



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI
AL DOCUMENTO DI 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

31 maggio 2018

INDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. CONSIDERAZIONI GENERALI | 2 |
| 2. ORIENTAMENTI INIZIALI IN MATERIA DI METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO | 4 |
| 3. ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIRI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO..... | 10 |
| 4. ATTIVITA' CONNESSE ALLE TEMATICHE OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE | 11 |

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione “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”, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 29 marzo 2018. Vengono, di seguito, richiamate alcune considerazioni di carattere generale, rimandando alle successive sezioni del documento per un’analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

In linea generale, si ritengono condivisibili gli obiettivi della riforma avviata dall’Autorità volti a individuare un sistema tariffario che garantisca trasparenza, replicabilità del calcolo dei corrispettivi, non discriminazione degli utenti nonché aderenza dei prezzi di riferimento ai costi del servizio di trasporto in maniera da evitare sussidi incrociati e limitare possibili effetti distorsivi sugli scambi transfrontalieri.

Più in particolare, si ritiene che la metodologia tariffaria sinora applicata nel sistema italiano (c.d. “Matrice”) abbia adeguatamente promosso il perseguimento dei sopra citati obiettivi, consentendo di determinare corrispettivi di entrata ed uscita che tengano conto dei principali *driver* di costo del servizio ovvero distanza, capacità nonché dei costi specifici di investimento in funzione dei diversi diametri della rete. Ciononostante, tenuto conto delle disposizioni introdotte dal nuovo Codice Europeo, si comprende la volontà dell’Autorità di valutare l’introduzione di metodologie alternative (i.e. *Capacity Weighted Distance*) caratterizzate da una maggiore semplicità di calcolo e da una più facile prevedibilità di evoluzione dei corrispettivi da parte degli utenti, seppur tali metodologie possano risultare meno puntuali nell’attribuzione dei costi del servizio.

Con riferimento all’inclusione delle reti regionali nel perimetro entry-exit, si evidenzia come la distanza di trasporto su tali reti sia trascurabile rispetto a quella rilevata sulla rete nazionale (distanza media di trasporto su rete nazionale nell’ordine di 800 km contro i 20 km di distanza media su rete regionale) con il potenziale effetto di attribuire agli utenti che utilizzino la sola rete nazionale una quota rilevante dei costi di rete regionale. Si ritiene pertanto opportuno ai fini del calcolo dei corrispettivi entry-exit mantenere il perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento alla sola rete nazionale, eventualmente prevedendo che i corrispettivi di uscita risultanti dalla metodologia vengano applicati ai punti di riconsegna unitamente all’attuale

corrispettivo di rete regionale (quest'ultimo eventualmente ridefinito per *cluster* di distanza dalla rete nazionale).

In merito alla copertura dei costi operativi di natura fissa, si ritiene che, anche al fine di semplificare la struttura dei corrispettivi tariffari, tali costi possano essere integralmente attribuiti alla componente *capacity*. In relazione alla quota parte dei ricavi riconosciuti correlati ai volumi trasportati, che saranno oggetto delle prossime consultazioni, la scrivente Società si riserva di fornire a codesta Autorità le relative osservazioni nell'ambito della risposta al documento di consultazione relativo ai criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti.

Con riferimento alla copertura dei costi variabili associati ai volumi trasportati (autoconsumi, perdite e gas non contabilizzato, nonché ETS ed energia elettrica) si ritiene che per tali componenti di costo debbano essere previsti opportuni meccanismi di conguaglio che consentano la completa sterilizzazione del rischio prezzo e del rischio volume in analogia con quanto previsto dalla regolazione in vigore per i consumi di gas presso le centrali di compressione. Tali meccanismi di completa sterilizzazione trovano peraltro già applicazione in altri settori regolati. Potrebbero essere previsti meccanismi premianti volti ad incentivare comportamenti virtuosi da parte dell'operatore nel contenimento delle suddette componenti di costo. In tale ambito un importante contributo potrebbe venire dall'implementazione del riassetto dell'attività di misura presso i punti di riconsegna della rete di trasporto. Si ritiene preferibile mantenere l'attribuzione di corrispettivi ai punti di entrata ed uscita, anche se espressi in termini monetari.

