

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n. 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***

San Donato Milanese, 31 maggio 2018

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 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” (di seguito: DCO).

Prima di rispondere ai singoli spunti per la consultazione proposti dall'ARERA preme osservare quanto segue.

Il nuovo periodo regolatorio per l'attività di trasporto del gas naturale può essere l'occasione per rivedere l'ordine di priorità degli obiettivi da perseguire, tenendo conto che tali obiettivi e le relative priorità devono avere una natura “dinamica”, da adattare in funzione dell'evoluzione del mercato e dello stato del sistema gas oggetto di regolazione.

A tal proposito si rileva che nel DCO manca una chiara indicazione circa l'ordine di priorità degli obiettivi (trasparenza e prevedibilità tariffaria, allocazione dei costi secondo responsabilità di costo evitando sussidi incrociati, effetti non distorsivi degli scambi transfrontalieri e delle scelte di approvvigionamento, promozione di uso flessibile ed efficiente delle infrastrutture) che l'ARERA intende raggiungere in coerenza con il Codice europeo (TAR). Ne consegue l'impossibilità di effettuare una valutazione compiuta circa la soluzione preferibile, in quanto maggiormente rispondente agli obiettivi prioritari. In particolare:

- a) l'attuale metodologia cd “a matrice”, che determina i corrispettivi utilizzando come driver di allocazione le capacità, le distanze e i costi unitari delle varie tratte, in particolare fa in modo che essi siano più aderenti al costo del percorso sottostante ad ogni tratta;
- b) la metodologia cd “Capacity Weighted Distance” (CWD), che determina i corrispettivi utilizzando come driver di allocazione essenzialmente le capacità e le distanze, in particolare ripartisce i costi complessivi esclusivamente in funzione della distanza ponderata per la capacità di ogni punto di *entry* e di *exit*.

Una volta stabiliti gli obiettivi prioritari, l'Arera potrà comunque disegnare la metodologia tariffaria e di allocazione dei costi che sia più idonea a conseguirli, utilizzando i gradi di libertà che in tal senso il Codice TAR lascia e che vengono richiamati dall'Arera nello stesso DCO, e strutturando le relative e coerenti argomentazioni controfattuali laddove necessario per giustificare eventuali deviazioni dalla metodologia “benchmark” CWD.

Ciò premesso, riguardo ai contenuti del DCO si ritiene fondamentale portare fin d'ora l'attenzione sui seguenti aspetti, richiamati più avanti anche nelle risposte ai singoli spunti di consultazione:

- Gli obiettivi di promozione di uso flessibile ed efficiente delle infrastrutture e di trasparenza e prevedibilità tariffaria appaiono fondamentali nel contesto di mercato del nuovo periodo regolatorio, caratterizzato da un lato dal venir meno di contratti di trasporto *long-term* e di contratti di approvvigionamento che potrebbero essere oggetto di rinegoziazione, dall'altro lato da esigenze crescenti di flessibilità. Per consentire agli utenti di prenotare consapevolmente capacità di trasporto anche su periodi pluriennali, e compiere quindi altrettanto consapevolmente scelte di approvvigionamento, è necessario che le tariffe siano prevedibili e il più possibile stabili anche su orizzonti di medio-lungo termine.
- L'azzeramento dei costi di trasporto capacitivi da/verso stoccaggio ipotizzato dall'ARERA dovrebbe essere equiparato ad un intervento sulle tariffe di stoccaggio e, di conseguenza, recuperato attraverso la componente CRV^{OS} e non attraverso le rimanenti tariffe di *entry* e di *exit*. Tali costi sono infatti strettamente funzionali all'utilizzo dei servizi di stoccaggio e, coerentemente con gli orientamenti già attuati nella regolazione, è del tutto ragionevole che rimangano a carico degli utenti finali che ne traggono i benefici, come già oggi avviene - per il recupero della quota dei costi di stoccaggio non recuperati attraverso il conferimento delle capacità di stoccaggio - mediante la componente CRV^{OS} .
- Il documento per la consultazione non tratta il tema del recupero dei costi (*missing revenues*) corrispondenti all'utilizzo differito delle capacità fatte oggetto di “*reshuffling*”. Si ritiene che i mancati ricavi che si genereranno per SRG per effetto dell'utilizzo da parte dei soggetti titolari della capacità precedentemente “*reshufflata*” siano recuperati mediante la componente CV_{FC} o, comunque, in

