

Osservazioni e proposte di Sorgenia S.p.A.

al documento di consultazione ARERA 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



Milano, 31 maggio 2018

Con il presente documento Sorgenia intende esprimere le proprie osservazioni in merito al Documento di Consultazione 182/2018/R/gas (DCO) dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA), recante 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.

In generale, Sorgenia accoglie con favore la consultazione sui criteri di allocazione del costo riconosciuto relativo al trasporto gas per il quinto periodo di regolazione. Per gli operatori, infatti, la possibilità di avere a disposizione con congruo anticipo un quadro normativo chiaro e ben definito rappresenta un fondamentale momento di confronto e comprensione dei principi che guideranno la regolazione futura.

A tal proposito, come già enunciato nella risposta al Documento di Consultazione 114/2018/R/gas, si sottolinea l'importanza di poter far affidamento su di un quadro che garantisca la stabilità del sistema tariffario stesso o perlomeno la sua prevedibilità, a favore non solo degli operatori di mercato, ma anche dei clienti finali. In relazione a ciò, Sorgenia auspica che, a partire dal 2020, ci sia contestualità tra l'avvio dell'anno termico e l'inizio del periodo tariffario, in modo tale da garantire l'armonizzazione degli stessi.

In aggiunta, la Scrivente desidera esprimere il proprio apprezzamento nei confronti dei principi esposti nel Regolamento UE 460/2017 (Codice TAR), debitamente presi in considerazione nel DCO in oggetto. Ci si riferisce, nel dettaglio, alla potenziale inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto sulle reti regionali all'interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto, al passaggio dalla metodologia "a matrice" alla metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità (CWD) e alla conseguente ripartizione entry/exit pari a 50/50. Sorgenia ritiene, infatti, che tali elementi vadano nella corretta direzione di una maggiore semplificazione e prevedibilità delle tariffe di trasporto, come peraltro sottolineato nell'articolo 7 del Codice TAR, nonché di una corretta ed equilibrata ripartizione dei ricavi tra le componenti entry e quelle exit.

Per quanto riguarda invece le potenziali criticità, si ritiene opportuno segnalare come, dall'analisi del DCO in esame, emergano alcuni punti di attenzione che la Scrivente intende porre all'attenzione di codesta Autorità. In particolare, ci si riferisce alla possibilità di introdurre un unico corrispettivo variabile a copertura di tutti i costi variabili, interamente applicato ai punti di uscita (paragrafo 9.8) e in generale al rischio di attribuire i costi di competenza delle reti regionali solamente alla quota di ricavo recuperata agli exit. A giudizio di Sorgenia, infatti, si ritiene che tale scelta possa verosimilmente penalizzare i clienti finali, inclusi quelli di dimensioni maggiori come i termoelettrici. Come meglio esplicitato nello spunto di consultazione S 12, un eccessivo squilibrio di costi a danno degli utenti finali allacciati alla rete di trasporto rischia di tradursi in un irrigidimento della struttura dei costi e in una riduzione della flessibilità, con conseguenze dannose rilevanti soprattutto per i termoelettrici, i quali, non trovandosi nelle

condizioni di poter ribaltare i costi addizionali nelle strategie di *bidding*, andrebbero incontro ad una situazione di potenziale erosione dei margini operativi.

Infine, una considerazione aggiuntiva riguarda il cosiddetto “sconto sulla distanza”, attualmente previsto nel sistema tariffario. A tal proposito, si ritiene di fondamentale importanza preservare tale sconto anche nelle ipotesi di inclusione delle reti regionali nel perimetro dei ricavi recuperabili in tariffa. Infatti, appare del tutto giustificato garantire una mitigazione di costo ai soggetti che, allacciandosi ad una cabina in prossimità della rete di trasporto nazionale, hanno gravato e continuano a gravare significativamente meno sui costi di infrastruttura regionale. In aggiunta, risulta altrettanto rilevante garantire la salvaguardia degli investimenti effettuati di recente dagli operatori sugli impianti che si trovano a distanze ridotte dalla rete nazionale.

Ad ogni modo, per ulteriori dettagli si rimanda ai relativi spunti di consultazione.

<i>S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.</i>
--

Sorgenia condivide gli obiettivi espressi dall'Autorità.