Con riferimento all'introduzione di un corrispettivo variabile complementare per il recupero dei ricavi si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità che consentirebbe di attribuire i costi del servizio riferiti ad un determinato anno agli utenti che abbiano effettivamente beneficiato dell'utilizzo dell'infrastruttura. In particolare si ritiene che, nei limiti consentiti dal Codice TAR, tale corrispettivo complementare debba poter essere attivato in funzione degli scostamenti riscontrati in corso d'anno tra i ricavi riconosciuti e i ricavi effettivamente conseguiti. In relazione al tasso di interesse da applicare sui fattori correttivi si segnala a codesta Autorità la necessità di utilizzare valori che rispecchino quanto più possibile i tassi di mercato e che risultino coerenti con le tempistiche di conguaglio.

2. ORIENTAMENTI INIZIALI IN MATERIA DI METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO

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

Gli obiettivi di intervento dell'Autorità in coerenza alla metodologia prevista dal Codice TAR, volti a garantire trasparenza e replicabilità della tariffa, *cost reflectivity*, non distorsione degli scambi transfrontalieri nonché delle scelte di approvvigionamento ed un utilizzo flessibile ed efficiente delle infrastrutture si ritengono condivisibili.

In tale prospettiva sia l'attuale metodologia di derivazione tariffaria c.d. "Matrice" prevista dal sistema italiano che la metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità prevista all'articolo 8 del Codice TAR (CWD) rispondono agli obiettivi sopra riportati. In particolare si ritiene che la metodologia "Matrice" possa favorire una maggiore *cost reflectivity* della tariffa, in quanto determinata considerando oltre ai driver di capacità e distanza anche i flussi dominanti nella rete ed il costo specifico di investimento per diametro di metanodotto. Viceversa la metodologia CWD si caratterizza per una maggiore semplicità ed immediatezza di calcolo limitandosi tuttavia ai soli driver di capacità e distanza. Si segnala inoltre come gli obblighi di pubblicazione recentemente introdotti dal Codice TAR garantiscano una migliore comprensione della metodologia a "Matrice" oggi utilizzata eliminando di fatto la percezione di una sua maggiore complessità e minore trasparenza.

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

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

Relativamente all'inclusione dei costi di rete regionale nel perimetro entry-exit, pur comprendendo le considerazioni espresse dall'Autorità nel documento di consultazione, si evidenzia come la distanza di trasporto su tali reti sia trascurabile rispetto a quella rilevata sulla rete nazionale (distanza media di trasporto su rete nazionale nell'ordine di 800 km contro i 20 km di distanza media su rete regionale). In virtù di quanto sopra, l'inclusione delle reti regionali nel perimetro entry-exit avrebbe il potenziale effetto di attribuire agli utenti che utilizzano la sola rete nazionale una quota rilevante dei costi di rete regionale. Si ritiene pertanto opportuno ai fini del calcolo dei

corrispettivi entry-exit mantenere il perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento alla sola rete nazionale, eventualmente prevedendo che i corrispettivi di uscita risultanti dalla metodologia vengano applicati ai punti di riconsegna unitamente all'attuale corrispettivo di rete regionale (quest'ultimo eventualmente ridefinito per *cluster* di distanza dalla rete nazionale). Tale fattispecie consentirebbe tra l'altro di evitare elementi di eccessiva complessità che andrebbero a discapito della trasparenza nella determinazione dei corrispettivi.

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

Si evidenzia come il Codice TAR all'articolo 4 comma 3 lettera a.iii preveda la possibilità di esprimere il corrispettivo a copertura dei costi variabili oltre che in termini monetari anche in natura. Pertanto, ove ritenuto opportuno dall'Autorità, si ritiene che possa essere mantenuto un trattamento analogo a quello attualmente in vigore.

Qualora l'Autorità intendesse invece prevedere una valorizzazione in termini monetari, in merito alla copertura dei costi operativi di natura fissa, si ritiene che, anche al fine di semplificare la struttura dei corrispettivi tariffari, tali costi possano essere integralmente attribuiti alla componente *capacity*. In relazione alla quota parte dei ricavi riconosciuti correlati ai volumi trasportati, che saranno oggetto delle prossime consultazioni, la scrivente Società si riserva di fornire a codesta Autorità le relative osservazioni nell'ambito della risposta al documento di consultazione relativo ai criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti.

