



SNAM RETE GAS

OSSERVAZIONI - INTEGRAZIONI
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
DEL 18 APRILE 2013

*“CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE
PER L’ATTIVITA’ DI TRASPORTO E DISPACCIAMENTO DEL GAS
NATURALE PER IL TERZO PERIODO DI REGOLAZIONE”*

27 maggio 2013



INDICE

1	CONSIDERAZIONI DI SINTESI	2
2	QUADRO NORMATIVO ESISTENTE E OBIETTIVI PERSEGUITI.....	15
3	DETERMINAZIONE DEL VINCOLO DEI RICAVI.....	17
4	ASPETTI DI NATURA TARIFFARIA.....	45

ALLEGATO 1

Considerazioni sui parametri per la determinazione del costo del capitale – Maggio 2013

[omissis]

ALLEGATO 2

“Revisione del valore del coefficiente beta utilizzato nel calcolo della remunerazione del capitale di rischio”

[omissis]

ALLEGATO 3

“Indici di efficacia per la valutazione dei nuovi investimenti”

[omissis]

ALLEGATO 4

“Esposizione al rischio delle imprese di trasporto per il mancato utilizzo della capacità”

[omissis]

ALLEGATO 5

“Ricavi aggiuntivi per l'offerta di nuovi servizi”

[omissis]

1 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Il presente documento illustra le osservazioni formulate da Snam Rete Gas al documento di consultazione relativo ai “Criteri per la determinazione delle tariffe per l’attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione”, pubblicato dall’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: Autorità) in data 22 aprile 2013. Le osservazioni e i suggerimenti riportati da Snam Rete Gas nel presente documento, di cui si prega di salvaguardare la riservatezza, sono tese a valorizzare gli aspetti di continuità, trasparenza, stabilità e sostenibilità del quadro regolatorio giudicati fondamentali per lo sviluppo del sistema gas italiano e per il perseguimento degli obiettivi di politica energetica nazionale e comunitaria.

Vengono, di seguito, richiamate le tematiche di maggior impatto sulla qualità del quadro di regolazione, rimandando alle successive sezioni del documento per un’analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione. La scrivente Società si riserva di effettuare ulteriori osservazioni ed integrazioni sui criteri di regolazione oggetto della presente consultazione, a seguito della pubblicazione del nuovo documento per la consultazione - prevista entro l’estate 2013 - in cui saranno illustrati gli orientamenti finali dell’Autorità anche in relazione alla definizione dei corrispettivi tariffari.

Alle considerazioni esposte faranno seguito nei prossimi giorni alcuni documenti stilati da primarie istituzioni nel settore regolatorio, economico e finanziario:

- Considerazioni sui parametri per la determinazione del costo del capitale – Maggio 2013
[Omissis]
- “Revisione del valore del coefficiente beta utilizzato nel calcolo della remunerazione del capitale di rischio” [Omissis]
- “Indici di efficacia per la valutazione dei nuovi investimenti” [Omissis]
- “Esposizione al rischio delle imprese di trasporto per il mancato utilizzo della capacità”
[Omissis]
- “Ricavi aggiuntivi per l’offerta di nuovi servizi” [Omissis]

Le indicazioni fornite nei documenti allegati, di cui si prega di salvaguardare la riservatezza, si pongono l’obiettivo di fornire elementi tecnici e spunti di riflessione utili all’Autorità nelle valutazioni e determinazioni in corso di svolgimento.

Contesto di riferimento

Nell'ultimo decennio, il mercato del gas naturale in Italia è stato caratterizzato da una forte esigenza di sviluppo infrastrutturale per far fronte alla crescita della domanda gas e dalla necessità di realizzare recuperi di efficienza nei costi di gestione. Agli operatori infrastrutturali è stato richiesto di rispondere a tali esigenze attraverso la realizzazione di investimenti nello sviluppo di nuove capacità e il perseguimento di recuperi di produttività. In tale contesto, è stato disegnato un quadro regolatorio che prevedesse opportuni incentivi agli investimenti (maggiorazioni al tasso di remunerazione) ed all'efficienza operativa (*price-cap*), stimolando da un lato il raggiungimento di obiettivi essenziali per il paese e dall'altro consentendo agli operatori infrastrutturali di partecipare ai benefici legati al conseguimento di tali obiettivi (*incentive regulation*). Un siffatto assetto regolatorio ha prodotto importanti risultati: nel corso degli ultimi 10 anni, sono stati effettuati investimenti per più di [Omissis] miliardi di euro, sono stati ridotti i costi operativi di circa il [Omissis] ed è stata incrementata la capacità di trasporto del [Omissis]. L'effetto combinato di questi fattori si è tradotto in un beneficio a favore dell'intero sistema gas Italiano quantificabile in una riduzione, nello stesso periodo di tempo, della tariffa media di trasporto dell'ordine del [Omissis] in termini reali rispetto al 2001.

