



Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente

Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling

OSSERVAZIONI CONFINDUSTRIA

Al documento per la consultazione

MERCATO DEL GAS NATURALE

182/2018/R/GAS

**METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO E CRITERI DI ALLOCAZIONE
DEI COSTI RELATIVI AL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE PER
IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE**

Orientamenti iniziali

PREMESSA

Il presente Documento per la consultazione, pur rappresentando gli orientamenti iniziali dell'Autorità, rappresenta il secondo appuntamento di confronto con gli operatori riguardo la regolazione delle tariffe di trasporto per il quinto periodo regolatorio. Nel corso del 2017, il DCO 413/2017/R/Gas ha infatti presentato l'inquadramento generale e le linee di intervento prioritarie, nonostante la decisione definitiva di prevedere un periodo transitorio negli anni 2018-2019 con la Deliberazione 575/2017/R/Gas, mentre nel corso del 2018 sono stati presentati gli approfondimenti richiesti all'impresa maggiore di trasporto.

Confindustria vede con favore l'attenzione che il Regolatore sta prestando alla tematica, poiché strategica nella costituzione di un sistema gas efficiente, in grado di rendere maggiormente competitiva l'industria nazionale. A tal proposito sono apprezzate le simulazioni tariffarie richieste all'impresa maggiore di trasporto e si ritiene opportuno vengano ampliate per considerare le condizioni al contorno che si creeranno nel periodo 2020-2023 in termini di nuovi investimenti, e relativi costi, del trasporto e previste dinamiche di flusso, in termini di utilizzo delle vie di approvvigionamento, per il soddisfacimento della domanda interna e lo sviluppo di potenziali esportazioni. Gli operatori di mercato nel pianificare la propria attività commerciale futura si trovano in un momento contraddistinto da grande incertezza causato, oltre che dal ruolo del gas in Italia nel prossimo decennio e dalle dinamiche di mercato legate alla prossima scadenza dei contratti *Long Term*, anche dalla revisione dei processi di conferimento della capacità di trasporto ai punti di riconsegna della rete di trasporto e ai relativi *exit*, di cui al DCO 114/2018/R/gas.

Si ritiene prioritario il raggiungimento dell'obiettivo fissato dall'ultima Strategia Energetica Nazionale (SEN 2017), relativo alla eliminazione del differenziale di prezzo fra il mercato nazionale del gas e le quotazioni rilevate nei Paesi del Nord-Ovest Europa. Riteniamo che un'oculata regolazione delle tariffe di trasporto potrà contribuire, fermo restando il giusto riconoscimento dei costi sostenuti alle società di trasporto, all'allineamento dei mercati all'ingrosso del gas naturale e ridurre i costi in bolletta per le imprese. La scelta della metodologia di riferimento e la ripartizione percentuale entry/exit possono avere degli impatti sul prezzo del gas al PSV, come anche l'individuazione del perimetro di riferimento e la ripartizione *capacity/commodity* possono avere degli effetti sull'allocazione dei costi fra gli utenti del servizio.

Vista l'importanza di adottare misure finalizzate ad integrare il mercato italiano in quello europeo, valorizzandone il ruolo e aumentandone la liquidità, si considera la proposta dell'Autorità per la tariffazione del gas naturale estremamente timida, come già indicato nella precedente consultazione (DCO 413/2017/R/Gas). A nostro avviso le proposte di modifica all'attuale schema potrebbero essere maggiormente incisive e dovrebbero puntare a:

1. Raggiungere gli obiettivi generali di efficienza del sistema gas: sicurezza, prevedibilità, stabilità, concorrenza, diversificazione, sostenibilità tariffaria.
2. Massimizzare l'utilizzo delle *pipeline* di interconnessione con l'estero, facilitando l'accesso del gas naturale da nord (Tarvisio e Passo Gries) e rendendo competitive le rotte da sud

(Mazara del Vallo e Gela) attraverso tariffe di *entry* fedeli al principio di *cost reflectivity*, ovvero basate sulla diretta correlazione fra distanza percorsa, diametri e costi sostenuti.

3. Valorizzare il ruolo del mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo attraverso la promozione della filiera GNL, definendo misure strutturali che favoriscano e massimizzino l'utilizzo dei rigassificatori.
4. Integrare il mercato italiano in quello europeo su più direttrici per una diminuzione del differenziale di prezzo;
5. Allocare i costi del sistema agli utenti in funzione dei servizi prestati.

Riprendendo quanto precedentemente affermato, Confindustria crede che la riflessione si debba focalizzare in primis sull'individuazione di una strategia per il sistema del gas naturale, al fine di capire quali principi e quale struttura tariffaria possano configurarsi come i più adeguati per perseguirli.

