



Roma, 29 settembre 2017

Spett.le

Autorità per l'energia elettrica il gas e il
sistema idrico

Direzione Mercati Retail e Tutela dei
Consumatori di Energia - DMRT

Piazza Cavour n. 5

20121 Milano

Oggetto: **Osservazioni al documento di consultazione 597/2017/R/eel "Interventi in ordine alla disciplina delle garanzie contrattuali e alla fatturazione del servizio di trasporto dell'energia elettrica"**

Si trasmette la risposta Green Network al documento in oggetto.

Con i migliori saluti

Giuseppe Martini



GREEN NETWORK S.p.A.

Cap. Soc. € 15.636.000,00 i.v. - Sede legale e operativa: 00144 Roma - Viale della Civiltà Romana, 7

Cod. Fiscale - Partita IVA - Iscrizione Registro Imprese Roma N. 07451521004 - REA N. RM 1033355

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento di SC Holding S.r.l.

Tel. +39 06 83365101 • Fax +39 06 83365301

www.greennetwork.it • info@greennetwork.it



Risposta di GREEN NETWORK S.p.A

Documento di consultazione 3 agosto 2017

597/2017/R/EEL

INTERVENTI IN ORDINE ALLA DISCIPLINA DELLE GARANZIE CONTRATTUALI E ALLA FATTURAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DELL'ENERGIA ELETTRICA

OSSERVAZIONI GENERALI

Green Network, pur ritenendo permangano criticità nella disciplina transitoria proposta nel presente documento, crede che l'Autorità abbia positivamente orientato la propria disciplina nella direzione di una trattazione separata, rispetto al servizio di trasporto, delle modalità di gestione ed esazione delle componenti a copertura degli oneri generali di sistema. Ogni intervento dell'Autorità in attesa di una riforma organica della disciplina, si ritiene debba tendere a garantire che i soggetti passivi dell'imposizione degli oneri di sistema risultino i clienti finali.

In tal senso, si rilevano alcune criticità nelle proposte avanzate dall'Autorità nel presente documento per le quali avanziamo possibili interventi di modifica. In particolar modo, si segnala la previsione di un "*targeting di raccolta*" (90/95%) per gli utenti del trasporto ("utenti") in relazione alla quota parte **oneri generali di sistema** da versare che potrebbe comportare, qualora non raggiunto, penalizzazioni rispetto alle forme di garanzia che l'utente del trasporto può prestare.

Tale meccanismo del *targeting* dovrà essere regolato senza le succitate penalizzazioni per l'utente che incassi, dai clienti finali, meno del valore del *targeting*. Dovrà essere invece penalizzato l'utente che non verserà le somme effettivamente incassate dai clienti finali.

In tal senso, si propone di fissare la percentuale *targeting* di raccolta al 90%, in modo da non assoggettare gli utenti ad un probabile rischio di esposizione economica, in quanto si troverebbero ad anticipare ciclicamente somme non ancora incassate dai clienti. Come misura aggiuntiva alla definizione del *targeting* al 90%, si ritiene corretto che la consuntivazione dell'ammontare degli oneri generale di sistema versati al distributore avvenga su base

1



GREEN NETWORK S.p.A.

Cap. Soc. € 15.636.000,00 i.v. - Sede legale e operativa: 00144 Roma - Viale della Civiltà Romana, 7
Cod. Fiscale - Partita IVA - Iscrizione Registro Imprese Roma N. 07451521004 - REA N. RM 1033355
Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento di SC Holding S.r.l.
Tel. +39 06 83365101 • Fax +39 06 83365301
www.greennetwork.it • info@greennetwork.it

bimestrale e non su base mensile, in modo da valorizzare il diverso termine temporale tra le scadenze di pagamento degli utenti del trasporto e le differenti tempistiche di fatturazione e pagamento dei clienti finali.

Si rinvia ai singoli spunti di consultazione per le ulteriori osservazioni e proposte di Green Network.

RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S1 Osservazioni in merito alla soluzione transitoria

Si condivide l'orientamento di prevedere fin da subito distinte discipline relative alle garanzie, da un lato, dei corrispettivi del servizio di trasporto e, dall'altro, delle componenti a copertura degli oneri generali di sistema?