<i>S 2. Osservazioni in merito al trattamento delle reti regionali.</i>

<i>S 3. Osservazioni in merito alle tematiche connesse al trattamento delle reti regionali.</i>

Come anticipato in premessa, Sorgenia è a favore dell'inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto sulle reti regionali all'interno dei ricavi recuperabili attraverso tariffe di trasporto. Per quanto vengano espresse da parte di codesta Autorità delle perplessità inerenti le tempistiche ritenute non compatibili con i tempi di implementazione del Codice TAR, la Scrivente ritiene opportuno rimarcare la necessità di procedere già a partire dal 2020 con la fusione delle reti regionali e rete nazionale, in un'ottica di semplificazione e conseguente prevedibilità della tariffa di trasporto, nonché di agevolazione dell'attività di logistica del gas.

In riferimento alle tematiche connesse al trattamento delle reti regionali, si richiedono maggiori chiarimenti relativi all'ipotesi di corrispettivo regionale applicato ai *cluster*. Risulta infatti di fondamentale importanza, al fine di esprimere un parere ponderato a favore di una delle ipotesi tariffaria, poter disporre di dettagli più specifici sulla possibile definizione dei *cluster*, come ad esempio il valore del corrispettivo applicato e la distanza precisa che definirebbe i diversi *cluster* stessi.

Ad ogni modo, si ribadisce l'importanza di preservare lo “sconto sulla distanza” a prescindere dall'inclusione o esclusione delle reti regionali nell'ambito del perimetro di applicazione della

metodologia, a tutela degli investimenti recenti degli operatori su impianti che si trovano entro 15 km dalla rete nazionale. Tale scenario, peraltro, rappresenta un'eventualità che l'Autorità stessa sembra intenzionata a prendere in considerazione (paragrafo 8.19). A tal proposito si rimarca, come già espresso nella risposta al DCO 413/2017/R/gas, la necessità di riapplicare lo sconto sulla distanza nella sua forma originale, indicizzato totalmente alla distanza, come previsto dalla delibera ARG/Gas 189/09, ossia:

$$CR_r^D = \frac{D}{15} \times CR_r$$

Come emerge dal DCO, il regolatore ha ritenuto opportuno, per il quarto periodo di regolazione, dimezzare tale sconto. Tuttavia, a giudizio della Scrivente, le ragioni che stanno alla base dell'introduzione originaria dello sconto si ritengono tuttora valide e ragionevoli. Ci si riferisce, in particolare, all'articolo 23, comma 3 del decreto legislativo n. 164/00, in cui si legge che *"le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono determinate in relazione ai punti di entrata e di uscita da tale rete, tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali"*.

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

In relazione al corrispettivo per la copertura dei costi variabili, tra le tre opzioni rappresentate, Sorgenia condivide l'opzione 1, relativa alla differenziazione del corrispettivo variabile applicabile ai punti di entrata e di uscita, in modo da mantenere inalterato il contributo dei punti alla copertura dei rispettivi costi. Tutto ciò anche per una ragione di coerenza, in modo tale da continuare ad attribuire correttamente agli entry i costi operativi e i costi a copertura degli autoconsumi e agli exit i costi attualmente recuperati ai punti di riconsegna (costi a copertura di perdite e GNC).

In riferimento alla componente per il recupero dei ricavi, se ne condivide l'introduzione, posto che l'entità della stessa sia resa nota con congruo anticipo, in modo tale da garantire i già citati principi di certezza e stabilità tariffaria.

- S 7. Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.*

Sorgenia intende sottolineare come, nonostante la motivazione citata nella Delibera 575/2017/R/gas di spostare parte dei costi di rete a valle del PSV per ridurre lo spread tra il mercato all'ingrosso italiano con i principali hub europei possa risultare condivisibile, e tuttavia non corredata da una sufficiente evidenza che ne assicuri l'esito proposto, l'attuale ripartizione entry/exit pari a 40/60 comporta un aggravio eccessivo inequivocabile dei costi sui punti di exit, inclusi i termoelettrici, a fronte invece del già citato risultato incerto. Pertanto, la Scrivente ribadisce l'invito rivolto a codesta Autorità, già espresso in risposta al DCO 413/2017/R/gas, ad adottare alcune soluzioni che vadano nella direzione di mitigare gli impatti derivanti da tale scelta. Tutto ciò anche nell'ottica di garantire un maggior allineamento con i principi esposti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera e) del Codice TAR, in cui si legge che, nell'eventuale implementazione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, la ripartizione entry/exit debba essere pari a 50/50.

