

## OSSERVAZIONI GENERALI

Edison accoglie con favore la consultazione di ARERA relativa agli orientamenti iniziali sulle metodologie tariffarie e l'allocazione dei costi relativi al quinto periodo di regolazione. Apprezziamo in modo particolare l'ampia ricognizione sulla metodologia tariffaria in vigore, rappresentata nella seconda parte del documento, nonché il coinvolgimento dell'Impresa Maggiore di Trasporto nel processo consultivo, con la richiesta esplicita di effettuare simulazioni ad hoc e di renderle note agli operatori con un workshop dedicato.

Al contempo ci preme rimarcare quanto segue:

- È importante che il futuro quadro tariffario venga **completato in tempi brevi**, in modo tale da agevolare la definizione di un contesto di maggiore certezza per le future negoziazioni di contratti di importazione, in considerazione del fatto che il nuovo periodo regolatorio traguarderà l'anno termico 2019/20, anno particolarmente rilevante per il sistema gas italiano, per la cessazione di importanti impegni "take or pay".
- È altrettanto cruciale considerare gli impatti della riforma tariffaria in maniera estesa, considerando anche i **possibili effetti sul mercato elettrico italiano nel suo complesso**, alla luce del ruolo rilevante rivestito dalla produzione termoelettrica quale fonte di flessibilità per il sistema elettrico. Per tale motivo, riteniamo che una ripartizione dei ricavi di trasporto con una percentuale di recupero superiore al 60% dai punti di exit andrebbe evitato e comunque debba essere valutato con molta cautela, al fine di limitare l'insorgenza di oneri non altrimenti recuperabili sulla capacità in uscita prenotata dalle utenze termoelettriche.  
Sempre con l'obiettivo di limitare gli impatti sull'utenza termoelettrica, riteniamo che anche la valorizzazione dei corrispettivi applicati sulle riconsegne debba essere resa nota agli operatori con **adeguato anticipo**, al fine di sterilizzare possibili effetti negativi sui costi sostenuti dagli impianti di produzione termoelettrica e, in particolare, sulle vendite di energia elettrica effettuate a termine. A tal fine, intendiamo proporre la definizione di un valore massimo, con un anticipo di almeno dodici mesi, per tutti quei corrispettivi variabili la cui frequenza di aggiornamento è inferiore all'anno. Tale valore dovrebbe aggiornarsi nel tempo a seconda delle necessità di gettito.
- Riteniamo importante ribadire, come già fatto nel passato, che ARERA proceda quanto prima allo spostamento a valle degli oneri variabili che oggi vengono applicati sul gas immesso in rete (ad esempio si consideri la componente  $CV_{FG}$ , per il recupero dei ricavi garantiti ai terminali regolati). Questo andrebbe nella direzione di quanto prospettato dalla stessa Autorità nell'ambito dell'ultimo Quadro Strategico. Ci riferiamo, in particolare, all'obiettivo strategico OS 3 "Riforma corrispettivi variabili sul gas immesso [3.c]", che prevede la riforma dei corrispettivi variabili applicati al gas immesso nei punti di entrata, con uno spostamento dei medesimi a valle del PSV al fine di evitare possibili distorsioni nel mercato all'ingrosso. Una simile riforma permetterebbe di esprimere un

prezzo all'ingrosso più indicativo dei fondamentali economici e quindi più rappresentativo del costo del gas per il mercato italiano.

- Ci preme evidenziare la necessità di una trattazione unitaria delle tematiche relative alla disciplina dei conferimenti ai punti di uscita/riconsegna delle reti di trasporto. Sono ormai numerosi gli atti che disciplinano o intendono riformare la materia (es: progetto pilota per le utenze termoelettriche/ DCO 114/2018 sulla Revisione dei processi di conferimento della capacità ai punti di riconsegna della rete di trasporto etc). Riteniamo che trattandosi di una disciplina complessa, sia quanto mai opportuno trattare in maniera organica i provvedimenti tariffari e quelli più strettamente connessi ai conferimenti, al fine di permettere una migliore comprensione degli impatti delle modifiche proposte.

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

Condividiamo gli obiettivi generali proposti da ARERA. Ci preme peraltro rimarcare l'estrema importanza di assicurare, tra gli altri, la **trasparenza e replicabilità della tariffa** (obiettivo A) e la **cost reflectivity** (obiettivo B)), anche al fine di scongiurare l'insorgere di nuovi contenziosi tariffari. Infatti, come espresso in occasione delle risposte ai precedenti DCO in materia di tariffe per il trasporto del gas, riteniamo fondamentale che i criteri tariffari adottati dall'Autorità siano pienamente rispondenti al principio di corretta attribuzione dei costi del servizio (*cost-reflectivity*), come peraltro sancito dal Regolamento Europeo n. 715/2009 e, più in generale, dalle recenti evoluzioni della normativa europea (TAR Network Code).