Con riferimento alla copertura dei costi variabili associati ai volumi trasportati (autoconsumi, perdite e gas non contabilizzato, nonché ETS ed energia elettrica)¹ si ritiene che per tali componenti di costo debbano essere previsti opportuni meccanismi di conguaglio che consentano la completa sterilizzazione del rischio prezzo e del rischio volume in analogia con quanto previsto dalla regolazione in vigore per i consumi di gas presso le centrali di compressione.

¹ In particolare si evidenzia come i costi dei certificati ETS siano soggetti a dinamiche di mercato difficilmente prevedibili e non nel controllo dell'operatore di trasporto, e per i quali si prevede un trend di significativo rialzo.

Si ritiene preferibile mantenere l'attribuzione di corrispettivi ai punti di entrata ed uscita, anche se espressi in termini monetari, in quanto consentono una maggiore *cost reflectivity* del servizio.

In relazione al perimetro di applicazione si condivide l'interpretazione dell'Autorità del Codice TAR che presuppone l'inclusione tra i punti di entrata per l'eventuale applicazione dei corrispettivi anche dei punti di entrata da impianti di stoccaggio e tra i punti di uscita i punti di uscita verso impianti di stoccaggio ed esportazioni, così come i *driver* per la determinazione dei corrispettivi a copertura dei costi variabili. Si segnala tuttavia come con riferimento allo stoccaggio la necessità di evitare una duplice applicazione del/i corrispettivo/i variabile/i. In merito ai quantitativi di gas naturale immessi e prelevati si ritiene tuttavia più opportuno utilizzare stime annuali formulate dall'impresa maggiore di trasporto invece di dati storici dell'anno t-2, che potrebbero incorporare particolari situazioni contingenti o non considerare dinamiche di evoluzione della domanda.

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.

La scadenza progressiva dei contratti di lungo periodo unitamente a strategie di *booking* degli utenti sempre più orientate al breve periodo, anche grazie alla flessibilità dei servizi di trasporto offerti, determinerà nei prossimi anni una crescente difficoltà nella stima delle capacità conferite da utilizzare per il calcolo dei corrispettivi nonché una maggiore volatilità nei ricavi annualmente conseguiti dall'impresa di trasporto.

Alla luce di quanto sopra, la proposta dell'Autorità di prevedere l'istituzione di un corrispettivo variabile complementare per il recupero dei ricavi, volto a minimizzare il differenziale tra i ricavi riconosciuti per l'anno in oggetto e quelli effettivamente conseguiti, si ritiene condivisibile. Tale corrispettivo consentirebbe di attribuire i costi del servizio riferiti ad un determinato anno agli utenti che abbiano effettivamente beneficiato dell'utilizzo dell'infrastruttura.

In particolare si ritiene che tale corrispettivo complementare debba poter essere attivato in funzione degli scostamenti riscontrati in corso d'anno tra i ricavi riconosciuti e i ricavi effettivamente conseguiti. Tale fattispecie trova peraltro già applicazione nel Regno Unito dove è previsto che l'impresa di trasporto possa fatturare specifici corrispettivi variabili differenziati per punti di entrata e punti di uscita in caso di previsione di una *under-recovery* dei ricavi di capacità ai punti di entrata ed uscita stessi.

In merito al perimetro di applicazione del corrispettivo complementare, si condivide l'intenzione dell'Autorità di svolgere ulteriori approfondimenti in relazione alla possibilità di escludere i punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio. Con riferimento al driver per il dimensionamento del corrispettivo si rimanda alla risposta indicata al precedente punto di discussione S4. La Società si rende disponibile sin d'ora per svolgere eventuali analisi che si rendano necessarie.

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

Con riferimento alla ripartizione entry/exit per i soli ricavi di rete nazionale, l'orientamento dell'Autorità di confermare l'attuale split 40-60 si ritiene condivisibile.

In merito all'inclusione della rete regionale nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, si rimanda alle osservazioni formulate in risposta agli spunti di consultazione S2 e S3. Si conferma nuovamente la disponibilità a supportare l'Autorità per ulteriori analisi/elaborazioni che si rendano necessarie per valutare tale opzione.

Qualora invece l'Autorità intendesse comunque ampliare il perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento anche alla rete regionale, le percentuali indicate nel documento di consultazione risultano coerenti con i pesi relativi dei ricavi di rete nazionale e regionale. Anche in un'ottica di maggiore stabilità e trasparenza nella determinazione dei corrispettivi si ritiene che tale ripartizione possa rimanere costante nel corso del prossimo periodo di regolazione, salvo variazioni oltre a soglie predefinite che possano giustificare un aggiornamento in corso periodo.