S 8. 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.

S 9. 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.

Sorgenia esprime il proprio apprezzamento nel valutare il passaggio dalla metodologia "a matrice" alla metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità (CWD), ritenendo quest'ultima maggiormente allineata con gli obiettivi esplicitati al punto 2.4, in particolar modo in riferimento al perseguimento di una maggiore semplicità nella determinazione dei corrispettivi tariffari e conseguentemente una loro maggiore prevedibilità.

Tuttavia, al fine di poter esprimere un giudizio pienamente coerente, si ritiene opportuno richiedere maggiore chiarezza sui dettagli tecnici che stanno alla base delle metodologie proposte. Ad esempio, nel caso di implementazione della CWD, sarebbe appropriato conoscere con esattezza quale capacità considerare per il calcolo dei corrispettivi di trasporto. Se si trattasse della capacità contrattuale prevista, come accennato al paragrafo 6.14, essa potrebbe non corrispondere a quella effettivamente conferita e ciò potrebbe dunque comportare una variazione potenzialmente rilevante delle tariffe di trasporto da un anno all'altro, con effetti negativi non solo per gli operatori, ma anche per i clienti finali.

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

S 11. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi impianti di Gnl.

Sorgenia concorda con l'introduzione di uno sconto minimo, pari al 50%, sulle tariffe di trasporto da e per stoccaggio. Non si approva, invece, la proposta dell'Autorità di innalzare tale sconto al 100%, dal momento che l'ulteriore incremento comporterebbe un aumento tariffario addizionale su tutti i punti di entrata e di uscita, a fronte di un beneficio incerto per gli operatori di mercato. Infatti, per quanto si condividano le finalità di garantire maggiore flessibilità del sistema e sicurezza dell'approvvigionamento, non si ritiene che uno sconto del 100% vada nella direzione di assicurare un maggior incentivo per gli operatori ad utilizzare lo stoccaggio, in quanto tale sconto non rientrerebbe nelle tariffe pagate dagli operatori stessi, bensì in quelle pagate dall'Impresa maggiore di stoccaggio.

In riferimento al potenziale sconto ai punti interconnessi con gli impianti di rigassificazione, si condivide la prospettiva dell'Autorità di non introdurre tale sconto, affinché non si producano eventuali effetti distorsivi relativi alle decisioni di importazione del gas e si eviti un ulteriore incremento tariffario a discapito di tutti gli operatori di mercato

S 12. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali.

Si condivide l'orientamento dell'Autorità a mantenere inalterato il livello dei moltiplicatori di capacità inferiore all'anno, fatta eccezione per quelli relativi ai punti di riconsegna termoelettrici. Tali valori, infatti, risultano ancora troppo elevati e continuano a rendere eccessivamente oneroso l'utilizzo di prodotti di capacità infra-annuale, disincentivandone l'uso per i termoelettrici.

Sorgenia intende dunque sottolineare la necessità di salvaguardare la sopravvivenza e l'efficiente funzionamento degli impianti termoelettrici in un momento di grave incertezza del sistema, dovuto anche ai ritardi nella partenza del *capacity market* ed alla continua e progressiva erosione dei margini di riserva del sistema nazionale elettrico, evidenziando l'importanza che venga garantita la flessibilità e non venga intaccata la contendibilità dei termoelettrici stessi. Come accennato in premessa, il rischio tangibile per tutti gli impianti termoelettrici legato agli oneri aggiuntivi sui prodotti di capacità infra-annuale, oltre che in generale ai corrispettivi variabili applicati solo agli exit, consiste in un irrigidimento

della struttura dei costi e una riduzione della già citata flessibilità, quest'ultima caratteristica imprescindibile dei termoelettrici stessi.

<p><i>S 13. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale, e del connesso meccanismo perequativo e dei clienti finali connessi a tali reti.</i></p>

Non si hanno osservazioni in merito.