'articolo 38, comma 2 bis del DL n. 83/2012 (Decreto Sviluppo) che delinea un adeguamento del sistema delle tariffe trasporto gas volto a rendere più flessibile ed economico il servizio a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale. Tale indicazione non limita il vantaggio ai soli grandi consumatori con profilo costante di prelievo ma proprio in associazione al richiamato concetto di flessibilità sembra rispondere all'esigenza di garantire economicità a grandi consumatori industriali che per motivi diversi possono avere notevoli fluttuazioni nei prelievi.

Inoltre sempre riguardo la struttura tariffaria di trasporto vanno segnalati gli orientamenti contenuti nelle Linee Guida per l'armonizzazione delle strutture tariffarie nel settore del gas predisposte da ACER che dovranno essere rispettate da ENTSO-G nella stesura del Codice di rete europeo.

Per tali motivi, e al fine di preservare la competitività del sistema produttivo nazionale, si ritiene necessario prevedere elementi tariffari degressivi a vantaggio dei clienti caratterizzati da elevati consumi di gas.

Inoltre si segnala che la scelta di una soluzione 100% *capacity* potrebbe ostacolare lo sviluppo di un mercato liquido. Infatti, alla luce dell'attuale contesto di mercato, il passaggio ad un sistema tariffario integralmente basato sulla componente *capacity* determinerebbe un aumento dei costi di

trasporto e, conseguentemente, una riduzione del differenziale di prezzo con i mercati esteri, disincentivando l'importazione di gas spot nel Paese con un conseguente aumento dei prezzi per i clienti finali.

Rispetto alle tempistiche di implementazione del nuovo sistema tariffario e dei previsti aggiornamenti, si segnala l'esigenza di conoscere con adeguato anticipo la struttura e il livello delle tariffe di trasporto. In particolare, sarebbe utile conoscere le tariffe di trasporto prima dell'avvio del processo di conferimento della capacità o, ancora meglio, prima delle campagne commerciali di vendita che tipicamente si svolgono entro il mese di agosto. In questo modo:

- i clienti potrebbero confrontare le proposte commerciali che vengono loro sottoposte in presenza di un quadro regolatorio certo;
- si eviterebbe la necessità di apportare revisioni ai contratti di fornitura già sottoscritti per tener conto delle modifiche tariffarie intervenute. Tale aspetto è particolarmente critico nel caso di modifiche della struttura tariffaria di trasporto.

Nel seguito sono riportate le risposte agli spunti di consultazione, limitatamente alle questioni direttamente afferenti al settore elettrico.

### **Risposte agli spunti di consultazione**

<i>S1. Osservazioni in merito ai primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati</i>
--

In coerenza con quanto riportato nelle considerazioni di carattere generale, si condividono in linea generale gli orientamenti proposti con l'eccezione del punto h): *“attribuire la totalità dei ricavi riconosciuti alla componente capacity al fine di riflettere la struttura dei costi dell'attività di trasporto del gas naturale.*

Si ribadisce inoltre la necessità di assicurare un quadro regolatorio certo, definendo tempestivamente i parametri tariffari e i relativi aggiornamenti.

*S2. Osservazioni in merito alla durata del periodo regolatorio e all'aggiornamento dei parametri del WACC.*

Si condivide la proposta di mantenimento a quattro anni della durata del periodo regolatorio. Si auspica inoltre una maggiore omogeneità della regolazione in merito ai parametri di calcolo del WACC e relativo aggiornamento infra-periodo per le varie attività della filiera gas, e tra settore elettrico e gas.

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

Si concorda con la proposta di mantenimento dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto. Si ribadisce l'esigenza di un adeguato anticipo nella pubblicazione delle tariffe per l'anno successivo in considerazione delle tempistiche di conferimento della capacità e dello svolgimento delle campagne contrattuali commerciali di vendita.

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

Si condividono i criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas di autoconsumo. Ci si riserva di presentare osservazioni in merito alle modalità di riattribuzione che saranno oggetto di un successiva consultazione.

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

In attesa di una rapida definizione del Piano di adeguamento tecnologico e di manutenzione degli impianti di misura che consenta al sistema di godere dei benefici di un parco misuratori efficiente e funzionale alla trasparenza, si ritiene necessario introdurre nuove modalità di efficientamento volte alla riduzione del gas non contabilizzato (GNC). Infatti, data la particolare natura del GNC, si ritiene che la metodologia per il suo riconoscimento debba contemplare un incentivo per le imprese di trasporto al raggiungimento e al mantenimento di una soglia ritenuta efficiente/ottimale di tali quantitativi di gas.

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

Si ritiene necessaria più chiarezza sul tema. Nel caso in cui ci si riferisca al bilanciamento orario della rete svolta dall'impresa di trasporto, si suggerisce di considerare non solo i costi ma anche la ridistribuzione dei ricavi ottenuti dall'eventuale vendita del line pack.

*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.*

Si condividono le proposte in merito ai criteri d'incentivazione per lo sviluppo efficiente della rete di trasporto.

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

*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 condivide l'adozione di un meccanismo di compartecipazione al rischio del mancato utilizzo di nuove infrastrutture. Si è allineati anche per quanto riguarda la responsabilità di Snam Rete Gas: dato il ruolo nel dimensionamento dello sviluppo della rete è importante che l'impresa di trasporto sia responsabilizzata delle proprie decisioni attraverso una compartecipazione all'onere derivante dall'inutilizzo delle infrastrutture. Si consiglia una maggiore chiarezza sull'introduzione di una soglia entro cui il meccanismo debba operare.

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

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

Si ribadisce quanto espresso nelle considerazioni di carattere generale circa la contrarietà a una modifica della struttura tariffaria di trasporto in termini totalmente capacitivi in quanto sarebbe molto penalizzante per i grandi consumatori con profili di prelievo non costanti (in contrasto con quanto previsto nel DL sviluppo). Eventuali modifiche della struttura tariffaria dovrebbero prevedere meccanismi di degressività legata ai volumi consumati per salvaguardare i settori termoelettrico e civile che hanno necessità di modulazione dei consumi di gas.