modalità coerente con gli orientamenti espressi e attuati dall'ARERA nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019. Effettuare tale recupero sulle tariffe di *entry* appare non coerente con gli orientamenti espressi e attuati dall'Arera nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019, tra i quali quello di ripartire i costi della rete di trasporto nazionale tra *entry* ed *exit* in misura (40/60 per il periodo 2018-2019) coerente con l'utilizzo fisico delle capacità di importazione agli *entry* e, parallelamente, di ridurre i costi logistici che concorrono al disallineamento di prezzo tra il PSV e gli *hub* interconnessi: infatti, i ricavi "mancanti" negli anni futuri per effetto del *reshuffling* derivano da capacità il cui utilizzo fisico è stato differito nel tempo, ma che sono state comunque già pre-pagate; in tal senso appare ragionevole assimilare questi ricavi mancanti a fattispecie di costo generate da capacità di *entry* "sovrabbondanti" rispetto alle esigenze di utilizzo fisico, da trattare quindi coerentemente a quanto fatto nell'ambito della metodologia che ha condotto alla definizione della ripartizione *entry/exit* 40/60 del periodo transitorio 2018-2019, ossia coerentemente con una natura di costi infrastrutturali non funzionali al costo di trasporto ma ad esigenze di sicurezza del sistema e come tali da ricondurre sulle *exit* o comunque sugli utenti finali che ne traggono i relativi benefici.

- Si condivide pienamente il rationale che ha condotto Arera alla ripartizione *entry/exit* 40/60 nel corso del periodo transitorio 2018-2019. Tenuto conto delle importanti discontinuità che si ravvisano nel sistema gas a partire dal 2019 e nel corso del prossimo periodo di regolazione (legate alla scadenza dei contratti di trasporto LT e all'ingresso previsto di nuove infrastrutture di importazione), è tuttavia necessario applicare lo stesso rationale in modo "dinamico", intercettando tempestivamente l'effettivo utilizzo fisico della capacità di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata ed aggiornando conseguentemente tale rapporto sulla base di una logica di tipo "*forward looking*" anziché basata sulla media di utilizzo degli anni precedenti come fatto finora.
- Indipendentemente dalla metodologia tariffaria che sarà adottata, è necessaria la responsabilizzazione del trasportatore in relazione ai nuovi investimenti con meccanismi di riconoscimento tariffario che si basino sui costi efficienti sostenuti. Deve essere fatta una attenta valutazione sull'allocazione dei costi relativi ai nuovi investimenti per evitare che questi ultimi possano avere impatti generalizzati sulle tariffe con effetti negativi sulla competitività del mercato Italia.¹

S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.

Come accennato sopra, tenuto conto dell'evoluzione del mercato e dello stato del sistema gas oggetto di regolazione, il primo passo per procedere alla definizione dei nuovi criteri tariffari è quello di definire l'ordine di priorità degli obiettivi che si intendono perseguire, senza il quale è difficile una corretta impostazione dell'approccio alle possibili metodologie tariffarie ed una valutazione compiuta circa la soluzione tariffaria ottimale.

Nell'attuale fase del mercato e del sistema gas - caratterizzata dal venir meno di contratti di trasporto *long-term*, di contratti di approvvigionamento che potrebbero essere oggetto di rinegoziazione, e da esigenze crescenti di flessibilità - gli obiettivi di promozione di uso flessibile ed efficiente delle infrastrutture e di trasparenza, prevedibilità e stabilità dei livelli tariffari appaiono fondamentali, anche in un'ottica di sicurezza del sistema.

In generale, il modo in cui vengono allocati i costi di trasporto può portare a inefficienze per il sistema gas nel suo complesso. Tariffe di trasporto "non appropriate" potrebbero minare: 1) sicurezza dell'approvvigionamento, 2) efficienza produttiva e 3) efficienza allocativa; in particolare, potrebbero:

1. impattare sulla sicurezza di approvvigionamento, rendendo più "allettante" per alcuni fornitori altri mercati, via pipe o GNL;

¹ Tale tema non è affrontato nel DCO 182/2018/R/GAS che ha esclusivamente come oggetto le tariffe. I criteri di determinazione dei ricavi di riferimento delle imprese di trasporto saranno invece oggetto di un successivo DCO la cui pubblicazione ad opera dell'ARERA è prevista tra Maggio e Giugno 2018.