OSSERVAZIONI PUNTUALI SULLA METODOLOGIA DI RIFERIMENTO E SULLA RIPARTIZIONE PERCENTUALE ENTRY/EXIT

Come detto in premessa, la scelta della metodologia di riferimento e la ripartizione percentuale entry/exit possono avere degli impatti sul prezzo del gas al PSV. La scelta di un modello tariffario "inadeguato" porterebbe inevitabilmente a inefficienze dei flussi di approvvigionamento fino a pregiudicare la sicurezza dell'intero sistema gas.

L'attuale struttura tariffaria fu definita in presenza di contratti *long term* (LT) tra gli *shipper* e i produttori a monte del sistema italiano e delle relative capacità di trasporto conferite su base pluriennale. Alla luce del mutato contesto competitivo e considerando anche la scadenza prossima di molti contratti LT, come evidenziato nella SEN 2017 e ricordato nel DCO stesso¹, è necessario un profondo ripensamento dell'attuale metodologia tariffaria.

Risulta opportuno perseguire la definizione di tariffe ispirate al principio dell'uso efficiente e *cost reflective* delle infrastrutture. Ciò è ancora più importante in un Paese come l'Italia che gode di un portafoglio estremamente diversificato, ove le tariffe di trasporto devono promuovere in maniera coordinata l'uso efficiente di tutte le infrastrutture di approvvigionamento, sia tramite gasdotto che attraverso terminali di rigassificazione. Siamo in particolare favorevoli alla promozione della filiera GNL poiché può garantire la diversificazione delle fonti di approvvigionamento e accrescere la flessibilità verso i paesi produttori.

La scelta relativa alla metodologia di allocazione dei costi (matrice, *capacity weighted distance*, ecc.) dovrebbe essere ponderata in relazione al raggiungimento di giusto equilibrio fra le fonti a

¹ "il 58,9% dei contratti attivi nel 2016 (56,2% nel 2015) scadrà entro i prossimi dieci anni e il 42,2% di essi (35,8% nel 2015) esaurirà i propri effetti entro i prossimi cinque anni; in questo contesto, soltanto il 34,5% dei contratti attivi nel 2016 presenta una vita residua superiore a 15 anni (35,8% nel 2015)."

disposizione, analizzando le dinamiche di flusso previste e perseguendo il principio di *cost-reflectivity* basato sulla correlazione fra distanza percorsa, diametri delle *pipeline* e costi sostenuti. Gli esiti delle attuali simulazioni riguardo i corrispettivi tariffari del trasporto nei due modelli di determinazione dei prezzi di riferimento considerati (“a matrice” e metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità) evidenziano una differenza rilevante nei rapporti relativi tra corrispettivi sia di *entry* che di *exit*, nonostante entrambe le metodologie pongono alla base del calcolo sia la distanza che la capacità. Non appare chiaro in quale misura ad esempio i singoli vincoli posti dall’ARERA (costo associato a tratte in controflusso pari al 14%, vincolo sul massimo scostamento del 30% tra aree di uscita contigue, ecc) possano impattare su tali differenze. Per tale ragione, come indicato in premessa, risulta importante ampliare l’indagine conoscitiva intrapresa dall’ARERA con le simulazioni richieste all’impresa maggiore di trasporto, fornendo agli operatori la possibilità di comprendere meglio i criteri e i vincoli sugli input al modello di calcolo funzionale alla determinazione dei corrispettivi tariffari: capacità prevista in conferimento al termine dei contratti LT, flussi e controflussi, allocazione dei costi, eventuale azzeramento di taluni entry, minimizzazione delle differenze tra corrispettivi di *entry/exit* o definizione di corrispettivi omogenei per tipologia di entry e le proiezioni sul costo complessivo del trasporto.

I corrispettivi tariffari di *entry*, in particolare in un Paese importatore quale il nostro (l’*import* copre circa il 90% della domanda), sono elemento particolarmente rilevante di competitività. Avendo apprezzato una attribuzione dei costi ai punti di ingresso nel periodo transitorio inferiore al 50%, siamo favorevoli ad una maggiore differenziazione *entry-exit*. Il mantenimento di uno *split* 40-60 appare estremamente timido e non in grado di perseguire l’obiettivo di favorire un maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali hub europei e una maggiore competitività dell’approvvigionamento di gas naturale sul mercato all’ingrosso nazionale. Si ritiene importante prevedere una riduzione dei corrispettivi di *entry* tale da favorire un uso efficiente delle infrastrutture e promuovere l’integrazione del mercato italiano nel mercato unico europeo. Secondo una logica *output based*, si dovrebbe procedere ad una riformulazione dei criteri base del calcolo in modo da garantire una ripartizione dei corrispettivi che segua le necessità del sistema e faciliti l’utilizzo delle flessibilità nel mercato di bilanciamento.