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.

Le ipotesi oggetto di analisi nel documento di consultazione presentano diversi *trade-off*, come indicato dalla stessa Autorità.

Si ritiene che l'attuale metodologia di determinazione dei corrispettivi di trasporto si caratterizzi per l'elevata *cost-reflectivity* nell'attribuzione dei costi del servizio agli utenti. La conferma di tale metodologia consentirebbe inoltre di limitare le potenziali discontinuità nel livello dei corrispettivi applicati nei diversi punti di entrata, uscita e riconsegna tra il quarto ed il quinto periodo di regolazione. Si segnala altresì come la proposta dell'Autorità di mantenere inalterata la simulazione dei flussi alla punta per l'intero periodo di regolazione elimini un elemento di variabilità dei corrispettivi, favorendone prevedibilità e trasparenza.

Viceversa la metodologia CWD si caratterizza per una maggiore semplicità ed immediatezza di calcolo e da una più facile prevedibilità di evoluzione dei corrispettivi, limitandosi tuttavia ai soli driver di capacità e distanza. In tal senso si comprende la volontà dell'Autorità di valutare anche in considerazione del Codice Europeo l'introduzione di tale metodologia, seppure meno puntuale nell'attribuzione dei costi del servizio.

Relativamente all'inclusione dei costi di rete regionale nel perimetro entry-exit, si rimanda alle considerazioni espresse nelle risposte agli spunti di consultazione S2 e S3.

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 aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio si condividono gli orientamenti espressi dall'Autorità nel documento di consultazione.

Con riferimento agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di rigassificazione, si ritiene che la scelta di una loro adozione o meno vada valutata oltre che in relazione a possibili effetti distorsivi sulle scelte di importazione anche in considerazione dei potenziali benefici in termini di maggiore utilizzo delle infrastrutture esistenti.

3. ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIRI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO

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

Si ritiene che i moltiplicatori e i fattori stagionali debbano essere valutati e dimensionati in modo da favorire quanto più possibile un utilizzo efficiente e continuativo dell'infrastruttura. In particolare si ritiene che, anche al fine di favorire la stabilità e la prevedibilità dei corrispettivi di trasporto, tali fattori debbano essere determinati in modo da incentivare conferimenti di maggiori durate e utilizzi dell'infrastruttura anche in periodi non di punta dei consumi, eventualmente incrementando i valori oggi applicati, nei limiti previsti dal Codice TAR.

In relazione al loro ambito di applicazione si condividono gli orientamenti dell'Autorità di prevederne l'applicazione a tutti i punti di interconnessione transfrontalieri sia per le capacità di entrata che di uscita. Si ritiene tuttavia possa essere opportuno applicare moltiplicatori e fattori stagionali differenziati tra punti di entrata e di uscita.

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.*

Con riferimento al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale e del relativo meccanismo perequativo, si ritiene che il sistema entry-exit debba essere mantenuto unico a livello nazionale, prevedendo eventualmente specifici corrispettivi per tali reti isolate. A tale riguardo si conferma la disponibilità della scrivente Società ad effettuare eventuali approfondimenti dovessero essere necessari.



4. ATTIVITA' CONNESSE ALLE TEMATICHE OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Con riferimento alle attività di coinvolgimento dei soggetti interessati alla pubblicazione degli esiti delle simulazioni sviluppate sulle ipotesi considerate nella Parte III del DCO, si riportano di seguito i commenti ed osservazioni ricevuti corredati dalle controdeduzioni della Società.