2. indurre l'abbandono di determinate rotte di approvvigionamento che, anche se sottoutilizzate, potrebbero essere rilevanti in termini di sicurezza dell'approvvigionamento, mentre il sistema potrebbe trovarsi a finanziare nuovi investimenti in infrastrutture di importazione tra mercati, minando l'efficienza di costo complessiva;
3. modificare l'ordine di merito delle forniture di gas naturale, con un conseguente aumento del prezzo finale pagato dai consumatori. Ad esempio, l'applicazione di tariffe di trasporto "elevate" solo su alcune rotte di importazione, anche quando non sono congestionate, può modificare i flussi di approvvigionamento rendendo preferibile importare gas da sistemi con prezzi della commodity più elevati: ciò indurrebbe inefficienze allocative, nella misura in cui il prezzo finale pagato dai consumatori risulterebbe superiore a quello che sarebbe se fosse determinato in base ai soli costi marginali delle fonti più economiche.

In un'ottica di efficienza produttiva e allocativa del sistema e di utilizzo efficiente delle infrastrutture, inoltre, è opportuno che i criteri di allocazione dei costi non trascurino:

- l'opportunità di modulare i livelli e le strutture tariffarie in modo da tener conto della diversa elasticità dei diversi tipi di utenti, anche finali, della rete;
- la necessità di una corretta ripartizione *cross-border* dei costi di talune infrastrutture, in base ai benefici da queste apportate.

In prospettiva, per quanto sopra osservato, si ritiene opportuno perseguire criteri di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto improntati a:

- garantire efficienza, competitività e attrattività del mercato italiano;
- promuovere l'uso efficiente delle infrastrutture di trasporto esistenti evitandone il sottoutilizzo;
- trasferire correttamente *cross-border* una parte dei costi emergenti (specie da nuove infrastrutture) in funzione dei benefici arrecati.

Ciò si ritiene perseguibile implementando soluzioni che consentano una corretta allocazione dei costi:

- in relazione alla funzione del servizio effettivo cui tali costi sono riconducibili (fornitura del servizio di trasporto, sicurezza e competitività), come peraltro l'Arera ha già iniziato a fare con le soluzioni definite per il periodo transitorio 2018-2019;
- in relazione ai soggetti beneficiari (Italia / Paesi terzi);

e quindi in concreto:

- enucleando dai costi riconosciuti all'impresa di trasporto quelli riconducibili ai c.d. "Progetti di Interesse Comune", ragionevolmente da recuperare attraverso meccanismi di *cross-border allocation* (diversamente, si farebbero gravare sui consumatori italiani, attraverso incrementi delle *entry* e delle *exit* interne, i costi sostenuti per investimenti volti a configurare l'Italia come un *hub* del gas mentre i corrispondenti benefici verrebbero goduti dagli altri Paesi europei, o si potrebbero delineare livelli di tariffe di *exit* per l'esportazione eccessivamente elevati e tali da scoraggiare l'utilizzo stesso delle nuove infrastrutture);
- valutando, sui costi residui, quale sia la capacità effettivamente funzionale a servire il mercato domestico (e i cui costi è corretto che continuino ad essere allocati agli *entry* sugli utenti che servono clienti in Italia), e quali siano i costi associati alle capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema che invece dovrebbero essere sostenuti dai clienti che ne beneficiano.

Nel merito specifico delle metodologie tariffarie descritte nel DCO e oggetto delle simulazioni pubblicate e illustrate da Snam, va osservato come:

- la mancata conoscenza di come impattino i singoli vincoli fissati dall'ARERA sul modello matriciale (ad es. costo associato a tratte in controflusso pari al 14%, vincolo sul massimo scostamento pari al 30% dei CPU per aree contigue) ne rende difficile una comprensione piena e la possibilità per gli utenti di replicare un calcolo;
- l'esito delle simulazioni "statiche" effettuate dall'impresa maggiore di trasporto evidenziano la necessità che le valutazioni di adeguatezza della metodologia che verrà adottata siano effettuate anche nell'ottica della evoluzione del contesto di mercato e infrastrutturale, intercettando i possibili effetti anche in ottica *forward-looking* sulla base dei più ragionevoli scenari di dotazione infrastrutturale, capacità prenotate e flussi.