Negli ultimi anni, il contesto di mercato ha subito significativi mutamenti rispetto al passato e sta ulteriormente evolvendo anche in virtù della sempre crescente dimensione europea del mercato del gas naturale. Nonostante la previsione di crescita della domanda in Europa si sia ridotta e l'attuale congiuntura economica abbia portato ad una forte contrazione dei consumi di gas naturale in Italia, l'evoluzione dello scenario di domanda/offerta e le recenti situazioni di crisi degli approvvigionamenti impongono lo sviluppo di nuovi corridoi energetici. In questo nuovo contesto le Istituzioni sia a livello europeo che nazionale stanno richiedendo agli operatori infrastrutturali investimenti che favoriscano la sicurezza degli approvvigionamenti, la diversificazione delle fonti lungo nuove direttrici, la realizzazione di flussi bidirezionali, l'interconnessione tra i diversi mercati. In altri termini, viene richiesta una maggiore flessibilità del sistema infrastrutturale volta da un lato a rafforzare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e dall'altro a favorire la competizione, l'allineamento dei prezzi ed in ultima analisi la creazione del mercato unico.

L'Italia - al crocevia di questi nuovi corridoi - potrà svolgere un ruolo fondamentale a supporto di tale evoluzione, con conseguenti benefici in termini di competitività dei prezzi per i consumatori italiani e per il nostro Paese sempre più destinato a diventare un Hub sud-europeo per l'approvvigionamento energetico dell'intero continente. Perché questi benefici possano effettivamente concretizzarsi, è tuttavia necessario che il quadro di regolazione continui a supportare anche nei prossimi anni gli investimenti di sviluppo funzionali al conseguimento degli obiettivi di politica energetica sopra descritti, investimenti che, stante la specifica natura, in assenza di adeguate condizioni di remunerazione potrebbero trovare difficoltà di realizzazione.

La creazione di un mercato del gas efficiente richiede, tuttavia, non soltanto lo sviluppo della capacità delle infrastrutture ma anche la disponibilità di "Nuovi Servizi" in grado di promuoverne il buon funzionamento e favorirne la liquidità. Agli operatori infrastrutturali non è più quindi solo richiesto di realizzare e gestire le infrastrutture ma anche di ricoprire il ruolo di operatori di sistema sempre più orientati, come richiamato dalla stessa Autorità, alla qualità degli output erogati ad utenti e consumatori finali. In tale prospettiva, risulta centrale il ruolo del quadro regolatorio che, attraverso l'introduzione di meccanismi output-based che prevedano una compartecipazione dell'impresa di trasporto ai benefici generati per il sistema gas, possa stimolare e promuovere l'individuazione e l'implementazione di servizi innovativi pro-mercato.

Infine, i margini di efficientamento conseguibili dall'impresa di trasporto, come riconosciuto dalla stessa Autorità, si sono praticamente annullati in virtù dei profondi interventi già posti in essere nel corso degli ultimi anni. Per contro, l'insorgenza di costi incrementali conseguenti alla crescita del sistema di trasporto e del perimetro delle attività, all'implementazione delle disposizioni del Terzo Pacchetto Energia, al processo di separazione proprietaria e all'introduzione di nuove imposte, ad oggi non ha trovato un corrispondente riconoscimento tariffario erodendo di fatto il valore creato dall'impresa con significativi sforzi gestionali. Si ritiene pertanto fondamentale che il nuovo quadro di regolazione consideri opportunamente tali aspetti anche a tutela dei consumatori finali.