| Soggetto | Commenti/Osservazioni | Controdeduzione |
|---------------------------|--|--|
| 2B ENERGIA SpA/CCT | <ol style="list-style-type: none"> 1. Esplicitare le assunzioni relative a flussi/capacità (eventuali ipotesi adottate con riferimento al tema del <i>reshuffling</i>) 2. Considerare non solo l'attuale assetto di rete ma anche i possibili scenari futuri. 3. Considerare un eventuale ribaltamento dello sconto previsto per i punti di <i>entry/exit</i> dagli stoccaggi solo sui Punti di Uscita e non anche sui Punti di Entrata in RN. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Le assunzioni utilizzate ai fini della determinazione dei corrispettivi per l'anno 2018 ed utilizzate anche nell'ambito delle simulazioni previste dal documento di consultazione sono pubblicate sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi. Tali capacità considerano anche le ipotesi relative al tema del <i>reshuffling</i> 2. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete. Eventuali ipotesi di evoluzione potranno essere utilizzate ove previsto dalle disposizioni adottate dall'Autorità. 3. La modalità di ribaltamento richiesta non sembra compatibile con le disposizioni del Codice TAR. Tale fattispecie inoltre modificherebbe lo split <i>entry/exit</i>. |
| EDISON EDF GROUP | <ol style="list-style-type: none"> 1. Esplicitare i valori relativi alle "capacità prevista in conferimento" utilizzata come driver di costo per i calcoli. 2. Non sono state fatte assunzioni sui flussi previsti in import dopo il 2020 per nessun punto di <i>entry</i> della rete nazionale. 3. Effettuare un'analisi di <i>sensitivity</i>, al variare della capacità prevista in conferimento ai diversi punti di entrata nella rete nazionale, tenendo in considerazione il differente contributo delle diverse fonti di import post 2020, al fine di evidenziare i potenziali effetti derivanti dalle diverse scelte di importazione degli operatori di mercato. 4. Nelle simulazioni non viene considerato uno sconto delle tariffe di trasporto per gli <i>entry/exit</i> dagli stoccaggi pari al 100% come prospettato nel DCO. 5. Simulare gli effetti di una riduzione (sconto del 50%) o totale assenza (sconto del 100%) al fine di valutare l'impatto sugli altri <i>entry point</i> da GNL. 6. Nell'ipotesi di esclusione delle reti regionali dal perimetro di applicazione della nuova metodologia tariffaria (rif. "Ipotesi 0" e "Ipotesi 4", di cui al par. 11 del DCO), simulare scenari di clusterizzazione di punti omogenei al fine di mantenere una differenziazione dei corrispettivi di rete regionale applicati in base alla distanza (rif. par. 8.21 del DCO). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Le assunzioni utilizzate ai fini della determinazione dei corrispettivi per l'anno 2018 ed utilizzate anche nell'ambito delle simulazioni previste dal documento di consultazione sono pubblicate sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi. 2. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete. Eventuali ipotesi di evoluzione potranno essere utilizzate ove previsto dalle disposizioni adottate dall'Autorità. 3. Vedi 2 4. Le simulazioni richieste saranno oggetto di approfondimento con l'Autorità al fine di valutare ulteriori ipotesi tariffarie 5. Vedi 4 6. Vedi 4 7. L'incidenza dei corrispettivi variabili in termini % rispetto ai ricavi è indicata dall'Autorità nel documento di consultazione (rif. Paragrafo 9.8) per ciascuna delle ipotesi 8. La simulazione richiesta sarà oggetto di approfondimento con l'Autorità. 9. Simulazione non richiesta nell'ambito del DCO. L'Autorità fornisce indicazioni in merito al punto 9.14 del DCO. |

