

Spett. le Autorità per l'energia elettrica  
il gas e il sistema idrico

Prot. IR003904-2017-P

Genova, 29/09/2017

Inviata tramite sito internet Autorità per l'energia elettrica il gas ed il sistema idrico

**Oggetto: Invio 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"**

Spett.le Autorità,  
si trasmettono in allegato le osservazioni al documento di consultazione in oggetto.

Distinti saluti,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Alessandro Cecchi".

Ing. Alessandro Cecchi

Responsabile Affari Regolatori Gruppo Iren

Allegato: Osservazioni Gruppo Iren al DCO 597/2017/R/EEL "Interventi in ordine alla disciplina delle garanzie contrattuali  
e alla fatturazione del servizio di trasporto dell'energia elettrica"

## **Allegato: Osservazioni Gruppo IREN al**

### **DCO 597/2017/R/EEL "Interventi in ordine alla disciplina delle garanzie contrattuali e alla fatturazione del servizio di trasporto dell'energia elettrica"**

#### **Premessa: riforma legislativa sull'assetto degli oneri generali di sistema**

L'analisi presentata da Codesta Autorità dell'attuale stato di profonda criticità dell'assetto degli oneri generali di sistema del sistema elettrico (nel seguito "OGS") è pienamente condivisibile da parte di ogni soggetto operante nella filiera.

A questo proposito, si esprime tutto il nostro apprezzamento per l'encomiabile volontà dell'Authority di farsi portavoce nei confronti delle istituzioni competenti della necessità della realizzazione di una riforma legislativa dell'intero assetto degli OGS mediante opportune modifiche dell'articolo 3, comma 11, del decreto legislativo 79/99.

Tali modifiche, come chiaramente proposto dal documento, dovrebbero muovere dalla presa d'atto che la giustizia amministrativa riconosce il cliente essere il soggetto passivo di imposta.

In ragione di ciò, le componenti a copertura degli oneri generali di sistema non hanno più ragione d'essere considerate maggiorazioni alle tariffe di accesso alla rete, ma possono essere più correttamente definite, come proposto dalla stessa Authority, componenti autonome che il cliente versa al venditore che a sua volta ribalta sugli attuali conti istituiti presso CSEA.

Il percorso suesposto ricorda inevitabilmente la recente disciplina di gestione della riscossione del canone RAI, e in proposito pienamente si condividono gli orientamenti in tal senso promossi dalla stessa AEEGSI nei mesi scorsi e ricordati nel documento.

#### **Valutazioni sulle proposte in consultazione**

##### **1. Contesto giuridico e fattuale**

La tenuta del sistema degli OGS è ora messa in discussione dai seguenti elementi, tra loro collegati:

- a. eventi di insolvenza nel mercato retail causati negli ultimi anni da operatori non diligenti, che hanno generato sofferenze finanziarie nei bilanci dei distributori ("DSO") elettrici tali da non giustificare più la previsione di garanzie meno restrittive rispetto a quelle previste per l'attività di dispacciamento elettrico e per il settore del gas;
- b. percorso giudiziario ancora in atto, per il quale si è in attesa degli ulteriori pronunciamenti (previsti nei prossimi mesi) della giustizia amministrativa sulle previsioni AEEGSI;
- c. possibili modifiche del quadro normativo (fiscalizzazione degli OGS) auspiccate dagli operatori e dall'Authority, che renderebbero necessariamente transitori il quadro regolatorio come eventualmente modificato a valle dell'attuale consultazione.

Il distributore è attualmente l'anello centrale della catena, sul quale l'intero sistema continua a fare perno per garantire la raccolta delle poste afferenti agli OGS.

## **2. Impatti delle proposte in consultazione**

Come precedentemente espresso, nonostante sia innegabile il tentativo delle proposte dell'Autorità in consultazione di migliorare l'attuale complesso quadro normativo, non si possono non rilevare le seguenti criticità sorgenti dall'impianto strutturato dal documento:

- la netta distinzione tra corrispettivi di trasporto e OGS:
  - comporta per i DSO aggravii implementativi nonché maggiori costi per la gestione raddoppiata delle garanzie (per trasporto e OGS), del riscontro dei pagamenti e del relativo monitoraggio;
  - potrebbe non contrastare efficacemente eventuali inadempienze o comportamenti opportunistici dell'Utente del Trasporto ("UdT");
- l'entità della garanzia complementare potrebbe non essere sufficiente alla copertura del possibile insoluto, soprattutto nell'eventualità di un significativo mutamento del portafoglio clienti del Venditore;
- la struttura delle garanzie complementari e delle penali in caso di mancato targeting potrebbe essere oggetto di contestazione da parte degli UdT in considerazione dell'attuale indeterminatezza del quadro giudiziario;