Si rimanda alle osservazioni generali.

S2 Osservazioni generali

Si condivide l'orientamento volto a separare le garanzie versate a copertura dei servizi di rete da quelle inerenti gli oneri generali?

Si condivide tale orientamento. Si rimanda alle osservazioni in premessa.

Quale valore dell'intervallo indicato per la fissazione della percentuale *targeting* di raccolta potrebbe essere ritenuto congruo?

Si auspica che la percentuale *targeting* di raccolta sia fissata a un valore inferiore o al più uguale al 90%. Una soglia posta al 95% comporterebbe un'importante esposizione economica per gli utenti del trasporto, in quanto questi ultimi dovrebbero anticipare ciclicamente somme non ancora incassate dai clienti finali.

In particolare, considerando le tempistiche vigenti in materia di fatturazione di periodo e le tempistiche medie di pagamento dei clienti finali, gli utenti con portafoglio composto in predominanza da clienti domestici risentirebbero maggiormente dello sfrido temporale tra fatturazione attiva e passiva, con la conseguenza di dover sostenere, ai fini del rispetto del *targeting*, importanti anticipazioni di cassa. A titolo di esempio, nel caso di fatture di trasporto, con competenza del mese M, emesse entro il 9° giorno lavorativo del mese M+1 e con scadenza

pari a 30 giorni solari, il venditore fatturerà la medesima competenza al cliente almeno ad inizio del mese M+2 con scadenza a 20 giorni dalla data di emissione, ovvero successivamente alla scadenza delle fatture di trasporto.

Una soluzione, in tal senso, potrebbe individuarsi nel posticipare, almeno di 30 giorni, la data di consuntivazione, da parte dei distributori, degli importi versati dall'utente, fermo restando, per questi ultimi, l'obbligo di versare quanto incassato entro i 30 giorni dall'emissione delle fatture di trasporto (*"consuntivazione bimestrale"*).

S3 Osservazioni sulla determinazione e adeguamento delle garanzie prevalenti

Si condividono le percentuali soglia individuate al punto 3.1.3 ai fini dell'adeguamento periodico relativo alla verifica di capienza della garanzia prevalente?

Non si condividono le seguenti previsioni:

- Estensione a 6 mesi di copertura del servizio in relazione alle garanzie prevalenti. Si fa presente in tal senso che l'AEEGSI, nella delibera 268/2015/R/eel, affermava che *"l'adeguamento richiesto è quantificato in base agli importi oggetto di ritardo e al numero di giorni del medesimo e può via via essere aumentato fino a raggiungere un livello pari alla stima di 5 mesi di erogazione del servizio"*. La previsione dei 6 mesi di copertura trova ancor meno giustificazione a seguito della riduzione dei tempi per la risoluzione dei contratti di trasporto (del. 553/2016/R/eel) che al momento dell'approvazione della delibera 268/2015 erano maggiori, così come indicato dalla stessa AEEGSI nei *Considerata* della delibera 109/2017/R/eel. Per le suddette ragioni, si ritiene che la previsione di una garanzia prevalente pari a 5 mesi di erogazione del servizio risulti sufficientemente conservativa per le imprese distributrici;
- La previsione di un margine di scostamento, oltre il quale l'utente dovrà adeguare la garanzia tradizionale prestata, pari al 10%. Ciò risulterebbe una consistente riduzione del margine di tolleranza ad oggi fissato al 20%, comportando notevoli oneri gestionali per gli utenti e per gli stessi distributori.

Si condivide il meccanismo premiante? In considerazione del dimezzamento della garanzia, si ritiene corretta la scelta di determinare l'importo della garanzia in modo non proporzionale all'entità dei ritardati pagamenti?

Si ritiene che il margine di tolleranza applicato nella valutazione del requisito di "regolarità" sia stato correttamente determinato?

Non si condivide la volontà di rendere più stringenti i meccanismi di monitoraggio della puntualità dei pagamenti effettuati dall'utente. Considerando le tempistiche di fatturazione e riscossione dei clienti domestici, come sopra riportate, una riduzione del margine di tolleranza nella valutazione della regolarità dei pagamenti accentuerebbe ulteriormente la necessità, per gli utenti, di ricorrere ad anticipi di cassa ai fini del rispetto delle scadenze.