Periodo di regolazione

In linea generale, si ritiene che l'allungamento della durata del periodo di regolazione contribuisca a migliorare la stabilità e la visibilità dei business regolati consentendo da un lato alle imprese regolate di effettuare una migliore programmazione delle proprie attività e dall'altro agli investitori e agli operatori commerciali di prendere decisioni in contesti caratterizzati da minori incertezze. Tuttavia, in considerazione delle misure che l'Autorità intende valutare nel corso di tale periodo ed eventualmente implementare a partire dal successivo, si ritiene condivisibile la proposta di mantenere invariata la durata del prossimo periodo regolatorio pari a 4 anni.

Capitale investito riconosciuto (CIR)

Si condivide la proposta dell'Autorità di confermare la metodologia del costo storico rivalutato per la rivalutazione degli asset che concorrono a determinare il capitale investito riconosciuto. Tale metodologia, che determina il valore dell'attivo immobilizzato attraverso la rivalutazione dei costi storici di bilancio e la ricostruzione dei relativi fondi di ammortamento (secondo criteri economico-tecnici), consente infatti di determinare il valore corrente degli asset, riflettendo adeguatamente l'effettivo costo di realizzazione delle immobilizzazioni ed il processo di obsolescenza, misurato sulla base della loro reale durata economico-tecnica. Con riferimento alla determinazione del capitale circolante netto si concorda con la proposta di confermare la metodologia parametrica per il calcolo del valore da considerare nel CIR, segnalando tuttavia come, anche a fronte della riforma del regime di bilanciamento, il valore del capitale circolante abbia subito un significativo incremento. Si condivide pertanto l'opportunità di una rideterminazione del capitale circolante netto riconosciuto, ad oggi non più rappresentativo delle reali esigenze di finanziamento del ciclo operativo dell'impresa.

Relativamente al trattamento dei contributi, si ritiene che essi debbano essere assoggettati a forme di degrado in coerenza con quelle applicate alle rispettive categorie di cespiti cui il contributo è associato. Tuttavia, *[Omissis]*, si ritiene opportuno prevedere la reintroduzione del completo degrado dei contributi a partire dall'anno 2001, garantendo in tal modo coerenza tra le metodologie di aggiornamento dei cespiti e dei contributi basate sulla rivalutazione con l'indice deflatore degli investimenti fissi lordi e sul degrado con le vite utili definite dall'Autorità.

Infine con riferimento alla valorizzazione degli IPCO capitalizzati che si generano nell'ambito del processo di investimento, si ritiene che tali oneri debbano essere riconosciuti quantomeno per il periodo che intercorre dall'effettuazione dell'investimento all'effettivo riconoscimento tariffario che, come noto, è ritardato per effetto del *lag* temporale.

Tasso di remunerazione

La definizione del tasso di remunerazione riconosciuto sul capitale investito è un parametro che determina in modo sostanziale la propensione all'investimento, la stabilità delle tariffe e il valore dell'impresa. Tali aspetti devono essere attentamente considerati ai fini della determinazione del tasso di remunerazione riconosciuto per il quarto periodo di regolazione, il cui livello dovrà essere adeguato ad attrarre i capitali necessari a finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali programmate nel quadriennio 2013-2016 e pari a *[Omissis]* miliardi di euro.

Con riferimento al tasso di rendimento delle attività prive di rischio "rf" si ritiene che, in un'ottica di continuità con il precedente periodo regolatorio, esso debba essere determinato utilizzando *[Omissis]* rendimenti lordi del BTP decennale *benchmark* rilevato dalla Banca d'Italia. Alla luce del prolungarsi della crisi economica e della conseguente volatilità dei tassi di interesse, si condivide la previsione di un aggiornamento del livello del WACC con frequenza biennale nel corso del periodo di regolazione. Tuttavia, al fine di non diluire eccessivamente la visibilità e la stabilità del quadro regolatorio, si ritiene che tale revisione debba avvenire prevedendo il solo aggiornamento del tasso di rendimento delle attività prive di rischio "rf" sulla base della media degli ultimi *[Omissis]* mesi disponibili dei BTP decennali mantenendo fissi tutti gli altri parametri. Si ritiene, altresì, necessario mantenere anche per le future revisioni tariffarie come riferimento del rendimento delle attività prive di rischio il BTP decennale rilevato dalla Banca d'Italia, in quanto tale parametro consente di riflettere il "rischio paese"¹ in cui l'attività di trasporto viene svolta che, come noto, deve essere