- il meccanismo di reintegro degli OGS, qualora introdotto, non dovrebbe prevedere limitazioni né vincoli per recuperare quanto anticipato, considerando già gli attuali obblighi gravanti sul DSO (sospensione della fornitura e qualità del dato);
- l'assenza di specifico meccanismo per il reintegro dei corrispettivi di trasporto comporta un aumento della rischiosità dell'attività dei DSO;
- avendo la giustizia amministrativa attribuito chiaramente gli OGS a carico del cliente finale, la previsione del gettito anticipato dai DSO a copertura degli OGS eccede gli obblighi propri di tale soggetto. Il conseguente meccanismo di "reintegrazione" degli OGS comunque versati (introdotto al capitolo 5), assodata l'assenza dell'obbligo del DSO di tale anticipo, può essere ridimensionato;
- considerando l'attuale criticità della morosità, l'eventuale effetto, derivante dall'introduzione di nuove componenti tariffarie incidenti sul trasporto, aumenterebbe il costo della bolletta e potrebbe generare un meccanismo perverso di morosità.

### **3. Soluzione transitoria**

Con l'auspicio e nell'attesa che il percorso giudiziario e legislativo suesposto possa concludersi in tempi brevi, pur comprendendo la volontà dell'Authority di modificare la regolazione del Codice in conseguenza delle pronunce del giudice amministrativo e pur riconoscendo l'impegno profuso dal regolatore di conciliare e temperare le esigenze (similari, ma a volte necessariamente contrapposte) di distributori e utenti del trasporto, occorre ricordare che l'attuale impianto del CADE – seppur con tutti i suoi limiti e lacune – è il risultato di complesse implementazioni organizzative, gestionali e informatiche durate circa due anni.

Pertanto, stante la necessità di una regolazione transitoria, la stessa dovrebbe:

- portare a una nuova gestione semplice e veloce del meccanismo delle garanzie, quanto più possibile compliant alle attuali decisioni amministrative (motivo principale della presente consultazione, in considerazione del quadro di contorno ancora fluido);
- limitare gli impatti dal punto di vista organizzativo, gestionale e informatico per gli operatori (in considerazione della transitorietà delle previsioni).

Si rimanda per ulteriori considerazioni alla risposta al seguente spunto di consultazione S1.

#### **4. Criteri regolatori suggeriti**

In considerazione di quanto sopra, gli interventi oggetto della presente consultazione dovrebbero:

- accrescere i poteri di controllo del DSO per gli oneri del trasporto (in quanto di sua competenza). Si condividono le proposte sulle garanzie principali e nel seguito si propongono rafforzamenti;
- armonizzare le forme di garanzia del trasporto a quelle già esistenti per il dispacciamento e per il settore gas, in conseguenza dei recenti fatti occorsi sul mercato;
- prevedere sistemi di compensazione dei crediti totali (non solo riferiti agli OGS, ma anche agli oneri di trasporto) assorbiti in procedure fallimentari (impedenti pertanto il totale ristoro del credito), così come già previsto dalla del. 143/08. Al comma 5.2 di tale delibera, infatti, era prevista la copertura de "*gli eventuali oneri relativi a crediti vantati da un'impresa distributrice con riferimento a contratti di trasporto per i soli punti di prelievo riforniti nel servizio di salvaguardia*", al momento non realizzata;
- esonerare il DSO da responsabilità per oneri riferiti ad attività non di sua competenza, quindi non solo gli OGS, ma anche gli oneri di trasmissione.

#### **5. Proposta puntuale in tema OGS alternativa rispetto al documento di consultazione**

Come precedentemente espresso, condividendo pienamente le proposte di riforma legislativa promosse dalla stessa Autorità e con l'intento di seguirne l'orientamento di netta distinzione tra oneri di trasporto e OGS (in considerazione dell'estraneità di questi ultimi dalla responsabilità dei soggetti della filiera, come riconosciuto dalle recenti sentenze della giustizia amministrativa), la scrivente si associa alla federazione nella presentazione della proposta alternativa e semplificativa in tema di OGS.