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

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

Concordiamo con la volontà di ARERA di valutare con molta attenzione gli esiti derivanti dall'inclusione della rete regionale nel perimetro della rete nazionale, al di là dell'interpretazione letterale del codice TAR che sembrerebbe propendere per tale ipotesi. Va peraltro considerato che l'inclusione delle reti regionali avrebbe come effetto quello di implicare "per costruzione" il recupero dei costi anche dagli exit point verso l'estero, cosa che non ci sembra vada nell'ottica di garantire il rispetto dell'obiettivo b) **cost reflectivity**.

Dal nostro punto di vista è fondamentale il **mantenimento dello sconto distanza** per le utenze collocate entro i 15km della rete nazionale. Infatti, in un'ottica di *cost reflectivity*, il corrispettivo CRr è sempre stato storicamente «ridotto» per punti di consumo situati ad una distanza inferiore a 15 km dalla rete di

trasporto nazionale. (I costi sostenuti da Snam Rete Gas per servire il punto di riconsegna diminuiscono, infatti, a tali distanze).

L'ipotesi di esclusione della RR dal perimetro della RTN sembra ad oggi essere la soluzione che più facilmente permette di conservare la logica dello sconto distanza. Tuttavia, è di estrema importanza per gli utenti poter avere elementi di dettaglio circa la configurazione di tale sconto sia nell'ipotesi di inclusione delle RR che nell'ipotesi di esclusione (anche in considerazione della formulazione dello sconto "per cluster" proposta da ARERA che vorrebbe superare l'attuale meccanismo). Auspichiamo quindi che nella prossima consultazione siano forniti ulteriori elementi, insieme a simulazioni di dettaglio elaborate dall'impresa Maggiore di Trasporto. Ad ogni modo, una riduzione di tale sconto non può che vederci **nettamente contrari**<sup>1</sup>.

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

La proposta di applicare un corrispettivo variabile applicato ai soli punti di uscita ci vede favorevoli, pertanto **non sosteniamo l'ipotesi 1** tra quelle proposte, in quanto prevede l'applicazione anche ai punti di entrata. Per quanto riguarda il perimetro di applicazione del corrispettivo variabile e il conseguente driver per il suo dimensionamento, **siamo invece contrari al ricomprendere i punti di uscita verso impianti di stoccaggio**.

Tale inclusione, che capiamo derivare da una lettura puntuale del TAR Network Code, ci sembra però priva di logica, soprattutto in un contesto regolatorio che ha come obiettivo quello di "sgravare" il costo dello stoccaggio (ad esempio prevedendo uno sconto minimo del 50% per le tariffe di trasporto sull'hub stoccaggio). L'applicazione di un variabile ai flussi verso stoccaggio – oltre a penalizzare gli utenti che ne fanno uso – rischia in ultima istanza di scoraggiarne l'utilizzo. Non è peraltro evidente come andrebbe ad impattare l'attuale impianto di definizione del prezzo di riserva per l'assegnazione delle capacità di stoccaggio. Sul punto auspichiamo una riflessione approfondita di ARERA, che non prescinda dall'importanza che la risorsa stoccaggio riveste nel sistema italiano, rispetto agli altri paesi UE.

La nostra preferenza tra opzione 2 e 3 non può quindi prescindere da ulteriori chiarimenti circa il perimetro di applicazione del corrispettivo variabile; inoltre, come già espresso nel documento inviato all'Impresa Maggiore di trasporto a commento delle simulazioni fornite durante il workshop del 2 maggio, riterremmo utile poter avere delle simulazioni anche relativamente al valore del CV nelle tre diverse ipotesi prospettate.

---

<sup>1</sup> Peraltro, Edison, facendo affidamento sulla normativa e i suoi presupposti, ha posizionato la maggior parte delle sue centrali entro 15 km di distanza e ha realizzato in proprio il collegamento con la RR, per evitare ritardi nella realizzazione, che avrebbero compromesso l'avvio della centrale e le relative autorizzazioni. Inoltre, Edison utilizza lo sconto distanza per coprire i costi annui di manutenzione e per recuperare parte dell'investimento, non ancora ammortizzato.

**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.**

Come già anticipato nella risposta al precedente documento di consultazione (DCO 413/17), la proposta di recuperare eventuali ricavi tramite un corrispettivo variabile complementare **ci vede favorevoli**, anche considerando che **qualora fosse fissato con congruo anticipo**<sup>2</sup>, ciò permetterebbe di renderlo più facilmente trasferibile a valle, con la conseguenza che - nel caso dell'utenza termoelettrica - tale costo sarebbe sostenuto dall'utilizzatore finale, per cui tale capacità è stata acquistata.