¹ Nota pubblicata da Standard&Poor's in data 16 Maggio 2013 "How might the proposed new Italian gas transmission rules affect Snam's credit quality?": "From a credit perspective, our view is that the inclusion of the country risk and inflationary expectation in the remuneration of net invested capital provides a natural hedge to a permanent deterioration in country risk, which we associate with sovereign downgrades. Unless adequately compensated for, we consider that there is a risk that the revision of the risk-free rate definition could weigh on the business risk profiles of regulated infrastructure companies. While companies like Terna and Snam have benefitted from benign financial market conditions--which have recently enabled them to issue debt at a cheaper rate than the sovereign--we assume this less likely if sovereign credit quality were to further weaken. In such circumstances, we would expect the market to require even stable utilities such as Snam and Terna to pay a premium on their liabilities in line with what the sovereign needs to pay to refinance its debt without, potentially, a compensation on the earnings side. This would increase our view of their exposure to Italian country risk".

necessariamente considerato nella determinazione della congrua remunerazione del capitale investito.

Con riferimento alla definizione del parametro $\beta_{levered}$ si ritiene che tale parametro debba essere determinato in maniera da riflettere adeguatamente il rischio sistematico dell'attività di trasporto - come rilevato dall'andamento dei β di mercato di un campione quanto più rappresentativo possibile di società comparabili, in un periodo di osservazione che sterilizzi opportunamente gli effetti distorsivi generati dalla congiuntura economica negativa degli ultimi anni - il rischio finanziario associato al livello di indebitamento riconosciuto ai fini regolatori e debba tenere conto delle scelte effettuate da altri regolatori europei in materia di tariffe di trasporto e dalla stessa Autorità in altre attività regolate.

Inoltre, si ritiene che il livello del rapporto tra capitale di debito e capitale proprio (D/E) debba essere definito pari a quello del terzo periodo di regolazione, in maniera da garantire un'adeguata flessibilità finanziaria per sostenere il significativo piano di sviluppo infrastrutturale e che il valore dell'aliquota d'incidenza delle imposte non possa essere inferiore al carico fiscale effettivamente sostenuto nell'esercizio 2012, come risultante dai bilanci pubblicati e sottoposti a revisione contabile, fatte salve le considerazioni già espresse in merito alla impossibilità di traslazione della Robin Tax.

Infine, con riferimento alla fissazione del livello tendenziale di inflazione atteso per il quarto periodo di regolazione, tenuto conto dell'attuale congiuntura economica appare difficile immaginare che tale valore possa essere superiore [Omissis].

Con riferimento alla proposta dell'Autorità di prevedere un incremento del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto al fine di neutralizzare l'effetto del *time lag* nel riconoscimento dei nuovi investimenti, si ritiene che tale maggiorazione non debba essere inferiore [Omissis], in coerenza con la durata economico/tecnica delle infrastrutture e debba essere applicata a tutti i nuovi investimenti, compresi i lavori in corso. Si sottolinea come le agenzie di rating – il cui giudizio influenza notevolmente la determinazione del costo del debito e la finanziabilità degli investimenti – siano focalizzate su indicatori basati sul *cash flow* che dovrebbe il più possibile sostenere la fase dello *spending*.

Costi operativi

Il terzo periodo di regolazione è stato caratterizzato da un significativo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, da una contrazione dei volumi trasportati, nonché dall'avvio di nuove attività previste dalla normativa europea e nazionale. Tale situazione ha comportato l'insorgenza di nuovi costi operativi a carico della Società che non hanno trovato un corrispondente riconoscimento tariffario, né esplicitamente né implicitamente attraverso la crescita dei volumi trasportati, andando così, di fatto, ad erodere i recuperi di efficienza realizzati sulle altre voci di costo. Si ritiene che tali costi, unitamente ai costi emergenti associati ai nuovi investimenti realizzati nel corso del secondo periodo di regolazione, debbano essere riconosciuti non solo come base di riferimento per il nuovo periodo di regolazione ma anche per l'anno 2013 in corso. Si ritiene altresì che gli effetti di tali costi debbano essere opportunamente sterilizzati in sede di calcolo della ripartizione delle maggiori efficienze realizzate dall'impresa di trasporto rispetto agli obiettivi definiti con il meccanismo del *price-cap*.

