



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

*Spett.le Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente  
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling  
Corso di Porta Vittoria 27  
20122 Milano*

*Milano, 31 maggio 2018*

<p><b>Osservazioni DCO 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"</b></p>
--

In generale accogliamo con favore la consultazione in oggetto sui criteri di allocazione del costo riconosciuto relativo al servizio di trasporto gas per il quinto periodo di regolazione: riteniamo infatti che per gli operatori sia fondamentale avere a disposizione con congruo anticipo un quadro normativo chiaro e ben definito. In tal senso sottolineiamo l'importanza di poter far affidamento su un sistema che garantisca la stabilità del quadro tariffario stesso o perlomeno la sua prevedibilità, a vantaggio non solo degli operatori di mercato, ma anche dei clienti finali. Auspicheremmo inoltre in tal senso una riflessione circa l'allineamento, a partire dal 2020, tra l'anno termico e l'anno tariffario, così da garantire l'armonizzazione degli stessi.

Ciò premesso, riterremmo tuttavia che una simile consultazione possa prevedere più occasioni di confronto con gli operatori, anche per chiarire meglio la reale portata degli obiettivi in gioco e comprendere meglio i dati di input al modello.

Riterremmo in particolare in tal senso che le proposte della consultazione in oggetto e la conseguente simulazione effettuata da Snam Rete Gas non siano state adeguatamente supportate da una sufficiente trasparenza in merito alle assunzioni di scenario effettivamente considerate e ai concreti elementi di criticità che il prossimo periodo regolatorio sarà tenuto ad affrontare.

A valle del workshop organizzato in merito da Snam il 2 maggio scorso evidenzieremmo in tal senso ancora una significativa mancanza di informazioni in merito alle possibili stime della capacità attesa in prenotazione nei prossimi anni, tenuto conto che diversi contratti di approvvigionamento di lungo periodo in scadenza entro il 2020 saranno oggetto di una rinegoziazione che determinerà probabilmente una riduzione delle capacità prenotate e quindi un incremento generale dei corrispettivi.

Ravviseremmo inoltre l'assenza di informazioni o stime dettagliate in merito all'entrata in esercizio del nuovo gasdotto TAP, il quale richiederebbe, oltre al recupero dei costi di costruzione



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

dell'allacciamento tra il gasdotto internazionale e la rete nazionale, anche la copertura dei costi legati al potenziamento della dorsale adriatica, considerato necessario, secondo il Piano di Sviluppo Snam, per garantire la corretta gestione operativa dei flussi provenienti dalla nuova infrastruttura di importazione.

In un simile contesto, caratterizzato da elementi di forti discontinuità e incertezze, auspicheremmo quindi che l'Autorità possa far prevalere logiche votate al maggiore equilibrio possibile degli impatti tariffari, evitando drastici cambiamenti nell'attribuzione dei ricavi e dei costi variabili lungo la filiera del sistema gas. La trasparenza e la prevedibilità delle ipotesi sottostanti costituiscono a nostro avviso elementi chiave per la scelta da parte degli operatori della più appropriata metodologia tariffaria.

Per quanto poi più specificatamente riguarda le opzioni proposte, faremmo presente che le stesse non sarebbero supportate da un'analisi dei costi e dei benefici che ognuna di esse potrebbe offrire al sistema nazionale. Più in particolare ravviseremmo l'assenza di un efficace approccio comparativo tra i due sistemi di calcolo considerati nelle varie opzioni (sistema a "matrice" e sistema "capacity weighted distance"), ognuno dei quali non viene analizzato in termini di possibile valore aggiunto per il sistema e per gli utenti del trasporto. Peraltro, la struttura delle varie opzioni proposte sembrerebbe nascere esclusivamente dalla primaria esigenza di garantire la copertura dei ricavi garantiti all'Impresa di trasporto, senza tuttavia dall'altra parte approfondire a sufficienza le esigenze degli operatori di mercato, i quali resterebbero esposti a rischi rilevanti in uno scenario particolarmente complesso e imprevedibile.

Riportiamo di seguito alcune osservazioni di carattere più specifico:

- per quanto riguarderebbe la ripartizione entry/exit, senza entrare nel merito della questione faremmo presente che una suddivisione ottimale dovrebbe conciliare la necessità di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di medio-lungo periodo nell'ambito di un sistema, il cui equilibrio è ad oggi precario, con l'altrettanto importante esigenza di assicurare un maggiore equilibrio possibile degli impatti tariffari;
- riterremmo di fondamentale importanza preservare lo "sconto sulla distanza" attualmente previsto nel sistema tariffario per le utenze collocate entro i 15km dalla rete nazionale, in una logica di mantenimento della certezza regolatoria e salvaguardia degli investimenti effettuati dagli operatori termoelettrici i quali, forti della regolazione vigente nei precedenti periodi regolatori, giustamente premiante, hanno a suo tempo investito su impianti che si trovano a distanze ridotte dalla rete nazionale. Condivideremmo pertanto pienamente la volontà dell'Autorità di mantenere degli sconti sulla base di specifici driver di distanza, premiando maggiormente gli impianti più prossimi alla rete nazionale. Auspichiamo quindi che l'Autorità



## ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

definisca, nel corso delle prossime consultazioni, ulteriori elementi a supporto di tale soluzione e fornisca agli utenti tutti gli elementi di dettaglio circa la configurazione di tale sconto;

- per quanto atterrebbe alla valorizzazione dei costi variabili, riterremmo necessario che questa copra almeno i costi operativi nonché i costi per il gas relativo ad autoconsumi, perdite e GNC così da rispettare l'obiettivo di *cost reflectivity*, in linea peraltro con quanto rilevato anche al paragrafo 9.3;
- in tema di sconto stoccaggio concordiamo con l'introduzione di uno sconto minimo - pari al 50%, ossia la percentuale minima richiesta dal Codice TAR - sulle tariffe di trasporto da e verso le infrastrutture di stoccaggio. Non concorderemmo invece con la proposta di innalzare tale sconto al 100%, per non compromettere il meccanismo previsto dalla regolazione vigente che consente il recupero dei ricavi di trasporto mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV<sub>OS</sub>. Un ulteriore incremento comporterebbe infatti un aumento tariffario addizionale su tutti i punti di entrata e di uscita a fronte di un beneficio incerto per gli operatori di mercato; per quanto si condividano le finalità di garantire maggiore flessibilità del sistema e sicurezza dell'approvvigionamento, non riteniamo che uno sconto del 100% vada nella direzione di assicurare un maggior incentivo per gli operatori nell'utilizzo dello stoccaggio, in quanto tale sconto non sarebbe applicato alle tariffe pagate dagli operatori stessi, bensì a quelle pagate dall'Impresa maggiore di stoccaggio;
- vorremmo infine richiedere di valutare la possibilità di introdurre uno "sconto GNL" anche ai fini di una riduzione delle barriere all'entrata di tale mercato e del recupero dei costi sostenuti per i mancati ricavi causati dal ridotto utilizzo dei terminali. In tal senso richiederemmo anche di effettuare, anche nell'ambito di futuri documenti di consultazione, simulazioni in tal senso.

Restando comunque come sempre a piena disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento ed approfondimento in tema, rinnoviamo tutti i nostri migliori saluti.