Riteniamo comunque importante che sia fatta salva **la logica del fattore correttivo attuale** che permette di recuperare l'eventuale gettito mancante su più anni nel caso di un importo consistente. Si potrebbe ad esempio pensare ad un sistema che stimi in prima battuta il valore del CV complementare, rendendolo noto con anticipo e recuperando successivamente eventuali sfridi. Questo garantirebbe una maggiore prevedibilità per gli utenti, in particolare per l'utenza termoelettrica, prevenendo eventuali impatti negativi sulle vendite a termine già concluse dagli operatori.

Per quanto riguarda il driver di dimensionamento di tale corrispettivo, nel richiamare le osservazioni fatte al punto precedente, **riteniamo che debbano essere esclusi i punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio.**

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

Concordiamo con la proposta di ARERA di mantenere la ripartizione 40:60 per il prossimo periodo regolatorio.

Con riferimento alla ripartizione più opportuna per tener conto dell'eventuale inclusione della rete regionale, che come detto in precedenza ci vedrebbe contrari in caso di riduzione dello sconto distanza, riteniamo ragionevole attribuire esclusivamente alla quota di exit i costi relativi alla rete regionale, così come proposto al punto 10.17 del DCO.

**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.**

---

<sup>2</sup> Si vedano anche le Osservazioni Generali del presente documento.

**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.**

Con riferimento alle metodologie proposte, stante le riflessioni riportate allo spunto S1 e S2 sulle reti regionali, l'ipotesi 2 ci pare l'unica – tra quelle proposte – in grado di NON garantire il rispetto del principio di *cost reflectivity* richiamo al punto 2.4 lettera b). Con una ripartizione dei ricavi 50: 50 tra entry ed exit una parte dei ricavi da RR verrebbe recuperata anche dagli entry della rete, cosa a nostro parere non accettabile.

**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.**

Con riferimento agli sconti da applicarsi ai corrispettivi di trasporto relativo a impianti di stoccaggio e GNL, in entrambi i casi sosteniamo l'applicazione di uno **sconto pari al 50%**.

Con riferimento al caso dello **stoccaggio**, la proposta di ARERA di uno sconto del 100% avrebbe un impatto a nostro parere eccessivo sull'aumento dei corrispettivi di entry ed exit della rete; inoltre, la percentuale di sconto del 50% garantisce la possibilità di mantenere una struttura di pagamento in parte simile all'attuale: il corrispettivo scontato applicato all'hub stoccaggio dovrebbe infatti a nostro avviso continuare ad essere recuperato mediante l'applicazione del CRV<sub>05</sub>. Peraltro, come richiamato nelle osservazioni generali, anche in questo caso il mantenimento del corrispettivo a copertura dei costi di trasporto legati allo stoccaggio a valle del PSV, opera in aderenza agli attuali obiettivi strategici dell'Autorità, evitando così possibili effetti distorsivi sui mercati all'ingrosso.

Con riferimento al **GNL**, a differenza di quanto proposto da ARERA, riteniamo che uno sconto pari al 50% - che avrebbe un impatto limitato sulle tariffe di entry - potrebbe costituire un fattore positivo nell'ambito dell'evoluzione del sistema gas nazionale verso assetti più di mercato, in linea con la recente introduzione dei meccanismi d'asta per la valorizzazione della capacità di rigassificazione. Tutto ciò aiuterebbe a rendere più appetibile il nostro Paese per le forniture di GNL, contribuendo così a diminuire gli oneri di sistema legati al (mancato) utilizzo dei terminali.

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

Condividiamo la proposta di ARERA di mantenere inalterato in questa fase il livello dei moltiplicatori attualmente vigenti.

**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.**

Per le reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale (come nel caso della Sardegna), l'Autorità ipotizza l'adozione di una metodologia semplificata, con l'applicazione di una tariffa cd. a "francobollo" determinata in funzione della capacità dei punti di entrata e di uscita/riconsegna della rete. A nostro avviso sarebbe opportuno tenere in considerazione l'esigenza di non penalizzare i consumatori delle aree in via di metanizzazione anche per la determinazione del valore del suddetto "francobollo". Pertanto, sarebbe opportuno **prevedere misure di socializzazione dei costi, anche in relazione al trasporto**. Del resto, senza adeguate misure di sostegno agli investimenti in nuove fonti energetiche alternative e di socializzazione dei costi su ampia scala, risulta difficile perseguire l'allineamento delle tariffe applicabili agli utenti delle reti isolate rispetto a quelle del resto dell'Italia peninsulare e incoraggiare l'abbandonando di combustibili più inquinanti e senz'altro più onerosi per il sistema nel lungo termine.