| | | |
|---------------|---|--|
| | <ol style="list-style-type: none"> 7. Esplicitare i corrispettivi variabili in esito alle tre diverse ipotesi formulate dall'Autorità coerentemente con le disposizioni di cui al Codice TAR. 8. Si richiede la possibilità di rendere disponibile una possibile stima della tariffa c.d. a "francobollo", nel caso della Sardegna determinata in funzione della capacità dei punti di entrata e di uscita/riconsegna della rete isolata, anche in considerazione degli investimenti previsti nel Piano Decennale 2017 9. non viene simulato l'impatto derivante dalle diverse modalità di recupero dei ricavi, di cui al par. 9.12. | |
| ANIGAS | <ol style="list-style-type: none"> 1. Considerare nelle simulazioni lo scenario di mercato che si sta andando a delineare (in particolare in termini di assunzioni sulle capacità in conferimento, tenuto conto della prossima scadenza dei contratti LT e la scarsa propensione degli operatori ad assumere nuovi impegni LT). 2. Indagare come mai gli esiti in termini di corrispettivi tariffari del trasporto dei due modelli di determinazione dei prezzi di riferimento considerati ("a matrice" e CWD) siano così diversi tra loro. 3. Pubblicazione, prima della consultazione finale, il dettaglio dello scenario di mercato, dei flussi e delle capacità previste in conferimento per il 5PRT, con distinguo delle capacità in conferimento considerate agli <i>exit</i> e alle riconsegne nell'ipotesi o meno di riforma dei processi di conferimento della capacità di trasporto di cui al DCO 114/2018. 4. Pubblicazione di ulteriori <i>sensitivity</i> che prendano in considerazione diverse ipotesi relative al peso delle tratte in controflusso, all'introduzione di vincoli di omogeneità dei corrispettivi di <i>entry</i>/per tipologia di <i>entry</i>, di diversa minimizzazione delle differenze tra corrispettivi di <i>entry/exit</i>, etc 5. Svolgimento di ulteriori simulazioni e analisi di impatto, estendendo la <i>sensitivity</i> agli elementi metodologici dei modelli indagati e ai criteri di allocazione dei costi esistenti e futuri su <i>entry/exit</i>. 6. L'inclusione della rete regionale nel perimetro per l'applicazione della metodologia dei corrispettivi <i>entry/exit</i> può generare sussidi incrociati e distorsioni. 7. Lo sconto del 50% sui corrispettivi di trasporto all'hub stoccaggio andrebbe recuperato a valle del PSV, analogamente al CRVOS. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete. Eventuali ipotesi di evoluzione potranno essere utilizzate ove previsto dalle disposizioni adottate dall'Autorità. 2. Le differenze sono riconducibili ai diversi driver di allocazione del costo che per la Matrice oltre a capacità e distanza tengono in considerazione anche i flussi di rete e investimenti specifici per tratta in funzione di diametri e portate 3. Eventualmente da prevedere in base agli esiti della consultazione e delle disposizioni dell'Autorità. 4. Le simulazioni richieste saranno oggetto di approfondimento con l'Autorità al fine di valutare ulteriori ipotesi tariffarie 5. Vedi 4 6. Tale considerazione si ritiene in linea generale condivisibile e deve essere valutata nell'ambito degli obiettivi di intervento dell'Autorità di cui al paragrafo 2 del DCO. 7. La modalità di riattribuzione richiesta non sembra compatibile con le disposizioni del Codice TAR. Tale fattispecie inoltre modificherebbe lo split entry/exit. |

| | | |
|---------------------------------|--|---|
| IREN MERCATO SpA | <ol style="list-style-type: none"> 1. E' corretto affermare che: gli scenari da ipotizzati diano un'idea delle proporzioni tra i corrispettivi dovute all'applicazione delle nuove metodologie ma, in futuro, i corrispettivi in sé potranno cambiare anche in modo decisivo rispetto a quelli scritti nelle tabelle oggetto di simulazione, in quanto dipenderanno dalle due grandi questioni ancora aperte: revisione vincolo ricavi e nuove modalità di conferimento. 2. Rendere noto il valore VINCOLO DI RICAVO riconosciuto a SNAM 3. Rendere disponibili le <i>slides</i> proiettate all'incontro del 2/5/2018 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete. 2. I dati richiesti sono pubblicati sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi. 3. Le slide presentate sono state pubblicate nella medesima pagina di informativa sul workshop del 2/5/2018. |
| IREN SpA | <ol style="list-style-type: none"> 1. Non è stato considerato l'impatto di eventuali nuove infrastrutture. 2. Non sono state valorizzate le proposte legate alle nuove modalità di conferimento delle capacità di trasporto (decorrenza 2020). 3. Le simulazioni sono state effettuate ipotizzando un uguale valore di Capacità in Riconsegna e in Exit ma non è stato specificato se tale criterio si applichi indistintamente a tutte le tipologie di riconsegna. 4. Nel tentativo di verificare, approfondire e confrontare i 5 scenari tariffari, gli stessi sono stati applicati alle attuali capacità conferite in capo allo Shipper Iren Mercato: i valori così calcolati risultano tra loro diversi tanto da non farci sentire confidenti in merito ai risultati ottenuti. <ol style="list-style-type: none"> a) Noi ci attendevamo, a livello si sistema Italia, che gli scenari fossero all'incirca equivalenti per Snam e che conducessero ad un introito simile, spostando solo i ricavi da un tipo di corrispettivo all'altro. In quale punto del nostro ragionamento stiamo sbagliando? b) Nell'ipotesi di applicazione degli scenari 2 e 3, il fattore determinante sarà comunque il vincolo dei ricavi? Per cui i corrispettivi risulterebbero tutti aumentati per rispettare tale vincolo? c) E' corretto affermare che: gli scenari da voi ipotizzati danno un'idea delle proporzioni tra i corrispettivi dovute all'applicazione delle nuove metodologie ma, in futuro, i corrispettivi in sé potranno cambiare anche in modo decisivo rispetto a quelli scritti nelle tabelle oggetto di simulazione, in quanto dipenderanno dalle due grandi questioni ancora aperte: <ol style="list-style-type: none"> i) revisione vincolo ricavi ii) nuove modalità di conferimento d) Dove possiamo trovare il valore VINCOLO DI RICAVO riconosciuto a SNAM? E' pubblicato sul vostro sito o in qualche delibera ministeriale? e) Dove possiamo trovare le slides proiettate all'incontro di Milano del 2/5/2018? | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete e di conferimento delle capacità. 2. Vedi 1. Le simulazioni richieste saranno oggetto di approfondimento con l'Autorità al fine di valutare ulteriori ipotesi tariffarie 3. Nel caso di inclusione della rete regionale nell'ambito della metodologia tariffaria entry-exit, ai punti di uscita sono state considerate, ai fini della determinazione delle tariffe, le capacità previste in riconsegna per ciascuna area di uscita. Viceversa, nel caso di esclusione della rete regionale, ai punti di uscita sono state considerate le capacità previste nelle aree di uscita (differenti rispetto alle capacità previste in riconsegna). 4. <ol style="list-style-type: none"> a) Gli scenari sono equivalenti in quanto determinati sulla base del medesimo vincolo dei ricavi. Verificare se siano state applicate le capacità utilizzate ai fini della determinazione delle tariffe, pubblicate sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi b) In ogni scenario sarà determinante il vincolo dei ricavi per cui i corrispettivi potrebbero variare al variare del di tale vincolo (in aumento o diminuzione) c) Affermazione condivisibile. d) Vincolo dei ricavi e ulteriori grandezze per la determinazione dei corrispettivi sono pubblicate sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi. e) Le slide presentate sono state pubblicate nella medesima pagina di informativa sul workshop del 2/5/2018. |