Si osserva inoltre che nel corso del quarto periodo di regolazione la Società dovrà sostenere costi operativi emergenti non solo relativamente alle infrastrutture realizzate nel secondo e terzo periodo di regolazione ma anche a seguito di nuovi oneri connessi ai crescenti costi dei servizi acquisiti e del lavoro. *[Omissis]*. Per tenere conto dei costi emergenti, si potrebbe prevedere l'introduzione di una delle misure alternative di seguito richiamate:

[Omissis]

Infine, la proposta dell'Autorità di determinare ai fini del *profit-sharing* il costo operativo riconosciuto per l'anno 2012 come prodotto tra il corrispettivo unitario variabile CV e l'energia associata ai volumi immessi in rete nell'anno 2012, fattore sul quale l'impresa di trasporto non ha alcun controllo, non risulta adeguata a misurare l'effettiva efficienza realizzata dall'operatore infrastrutturale. Il costo riconosciuto per l'anno 2012 andrebbe determinato come prodotto tra il corrispettivo unitario variabile CV dell'anno 2012 ed il volume di riferimento utilizzato per la determinazione del corrispettivo variabile all'inizio del terzo periodo di regolazione o alternativamente utilizzando la media dei volumi immessi in rete negli ultimi 4 anni disponibili (periodo 2009-2012).

Incentivi agli investimenti "output-based"

In linea generale, si ritiene che lo schema di remunerazione attualmente applicato ai nuovi investimenti debba essere confermato anche per il prossimo periodo di

regolazione, prevedendo una ridefinizione delle categorie di investimento e mantenendo sia le attuali maggiorazioni al tasso di remunerazione base che le durate per le quali tali maggiorazioni trovano applicazione. *[Omissis]*. Una ulteriore correzione al ribasso delle maggiori remunerazioni non sarebbe sostenibile e minerebbe significativamente la propensione all'investimento dell'impresa.

La volontà dell'Autorità di introdurre meccanismi di incentivazione *output-based* che responsabilizzino l'impresa alla realizzazione di investimenti efficienti in una logica di selettività si ritiene pienamente condivisibile. In tal senso si concorda con la possibilità di individuare opportuni indici di efficacia con i quali confrontare i benefici apportati complessivamente al sistema del gas al costo degli investimenti necessari alla realizzazione dell'opera. Tuttavia, non si ritiene condivisibile la proposta di considerare tali meccanismi come sostitutivi della maggiorazione del tasso di remunerazione bensì si ritiene che debbano essere integrativi dello schema di incentivazione attuale. Si segnala infatti come sia prassi comune nell'ambito delle regolamentazioni utilizzare gli indici di efficacia non per determinare la remunerazione riconosciuta dell'investimento, che deve essere correlata al maggiore rischio dello stesso, bensì per individuare i progetti più efficienti in termini di benefici per il sistema. In tale prospettiva si propone che, ferme restando le attuali maggiorazioni della remunerazione riconosciuta per i nuovi investimenti, si introduca la possibilità per l'impresa di trasporto di conseguire maggiori o minori ricavi connessi alla realizzazione di un nuovo investimento in funzione dello scostamento (rispettivamente positivo o negativo) tra il valore assunto dall'indice e i valori di riferimento stabiliti dall'Autorità.

In merito alla definizione delle metodologie per la valutazione dei costi e dei benefici associati ai nuovi investimenti si concorda con l'Autorità come tale attività richieda maggiori approfondimenti, anche in attesa dei piani decennali di sviluppo che dovranno essere predisposti dalle imprese di trasporto ai sensi del decreto legislativo n. 93/11 in coerenza con le indicazioni della Strategia energetica nazionale, prevedendo una successiva applicazione di tale meccanismo. In particolare, in merito alla definizione di un indice di efficacia per la valutazione del beneficio netto associato a ciascun investimento, le principali difficoltà implementative sono legate all'individuazione di criteri quanto più oggettivi possibili per la quantificazione e la monetizzazione dei benefici derivanti dalle esternalità positive dell'investimento, da rapportare ai relativi

costi. Ferma restando la disponibilità ad avviare le analisi necessarie per l'individuazione di tali indici, anche al fine di salvaguardare la stabilità e visibilità dei criteri regolatori nel corso del periodo di regolazione, si ritiene più opportuna una loro introduzione a partire dal quinto periodo di regolazione.