S4 Osservazioni sulla gestione delle garanzie complementari

Si ritiene correttamente individuata la gestione della garanzia complementare?

Come definito, i soggetti passivi dell'imposizione degli oneri sono i clienti finali e non i venditori. Pertanto, la fissazione del *targeting* e di penalizzazioni in caso di mancato versamento della quota oneri corrispondente, risulterebbero incoerenti con le disposizioni di cui alle sentenze amministrative. In particolare:

- Nel caso di fideiussione o deposito sarebbe prevista l'escussione della garanzia per la quota necessaria a raggiungere il *targeting* (90/95%). A seguito di escussione verrebbe richiesto all'utente di reintegrare la garanzia, pena la risoluzione del contratto. Inoltre, fino a mancato reintegro, per versamenti inferiori all'80/85% di quanto fatturato dal venditore, verrebbe previsto il blocco degli *switching*;
- Nel caso di *rating* o PCG, il mancato raggiungimento dal *targeting* comporterebbe invece l'obbligo di prestare garanzie nelle forme tradizionali.

Tali previsioni, stante quanto sopra, necessitano evidentemente di un alleggerimento dei vincoli proposti, prevedendo una consuntivazione dei distributori degli oneri versati dall'utente di tipo bimestrale e prevedendo una percentuale *targeting* di raccolta non superiore al 90%. Visto anche quanto sopra riportato in relazione alla "concomitanza" delle scadenze dei termini di pagamento delle fatture dei distributori e dei clienti finali, Green Network ritiene non compatibile

la previsione dell'ulteriore limite minimo di versamento degli oneri, fissato all'80/85%, sotto la cui percentuale verrebbe addirittura paventato il blocco degli switching (art.4.2.6 del presente DCO).

Rispetto al punto 4.1.2. l'Autorità ritiene *“incoerenti in questo contesto le forme di garanzia reputazionali”* (rating e PCG). Si fa eccezione al punto 4.1.3 in cui si afferma che solo per *“gli utenti che alla data di entrata in vigore della soluzione qui prospettata prestano garanzie sotto forma di rating creditizio e parent company guarantee, in deroga a quanto previsto al precedente punto, si prevede, congiuntamente all'introduzione di alcune nuove condizioni restrittive, di mantenere l'ammissibilità a tali forme di garanzia”*.

In relazione al precedente paragrafo, non risulta chiaro il riferimento a *“nuove condizioni restrittive”*, le quali si ritengono già ampiamente incluse nel presente documento. Inoltre, si dedurrebbe che l'utente che, ai sensi dell'attuale regolazione, avesse perso l'accesso al rating al momento dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si ritroverebbe a non poter ripresentare in futuro tali forme di garanzia reputazionale nonostante il rispetto del requisito di regolarità dei pagamenti. Si richiede, in tal senso, di estendere quanto previsto al punto 4.3.2, ovvero il reintegro del rating dopo 4 trimestri da buon pagatore, anche agli operatori che ai sensi dell'attuale regolazione avessero momentaneamente perso l'accesso al rating al momento dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni. Quanto previsto sembrerebbe inoltre precludere l'accesso a garanzie in forma reputazionale in tutti i casi di primo rapporto con un DSO, anche per coloro che hanno possibilità di prestare garanzie nelle forme di rating o PCG, con l'unica conseguenza di incrementare notevolmente l'onere finanziario e la complessità gestionale per gli utenti del trasporto che hanno, invece, prestato le succitate forme nei confronti degli altri DSO.

Quanto previsto al summenzionato punto 4.3.2, sembra infatti destinato ai soli utenti del trasporto che alla data di entrata in vigore della nuove disposizioni staranno prestando le garanzie sotto forma di rating o PCG.

Si ritengono correttamente individuate le tempistiche di cui al punto 4.2.7 per il reintegro della garanzia e per la prestazione delle forme tradizionali nei casi di cui al punto 4.3.1?