Per avvalorare concretamente nuove proposte di metodologia tariffaria e ripartizione dei ricavi tra *entry* e *exit*, dovrebbe comunque essere sempre effettuata e pubblicata una analisi di impatto regolatorio che evidenzii le implicazioni in termini di minori barriere all’ingresso e di prezzi all’ingrosso, di maggior costo non recuperabile della capacità in uscita a carico della clientela (industriale e termoelettrica) e di potenziali effetti sul mercato elettrico italiano (alla luce del ruolo rilevante rivestito dalla produzione termoelettrica).

Nel Documento per la Consultazione non viene esaminata inoltre la possibilità di utilizzare la deroga, prevista dal TAR NC, relativa ai punti di entry presso i rigassificatori. Una riduzione dei corrispettivi di entry presso i terminali potrebbe eliminare alcune barriere all’ingresso e rendere più appetibile il nostro Paese. Per tale ragione, la suddetta ipotesi potrebbe essere degna di ulteriori approfondimenti da parte del Regolatore, valutandola in modo armonico con le altre misure in discussione a livello nazionale, così da evitare eventuali aumenti degli oneri di sistema e

possibili distorsioni di mercato. In tal senso l'assetto regolatorio dovrebbe essere collegato alle misure pro competitive poste in campo dal Governo, come il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio rivolto alle imprese industriali, per non scoraggiare la creazione dell'hub Italiano del gas, non ridurre la diversificazione delle fonti di approvvigionamento e valorizzare il mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo.

Per quanto riguarda i tempi di approvazione dei corrispettivi applicati alle capacità annualmente, si auspica che la pubblicazione delle informazioni previste dal Regolamento 2017/460 possa avvenire con largo anticipo rispetto al termine ultimo previsto (2 dicembre di ogni anno), con particolare riferimento alle ipotesi associate alle capacità contrattuali previste, alla quantità e alla direzione del flusso di gas. Il modello tariffario semplificato per calcolare le tariffe di trasporto, già messo a disposizione per il periodo transitorio, potrebbe essere pubblicato con riferimento alle ipotesi in discussione per il quinto periodo, tenendo conto di tutte le metodologie ipotizzate in consultazione e dei relativi scenari di capacità e flusso.

OSSERVAZIONI PUNTUALI SULL'INDIVIDUAZIONE DEL PERIMETRO DI RIFERIMENTO E LA RIPARTIZIONE CAPACITY/COMMODITY

Come detto in premessa, le alternative riguardo la determinazione del perimetro di riferimento e la ripartizione capacity/commodity possono avere degli effetti sull'allocazione dei costi fra gli utenti del servizio.

Per quanto concerne la definizione del perimetro di riferimento del sistema entry-exit, si condivide la possibilità di operare ripartizione che enuclei la quota dei ricavi afferente al transito *cross border* (da allocare ai Paesi beneficiari in modo giustificato), ma si ritiene altresì necessario valutare di allocare i costi connessi alla sicurezza (sostenuti per pubblica utilità) sui clienti finali che ne beneficiano, attraverso una opportuna applicazione in corrispondenza dei punti di exit e/o di riconsegna. A tal proposito il Regolamento EU 2017/1938 approvato lo scorso ottobre fornisce una chiara indicazione dei soggetti ai quali sono rivolte le clausole di salvaguardia, individuando i clienti civili e quelli che forniscono servizi sociali essenziali come particolarmente vulnerabili e, pertanto protetti dagli effetti negativi di un'interruzione dell'approvvigionamento di gas. In aggiunta, in applicazione del comma 2-bis dell'articolo 38 del decreto legge 83 del 22 giugno 2012 (coordinato con la legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134), l'adeguamento delle tariffe di trasporto del gas naturale dovrebbe avvenire *“secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale,”* tra cui gli industriali i quali, per altro, presentano consumi costanti, altamente prevedibili, e quindi non concausa delle punte di consumo che comportano situazioni di emergenza. Fra i costi relativi alla sicurezza, oltre a quota parte dei costi di trasporto relativi al sovra dimensionamento della rete per gestire la punta di consumo, possono essere ascritti il CRVos (per il recupero dei ricavi garantiti ai servizi di stoccaggio) e il CSt (per lo stoccaggio strategico).