S 2. Osservazioni in merito al trattamento delle reti regionali.

S 3. Osservazioni in merito alle tematiche connesse al trattamento delle reti regionali.

L'inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto su rete regionale nel perimetro dei ricavi recuperati tramite tariffe *entry/exit* comporta il recupero dei ricavi riconosciuti riconducibili al trasporto regionale anche in corrispondenza dei punti di uscita verso gli altri Paesi. Di conseguenza tale soluzione avrebbe effetti distorsivi degli scambi transfrontalieri e comporta sussidi incrociati, e andrebbe aggiustata in modo da consentire il recupero dei costi di trasporto su rete regionale sui soli punti di uscita intrasistemici.

Se possibile, pertanto, si consiglia di mantenere i ricavi relativi al servizio di trasporto su rete regionale esclusi dal perimetro tariffario *entry/exit*.

S 4. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili.

La soluzione preferibile è quella rappresentata dall'ARERA nell'ipotesi 2. Le ipotesi 1 e 3, allocando una parte dei costi variabili a monte del PSV – in forma variabile nell'ipotesi 1 e in forma capacitiva nell'ipotesi 3 - non risultano coerenti con alcuni dei condivisibili principi ed orientamenti espressi e già attuati dall'Arera nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019, in particolare con l'orientamento di ridurre i costi logistici che concorrono al disallineamento di prezzo all'ingrosso tra il PSV e gli *hub* interconnessi che, per il periodo 2018-2019, ha trovato attuazione anche grazie alla nuova ripartizione dei costi della rete di trasporto nazionale 40/60 tra *entry* ed *exit*.

Inoltre, ai fini di incentivare il conferimento dello stoccaggio a vantaggio della sicurezza delle forniture, e in coerenza con gli orientamenti espressi dall'ARERA in merito all'opportunità di non prevedere l'applicazione dei costi capacitivi di trasporto da/per le infrastrutture di stoccaggio, sarebbe preferibile non applicare la componente variabile di cui all'ipotesi 2 ai punti di uscita verso stoccaggio. Prevedere l'applicazione del corrispettivo variabile in corrispondenza del punto di uscita verso *hub* stoccaggio comporterebbe, ingiustificatamente, che il gas stoccato venga gravato per due volte del CV (la prima volta all'atto dell'immissione nel sito di stoccaggio, la seconda all'atto della riconsegna del gas ai PdR della rete).

S 5. Osservazioni in merito all'istituzione di un corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.

S 6. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.

Per i motivi di cui al punto precedente, si condivide l'orientamento dell'ARERA a svolgere ulteriori approfondimenti in merito alla possibilità di escludere i punti di uscita verso impianti di stoccaggio dall'applicazione del previsto corrispettivo complementare CV_{FC}, valutando in particolare la coerenza di tale soluzione con i principi e le finalità del Codice TAR.

Come anticipato nelle osservazioni generali in premessa, il documento per la consultazione non tratta il tema del recupero dei costi (*missing revenues*) corrispondenti all'utilizzo differito delle capacità fatte oggetto di

“reshuffling”. Si ritiene che i mancati ricavi che si genereranno per il trasportatore, per effetto dell'utilizzo negli anni futuri da parte dei soggetti titolari della capacità precedentemente *“reshufflata”*, debbano essere recuperati con la componente CV_{FC} o, alternativamente, in modalità coerente con gli orientamenti espressi ed attuati da Arera nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019. Tra tali orientamenti vi erano quelli di ripartire i costi della rete di trasporto nazionale tra *entry* ed *exit* in misura (40/60 per il periodo 2018-2019) coerente con l'utilizzo fisico delle capacità di importazione agli *entry* e, parallelamente, di ridurre i costi logistici che concorrono al disallineamento di prezzo all'ingrosso tra il PSV e gli *hub* interconnessi; i ricavi *“mancanti”* negli anni futuri per effetto del *reshuffling* derivano da capacità il cui utilizzo fisico è stato differito nel tempo, in quanto non si sarebbe reso necessario negli anni precedenti, ma che sono state comunque già pre-pagate negli stessi anni precedenti: in tal senso appare ragionevole assimilare questi ricavi mancanti a fattispecie di costo generate da capacità di *entry* *“sovrabbondanti”* rispetto alle esigenze di utilizzo fisico, da trattare quindi coerentemente a quanto fatto nell'ambito della metodologia che ha condotto alla definizione della ripartizione *entry/exit* 40/60 del periodo transitorio 2018-2019, ossia coerentemente con una natura di costi infrastrutturali non funzionali al costo di trasporto ma ad esigenze di sicurezza del sistema e come tali da ricondurre sulle *exit* o comunque sugli utenti finali che ne traggono i relativi benefici.