Più in dettaglio, si propone che:

- gli UdT versino ai DSO la sola garanzia prevalente (sugli oneri di trasporto) con affinamenti a maggior garanzia del sistema (maggiore qualità delle forme di garanzia, attivazione del blocco degli switching a livello nazionale in caso di versamenti sotto un floor);
- i DSO versino a CSEA/GSE, secondo le attuali modalità del TIT, gli OGS, ma per il solo ammontare corrispondente a quanto incassato dagli UdT;

- contestualmente, i DSO segnalino a CSEA, GSE e per conoscenza ad AEEGSI la percentuale di versamento degli OGS rispetto al fatturato dei singoli UdT;
- gli UdT rendicontino a CSEA e per conoscenza ad AEEGSI l'unpaid ratio a 6 e 24 mesi degli OGS non incassati dai clienti finali;
- in caso di pagamenti parziali della fattura di trasporto, il DSO consideri in primis soddisfatti gli oneri di trasporto, e il restante a copertura degli OGS;
- venga definita la gestione contabile univoca dell'eventuale differenza tra fatturato del trasporto e incassato dall'UdT, anche ai fini del versamento IVA.

Si vuole specificare che la suddetta proposta (e il suo sviluppo procedurale) può essere adottata alla condizione imprescindibile di manleva del DSO da ogni responsabilità per OGS fatturati, ma non incassati dagli UdT.

In caso contrario, il versamento anticipato da parte del DSO degli OGS non incassati dagli UdT determina necessariamente:

- il successivo recupero integrale degli stessi, senza oneri aggiuntivi e adeguatamente remunerato (effetti dell'inflazione e interessi per lag tra mancato incasso e ristoro delle somme );
- una completa copertura dei costi organizzativi e funzionali correlati alla gestione dell'anticipo.

## **Risposte agli spunti di consultazione**

Si procede nel seguito a una risposta puntuale agli spunti di consultazione proposti, nonostante siano per la maggior parte considerabili non applicabili in virtù della preferenza per le proposte precedentemente rappresentate.

## **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?*

Rimandando integralmente alle considerazioni precedenti, la proposta di due distinte discipline sulle garanzie così come sviluppata dal documento comporta l'insorgenza delle criticità suesposte (costi incrementali connessi all'implementazione, rischio di nuovi contenziosi con gli operatori, transitorietà in conseguenza di modifiche legislative, ...).

Per tali ragioni, si auspica l'adozione delle proposte precedentemente presentate.

Nell'eventualità che la soluzione transitoria in consultazione venisse comunque implementata in un periodo transitorio, occorrerebbe assolutamente:

- limitarne le complicazioni di processo (si rimanda agli spunti seguenti per dettagli);
- normare e standardizzare la gestione dei pagamenti parziali del solo trasporto rispetto agli OGS in maniera simile ai flussi di fatturazione;
- prevedere l'integrale copertura dei costi sorgenti per il DSO.

## **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?*

Confermando la contrarietà alla soluzione prospettata dal DCO, si segnalano i seguenti elementi operativi meritevoli di approfondimento.

- la gestione dettagliata tra oneri di trasporto e OGS necessiterebbe di implementazioni informatiche rilevanti in termini temporali, gestionali ed economici al fine di un maggiore possibile controllo dei pagamenti parziali degli oneri del trasporto e degli OGS per singolo POD;

- la gestione dell'IVA occorre segua una strada standard e non può dipendere da pagamenti parziali;
- il DSO non ha modo di sapere i motivi di pagamenti parziali e quindi di verificare eventuali comportamenti opportunistici degli UdT (effettiva morosità del cliente gestita secondo la procedura regolatoria oppure mancata liquidità del venditore);
- pagamenti parziali degli UdT influiscono necessariamente sulle comunicazioni dei DSO ad AU relativamente ai ritardi nei pagamenti dei venditori per la tutela simile (DMRT/7/2017);
- non si intende sia apportata una separazione tra la fatturazione del trasporto e degli OGS (sarebbe contraria alle attuali previsioni di CADE e TIT).

## **S2. Osservazioni generali:**

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

Ricordando la contrarietà alla soluzione transitoria, l'obiettivo del 90% potrebbe essere ritenuto congruo, considerando come senz'altro attendibili le stime e considerazioni sull'unpaid ratio della del. 109/2017/R/eel.

In proposito, si suggerisce l'introduzione di procedure monitoraggio onde evitare comportamenti opportunistici da parte di alcuni UdT che potrebbero attestarsi sul pagamento di default del solo targeting non motivato da una pari morosità dei sottostanti clienti.

Tali comportamenti innescherebbero infatti meccanismi perversi di aumento degli OGS per sopperire a un loro gettito complessivo inferiore alle attese.

## **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?*

La Scrivente ritiene condivisibili le percentuali come proposte nel DCO.



Si chiede conferma del fatto che quindi l'adeguamento trimestrale della capienza avvenga quando la garanzia del DSO è inferiore del 10% (o superiore del 20%) di quella dovuta.

Come indicato in premessa, si suggerisce l'estensione alla parte oneri di trasporto dell'introduzione del blocco degli *switching* a livello nazionale proposta in consultazione nella sezione delle garanzie complementari.