| | | |
|---|---|--|
| EFET - European Federation of Energy Traders | <ol style="list-style-type: none"> 1. Suggerimento di includere delle simulazioni per periodo tariffario 2020-2023. 2. Esplicitare le previsioni di capacità contrattuale prevista ai punti di entrata e di uscita e le ipotesi associate, nonché la quantità e la direzione del flusso di gas per l'entrata e l'uscita punti e ipotesi associate (come gli scenari di domanda e offerta per il flusso di gas in condizioni di picco). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per consentire una comparabilità degli esiti delle simulazioni con gli attuali corrispettivi 2018 sono state mantenute le stesse ipotesi di assetto di rete e di conferimento delle capacità. 2. Le assunzioni utilizzate ai fini della determinazione dei corrispettivi per l'anno 2018 ed utilizzate anche nell'ambito delle simulazioni previste dal documento di consultazione sono pubblicate sul sito internet di Snam nella sezione business e servizi. |
| SORGENIA SpA | <ol style="list-style-type: none"> 1. In riferimento al Documento sulle simulazioni dei corrispettivi di trasporto posto in consultazione da Snam, vorrei avere, se possibile, un chiarimento in merito al corrispettivo regionale utilizzato per le simulazioni stesse (CRr). In particolare, esso viene posto pari a 1,147792. Sul tariffario relativo all'anno in corso, presente sul sito di Snam, il CRr è pari a 1,323162. Il CRr utilizzato nelle simulazioni è dunque decurtato di quale componente? Inoltre, esso è sempre unico a livello nazionale? | <ol style="list-style-type: none"> 1. Il CRr utilizzato per le simulazioni, secondo quanto indicato nel DCO al punto 15.2, è stato rideterminato pro-forma a partire dal valore approvato per l'anno 2018 (1,323162 €/a/Smc/g) senza considerare il cd. "sconto distanza". |
| UNIPER Global Commodities SE | <ol style="list-style-type: none"> 1. Favorevole all'Ipotesi 1, metodologia a matrice comprendente le reti regionali nel perimetro per la determinazione delle tariffe <i>entry/exit</i>, uno <i>split entry/exit</i> pari a 28/72 e uno sconto del 50% sulle tariffe per l'hub di stoccaggio. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Nessuna osservazione. |