Per quanto riguarda l'integrazione delle Reti Regionali all'interno del sistema *entry-exit*, si condivide la necessità, espressa dall'Autorità nel documento, di operare ulteriori approfondimenti,

anche considerando il fatto che le Reti Regionali presentano caratteristiche differenti rispetto alla Rete Nazionale. Dovrebbero essere in primo luogo approfondite tutte le differenze esistenti fra l'assetto odierno e le disposizioni del TAR NC, in modo da eliminare qualsivoglia dubbio in merito alle azioni da intraprendere. Peraltro mentre la rete regionale incide in maniera rilevante in termini di *capex* del servizio di trasporto, al contempo incide in maniera marginale in termini di distanza (essendo circa 20-30 km la lunghezza media dei singoli tratti di rete regionale); l'inclusione genererebbe infatti corrispettivi distanti dall'utilizzo reale dell'infrastruttura. Si ritiene infatti particolarmente opportuno che le varie tematiche legate alla gestione e alla valorizzazione della capacità di trasporto vengano affrontate in maniera coordinata e coerente, evitando distorsioni o sussidi incrociati a scapito dei consumatori industriali. In linea generale:

- Nel caso si dovesse procedere ad una organizzazione tariffaria unica della rete nazionale e regionale, si dovrebbe operare affinché i maggiori costi infrastrutturali vengano allocati sui soggetti che necessitano di una modulazione di punta. Ad oggi il principio di *cost-reflectivity* è rispettato poiché il corrispettivo a francobollo sulla rete regionale uguale per tutti è associato a una capacità prenotata pari al massimo impegno annuale di fatto premiando i soggetti industriali la cui variazione dei prelievi risulta poco pronunciata. Qualora i corrispettivi della rete regionale venissero annullati e inglobati in quelli da rete nazionale, sarà perciò necessario allocare in maniera selettiva il costo di tale rete, al fine di favorire i clienti che presentano maggiori consumi e una modulazione uniforme.
- Nel caso invece la remunerazione della rete regionale fosse mantenuta separata da quella nazionale, si dovrebbe operare per mantenere vivo il principio di *cost-reflectivity* anche in presenza di eventuali modifiche dell'assetto normativo. Sul punto Confindustria ritiene infatti opportuna una maggiore chiarezza circa il disegno complessivo dell'ARERA, che in molti casi porta avanti separatamente proposte di modifica che dovrebbero essere invece giudicate in maniera integrata.

In ogni caso si ritiene ragionevole valutare una differenziazione dei corrispettivi regionali sulla base della distanza, essendo tale logica affine ai costi specifici della rete regionale stessa, mantenendo comunque una riduzione dei costi paragonabile all'attuale per gli utenti industriali e termoelettrici posti entro una distanza limitata dalla Rete Nazionale.

Per quanto riguarda il rapporto *capacity-commodity*, Confindustria auspica una scelta che preveda una allocazione prioritaria dei costi del trasporto sulla quota capacitiva, come peraltro previsto dal TAR NC, presso i punti di riconsegna. Una applicazione dei costi sulla componente variabile penalizza infatti i clienti consumatori di gas con prelievi costanti (come gli industriali) caratterizzati da un *load factor* elevato. Ad ogni modo, riteniamo importante che tutte le componenti variabili eventualmente applicate al gas riconsegnato siano fissate da ARERA con congruo anticipo.

Collegati alla definizione del rapporto *capacity-commodity* sono la necessità di prevedere una opportuna e mirata revisione delle componenti tariffarie addizionali, fra cui anche il fattore di recupero dei ricavi. Uno spostamento delle componenti ai PdR e ai *city gate* ed una allocazione selettiva degli stessi che segua la funzione svolta dalle risorse sottese, permetterebbe di ottenere

un prezzo al PSV più rappresentativo del costo del gas per il mercato italiano. Ciò è inoltre correlato alla revisione dei processi di conferimento della capacità di trasporto ai punti di riconsegna della rete di trasporto e ai relativi *exit*, di cui in premessa. In particolare:

- gli oneri di carattere generale del sistema gas Re e Ret, in linea con quanto previsto dall'Articolo 21 della Legge Europea 2017, potranno essere riallocati in funzione dell'indice di energivortà sulla *commodity* gas.
- gli oneri addizionali finalizzati al recupero dei ricavi delle società di trasporto, in caso venissero applicati alla quota variabile, e il CVfg (per il recupero dei ricavi garantiti ai terminali regolati) potrebbero essere spostati a valle rispetto al punto di immissione in rete. In caso si optasse per un sistema 100% *capacity*, tali oneri dovrebbero essere allocati attraverso corrispettivi basati sulla capacità posti prevalentemente sui punti di uscita.