### **S3. Osservazioni sulla determinazione e adeguamento delle garanzie prevalenti:**

- *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?*

Benché più complicata la gestione per il DSO di un meccanismo premiante, se ne condivide la volontà di tutela degli UdT buoni pagatori.

Si condivide la semplificazione proposta (buon pagatore: GAR su 3 mesi; cattivo pagatore: GAR su 6 mesi).

### **S3. Osservazioni sulla determinazione e adeguamento delle garanzie prevalenti:**

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

Si condivide la riduzione del margine di tolleranza nella valutazione del requisito di regolarità, sebbene il calcolo differenziato a seconda della bontà o meno dell'UdT generi difficoltà gestionali.

Al fine di minimizzarle, si propone l'adozione di un unico margine di tolleranza, pari a 0,02.

### **S4. Osservazioni sulla gestione delle garanzie complementari:**

- *Si ritiene correttamente individuata la gestione della garanzia complementare?*

Rimandando alle motivazioni sulla totale contrarietà al meccanismo proposto sugli OGS, si vuole qui evidenziare la notevole complessità gestionale e informatica della consuntivazione dell'importo degli OGS versati dagli UdT per le fatture scadute nel trimestre precedente (punto 4.2.1 del DCO), tra l'altro non coerente con la previsione di futuro intervento del legislatore che dovrebbe affidare ad altri enti istituzionali la gestione complessiva dei pagamenti degli OGS.

L'attuale struttura della fatturazione del trasporto così come prevista dalle norme dell'Authority non consente un monitoraggio di livello di dettaglio sufficiente a gestire tale consuntivazione trimestrale.

Nonostante la chiara contrarietà al sistema proposto, qualora venga comunque implementato in qualche forma, occorre che tale attività sia semplificata.

Parallelamente si ritiene necessario che:

la disciplina dei flussi di fatturazione sia modificata al fine di consentire una più trasparente conciliazione dei pagamenti del venditore (nel caso non paghi l'intera fattura del trasporto);

venga introdotto un flusso di comunicazione standard nel quale il venditore dia evidenza dei pagamenti parziali e totali con indicazione degli estremi del bonifico effettuato.

Si apprezza invece la proposta di escussione della garanzia complementare senza precedente sollecito di pagamento (punto 4.2.5), ma se ne segnala la possibile onerosità della gestione oltre che la ristrettezza dei tempi per svolgere le correlate attività.

#### **S4. Osservazioni sulla gestione delle garanzie complementari:**

*– 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?*

Come espresso al punto precedente, le tempistiche del sistema proposto sono ristrette e la struttura della gestione stessa della garanzia complementare complessa e non propriamente nelle competenze del DSO.

#### **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.*
- *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?*

Come indicato nelle premesse, il meccanismo di reintegrazione proposto al titolo 5 va riformulato, semplificato e limitato a eventuali sofferenze pregresse dei DSO, nel caso venga accolta la proposta puntuale (versamento da parte dei DSO dei soli OGS incassati dagli UdT).

Qualora introdotto in forma semplificata, si ricordano alcuni necessari affinamenti: l'inclusione nel reintegro dei costi accessori (interessi, inflazione, ...), nonché la riduzione delle procedure di verifica, considerando gli obblighi cui già sono sottoposti i DSO.

Occorre in proposito ricordare gli indennizzi in caso di mancato rispetto delle tempistiche di sospensione della fornitura (art. 11 TIMOE) e per la qualità del dato di misura (art. 28 TIME).

In merito alla proposta di introduzione di una nuova componente del trasporto per tutti i clienti a copertura dei costi del meccanismo (punto 5.1.4), se ne rimarca la criticità derivante dall'introduzione di un nuovo onere per i clienti. Considerando la morosità attuale, l'incremento degli oneri andrebbe inevitabilmente a pesare sui clienti buoni pagatori (difficilmente i morosi ne sosterebbero il costo).

## **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?*

Rimarcando la complessità del sistema proposto – che come precedentemente ribadito non si condivide - da implementare per una vigenza di carattere solamente transitorio, si ritengono critici di tempi di entrata in vigore proposti.

## **S6. Osservazioni in merito alle tempistiche di entrata in vigore:**

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

Il meccanismo a favore degli UdT per il riconoscimento dei crediti non recuperabili non deve essere limitato al periodo tra l'entrata in vigore della del. 109/17 (marzo 2017) e le nuove disposizioni previste dal DCO (gennaio 2018), ma deve comprendere un arco temporale più esteso: tutto 2017 e il 2016 almeno dalla sentenza 2182/2016 del Consiglio di Stato.