S7 Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.

L'Autorità intende valutare l'adozione di una ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita pari a 40/60, in analogia con quanto disposto per il periodo transitorio 2018-2019. Ciò sul presupposto che il rapporto tra capacità conferita e capacità non conferita ai punti di entrata² rappresenti una buona approssimazione del rapporto tra i costi infrastrutturali funzionali a servire il mercato nazionale e i costi associati alle capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema, laddove i primi dovrebbero essere allocati agli utenti ai punti di entrata, mentre i costi per la sicurezza dovrebbero essere recuperati a valle del Punto di Scambio Virtuale (PSV).

Tale razionale, che risponde agli obiettivi di maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale e di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei, è condivisibile ma va adattato all'evoluzione del contesto di mercato. In particolare, come richiamato in premessa, tenuto conto delle importanti discontinuità che si ravvisano nel sistema gas a partire dal 2019 e nel corso del prossimo periodo di regolazione (legate alla scadenza dei contratti di trasporto LT e all'ingresso previsto di nuove infrastrutture di importazione), è necessario applicare lo stesso razionale in modo *“dinamico”*, intercettando tempestivamente l'effettivo utilizzo fisico della capacità di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata ed aggiornando conseguentemente tale rapporto, sulla base di una logica di tipo *“forward looking”* anziché basata sulla media di utilizzo degli anni precedenti come fatto finora.

S8 Osservazioni in merito alle metodologie dei prezzi di riferimento, e in particolare in merito alla coerenza delle ipotesi proposte con gli obiettivi da perseguire di cui al punto 2.4.

S9 Osservazioni in merito alla possibilità di introdurre ulteriori correttivi alle ipotesi 1 e 3 al fine di consentire una corretta attribuzione dei costi relativi alle reti regionali.

Si rimanda alle risposte agli spunti S1-S2-S3.

² Negli ultimi anni termici, la capacità continua conferita ai punti di entrata (ad eccezione dei punti di entrata da stoccaggio, e comprensiva della capacità conferita su base giornaliera) è risultata annualmente pari a circa l'80% della capacità tecnica nei medesimi punti, da cui deriva l'attribuzione ai punti di entrata di una quota di costo pari a circa l'80% del 50% dei costi complessivi, sostanzialmente analoga a quella approvata dall'Autorità per il periodo transitorio, pari al 40%.

S 10. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio.

Secondo quanto delineato dall'Obiettivo strategico 3C di cui al quadro strategico ARERA 2015-2018, per evitare possibili distorsioni nel mercato all'ingrosso l'azione dell'Autorità si è indirizzata alla riforma dei corrispettivi variabili applicati al gas immesso nei punti di entrata, quali ad esempio il corrispettivo a copertura dei costi dello stoccaggio CV^{OS}, con uno spostamento dei medesimi a valle del PSV. L'obiettivo strategico ha portato, con la delibera 60/2015 e a decorrere dall'1 ottobre 2015, all'applicazione del corrispettivo CV^{OS} dalle *entry* alla riconsegna (CRV^{OS}).

La fattispecie, a nostro avviso, è del tutto analoga a quella relativa all'azzeramento della componente *capacity* del trasporto da/verso stoccaggi. Tali costi nella sostanza sono costi riconducibili alla fruizione del servizio di trasporto e di conseguenza il loro recupero, analogamente al CRV^{OS}, andrebbe effettuato a valle del PSV. Tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili a nostro avviso sia il CRV^{OS} sia il recupero dei ricavi associati al condivisibile azzeramento della componente capacitiva del trasporto da e verso stoccaggio andrebbero entrambe recuperate in corrispondenza dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. *city gate*).