Si concorda con le tempistiche individuate al punto 4.2.7, ritenendo corretto, parimenti a misure per l'utente del trasporto, prevedere interventi a tutela del distributore in caso di mancata reintegrazione delle garanzie da parte dei propri utenti (*ndr* a seguito di pagamenti della quota parte oneri inferiori al *target* minimo dell'80-85%).

D'altra parte, si richiama l'attenzione dell'Autorità circa la previsione, di cui al punto 4.2.1, di affidare unicamente al distributore l'onere della consuntivazione dell'ammontare relativo agli oneri generali di sistema versati dai propri utenti. In tal senso, si fa presente che non sono rari i casi di fatturazione del distributore in modalità non conformi alle strutture *xml* previste dalla regolazione. Pur mantenendo la responsabilità di consuntivazione in capo ai distributori, dovrà essere prevista una finestra temporale entro cui l'utente possa segnalare anomalie, oltre che un più fermo controllo sul rispetto degli obblighi dei distributori in relazione agli standard delle fatture di trasporto. In tal senso, potrebbe essere previsto un meccanismo di incentivazione che, in relazione al mancato rispetto degli standard previsti dalla regolazione da parte del distributore in un determinato ciclo di fatturazione, questi non possa esigere il rispetto del *targeting* e pertanto l'eventuale prestazione da parte di un utente con rating o PCG, qualora non rispettato il livello di *targeting*, di garanzie nelle forme tradizionali, fermo restando l'obbligo di versamento previsto per il distributore.

Ciò premesso, Green Network non condivide la previsione di cui al punto 4.3.1, per cui, in caso di mancato raggiungimento del *targeting*, il distributore potrebbe imporre direttamente all'utente la prestazione di una garanzia in forma tradizionale. Le sentenze dello scorso gennaio hanno infatti stabilito che i soggetti passivi dell'imposizione degli oneri sono i clienti finali, e non i venditori. Tale previsione, qualora confermata, si configurerebbe come un meccanismo estremamente penalizzante per i venditori, a fronte del debito di un altro soggetto (*ndr* il cliente finale).

In alternativa alla consuntivazione a due mesi dell'ammontare versato dagli utenti del trasporto in relazione alla quota parte di oneri generali di sistema (*ndr* verifica del rispetto del *targeting*), si propone un meccanismo incentivante volto a favorire comportamenti virtuosi da parte degli

utenti e, dunque, tutelante per il sistema in termini gettito e per gli operatori stessi. Il meccanismo proposto dovrebbe prevedere per l'utente la possibilità di maturare un *bonus*, utilizzabile unicamente in occasione della successiva scadenza di pagamento, a fronte del versamento degli oneri incassati per quote superiori alla soglia di *targeting*. Il *bonus*/soglia di tolleranza potrà essere impiegato, per un valore mai superiore al 5%, qualora nel mese successivo il venditore non riuscisse a riscuotere ammontari pari alla percentuale *targeting* di raccolta. A titolo di esempio, prevedendo un *targeting* di raccolta fissato al 90%:

- Se nel mese M l'operatore:
 - o Incassa il 100%, deve versare il 100%, maturando la possibilità di utilizzare un *bonus* del 5% per la successiva scadenza di pagamento in relazione alle fatture del trasporto, per la sola quota oneri generali di sistema;
 - o Incassa il 93%, dovrà versare il 93%, maturando la possibilità di utilizzare nel ciclo successivo, un *bonus*/soglia di tolleranza pari al 3% di quanto fatturato dal distributore in relazione alla quota oneri generali di sistema;
 - o Incassa il 90%, versa tale quota ma non matura la possibilità di usufruire del *bonus*.
- Nel mese successivo:
 - o Se incassa l'87%, può versare solo l'87%, utilizzando il *bonus*, se maturato, altrimenti anticipa la quota restante del 3% per il raggiungimento del *targeting*;
 - o Se incassa l'80%, utilizza il *bonus* eventualmente maturato nel ciclo precedente, e versa la quota oneri restante, fino al raggiungimento del *targeting* del 90%;
 - o Se incassa >90% matura per il mese successivo la possibilità di utilizzare il *bonus* (non cumulabile) per la % eccedente la soglia di *targeting* (il *bonus* non potrà mai essere >5%).