[Omissis]

Regolazione “output-based”

Il nuovo contesto in cui le imprese di trasporto si trovano oggi ad operare richiede loro di assumere sempre più un ruolo di operatore di sistema con il compito di introdurre ed implementare servizi commerciali funzionali a favorire lo sviluppo della liquidità del mercato, la competizione dei prezzi e l'integrazione del mercato nazionale con gli altri mercati europei.

In tal senso, si ritiene che la possibilità di trattenere parte dei ricavi addizionali associati all'offerta dei “Nuovi servizi” ovvero la definizione di opportuni meccanismi di incentivazione dovrebbero costituire un importante elemento di innovazione della regolazione per il quarto periodo, nella prospettiva di valorizzare il più possibile quegli output generati dall'impresa di trasporto che sono ritenuti essenziali per lo sviluppo del mercato (sia spot che a termine) a beneficio dei consumatori finali.

In particolare, con riferimento all'offerta di servizi di capacità, si ritiene possano essere introdotti opportuni sistemi di riconoscimento che consentano all'impresa di trasporto di partecipare ai benefici legati all'offerta di capacità addizionali rispetto alla capacità tecnica (c.d. *oversubscription*) ed allo sviluppo dei prodotti *hub to hub*, con particolare riferimento ai prodotti *bundled* di breve periodo. Tali prodotti, unitamente alla presenza di capacità bidirezionali ai punti di interconnessione, consentono di sfruttare appieno le opportunità di arbitraggio tra i diversi mercati e quindi l'attivazione di logiche competitive. In tal senso si potrebbe prevedere la possibilità per l'impresa di trasporto di trattenere eventuali ricavi derivanti dall'offerta dei servizi di trasporto *day-ahead* e *intraday* sia su base continua che interrompibile. Meccanismi di questo tipo che garantiscono una partecipazione ai benefici derivanti dall'offerta di tali servizi sono già previsti in diversi altri sistemi europei dove viene data la possibilità alle imprese di trattenere (entro certi limiti prefissati) i ricavi derivanti dalla vendita di tali servizi,

trasferendo benefici ai consumatori finali senza modificare il profilo di rischio dell'impresa di trasporto.

Con riferimento all'attività di bilanciamento, in coerenza con l'evoluzione prevista dal futuro codice europeo, si potrebbero introdurre meccanismi di incentivazione disegnati in modo da stimolare l'impresa di trasporto ad intraprendere azioni efficienti di acquisto/vendita di gas sul mercato che minimizzino i costi di bilanciamento sostenuti dagli utenti del sistema. Tale meccanismo di incentivazione, applicato nel Regno Unito, consente all'impresa di compartecipare al beneficio derivante da una sua azione efficiente sul mercato in quanto può conseguire un ricavo addizionale (entro *cap* predefiniti) ove i prezzi sostenuti per le attività di acquisto/vendita di gas di bilanciamento risultino aderenti (entro determinate bande di tolleranza) ai prezzi medi del mercato. Sempre al fine di favorire lo sviluppo ed un corretto funzionamento del mercato del bilanciamento, potrebbero essere introdotti meccanismi di incentivazione legati all'erogazione di servizi di misura che consentano agli utenti di stimare nel corso del giorno gas le proprie posizioni di bilanciamento potendo in tal modo approvvigionarsi sul mercato delle risorse necessarie. Tali incentivi potrebbero essere valutati in relazione alla qualità e alla tempestività delle informazioni messe a disposizione da parte dell'impresa di trasporto.

L'introduzione di disposizioni tese a stimolare l'operatore infrastrutturale alla formulazione di proposte di servizi/schemi di incentivazione, da sottoporre all'Autorità per approvazione anche nel corso del periodo di regolazione in relazione all'evoluzione delle esigenze del mercato, valorizzerebbe ulteriormente il quadro regolatorio italiano nell'interesse del sistema gas e dei consumatori finali.



2 QUADRO NORMATIVO ESISTENTE E OBIETTIVI PERSEGUITI

S 1. Osservazioni in merito ai primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati.

[Omissis]

3 DETERMINAZIONE DEL VINCOLO DEI RICAVI

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

[Omissis]

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis]

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

S 14. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto.

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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

[Omissis].

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.

[Omissis].

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



[Omissis].

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

[Omissis].

S 21. Osservazioni in merito alla determinazione del fattore correttivo.

[Omissis].

4 ASPETTI DI NATURA TARIFFARIA

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

[Omissis].

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

[Omissis].