Con tale meccanismo, si richiederebbe l'introduzione di un " Δ ritardo", come previsto per la quota parte servizi di rete. Non è accettabile prevedere che in relazione al pagamento della quota parte oneri non siano ammessi ritardi (dovuti al mancato pagamento del debitore effettivo) da parte dell'utente, in relazione alle scadenze di pagamento.

S5 Osservazioni in merito al meccanismo di reintegrazione

Si condividono i criteri generali del meccanismo di reintegrazione? Si individuano modalità diverse da quelle rappresentate per il riconoscimento degli oneri altrimenti non recuperabili? Motivare la risposta.

Appare incoerente con quanto disposto dal TAR Lombardia prevedere di coprire eventuali importi derivanti dall'applicazione del meccanismo di reintegrazione del gettito anticipato dalle imprese distributrici, in relazione agli oneri generali, attraverso una specifica componente di trasporto applicata a tutti i clienti finali. Un onere generale di sistema, che prevedrebbe l'obbligo di versamento, per il venditore, della sola quota incassata, andrebbe a "trasformarsi" in onere di rete, modificando la propria natura di onere parafiscale. In tal modo, il venditore diverrebbe soggetto passivo dell'imposizione di un onere generale di sistema.

In tal senso, da un'analisi dei bilanci dei principali distributori si rileva che le somme percepite dai distributori, per circa 20 anni, a copertura del rischio (*ndr* aggio per i distributori), risultano accantonate in appositi fondi, e mai utilizzate. Visto quanto sopra, si propone che distributori possano attingere da tali somme, in quanto già formalmente poste in passato a carico dei clienti finali, ai fini del recupero del credito. In tal modo, si eviterebbe di ribaltare sull'utente del trasporto il peso di eventuali successive morosità, oltre che socializzare ulteriormente il peso sui clienti finali.

Si intendono adeguate le tempistiche individuate per la presentazione delle istanze di ammissione?

Le condizioni di accesso al meccanismo sono state correttamente individuate?

Vi sono ulteriori elementi da prendere in considerazione per determinare l'ammontare di reintegrazione? Motivare la risposta.

Per la determinazione del livello efficiente degli importi reintegrati, dovrebbero essere presi in considerazione ulteriori elementi?

Quali ulteriori azioni e/o attività potrebbero essere prese in considerazione ai fini della minimizzazione degli importi da reintegrare?

Si condividono le modalità di recupero dei crediti non altrimenti recuperabile? Quali altri meccanismi potrebbero essere valutati?

S6 Osservazioni in merito alle tempistiche di entrata in vigore

Si intravedono criticità relativamente ai tempi di entrata in vigore descritti? Se sì, motivare.

Si condivide l'orientamento dell'Autorità in merito alla determinazione della garanzia prevalente e della garanzia complementare in sede di prima attuazione?

Si ritiene che il primo periodo di applicazione del meccanismo di reintegrazione sia stato correttamente individuato? Motivare la risposta in caso contrario?

Si ritengono congrue le misure proposte alle per reintegrare gli oneri altrimenti non recuperabili descritte nel paragrafo 7.2?

In contrasto con quanto previsto dalla delibera 109/2017/R/eel, l'Autorità nella presente consultazione indica che il meccanismo di riconoscimento dei crediti non recuperabili, relativi agli oneri generali di sistema versati ma non incassati dagli utenti del trasporto, sarebbe limitato al solo periodo tra l'entrata in vigore della suddetta delibera (*ndr* marzo 2017) e l'entrata in vigore delle nuove disposizioni (*ndr* gennaio 2018). Il documento 109/2017/R/eel prevedeva, infatti, in relazione al meccanismo, una copertura per gli utenti del trasporto per entrambi gli anni 2016 e 2017.

In tal senso, si ritiene corretto che l'applicabilità del meccanismo di reintegrazione venga mantenuta in coerenza con le disposizioni della delibera 109/2017 e cioè dall'entrata in vigore delle disposizioni regolatorie in materia, previste dall'AEEGSI con la delibera 268/2015 – CADE. Infine, si auspica che l'Autorità, in coerenza con quanto già ipotizzato per i distributori, disponga l'estensione del meccanismo fino alla definizione, attraverso un intervento legislativo, della reale natura degli oneri.