



AUTORITA' DI REGOLAZIONE PER ENERGIA RETI E AMBIENTE

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"

**Osservazioni e proposte ASSOGAS - IGAS
Milano, 31 maggio 2018**

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Le scriventi Associazioni manifestano apprezzamento riguardo al documento di consultazione in oggetto (DCO) contenente i primi orientamenti dell'Autorità in merito all'individuazione della corretta metodologia tariffaria e dei criteri di allocazione agli utenti dei costi riconosciuti, in coerenza con la normativa europea in materia di armonizzazione delle strutture tariffarie. Abbiamo apprezzato le simulazioni tariffarie richieste all'impresa maggiore di trasporto, sebbene ravvisiamo mancanza di chiarezza nei dati di *input* delle diverse ipotesi modellizzate, in termini di flussi, capacità previste in conferimento e nuovi investimenti nelle infrastrutture nazionali.

La progressiva modifica dell'assetto capacitivo prevista per il prossimo periodo regolatorio, in conseguenza dell'ormai prossima scadenza di molti degli attuali contratti di importazione *long term* e dell'aumento della capacità in esportazione rende lo scenario futuro ancora più incerto. La trasparenza e la prevedibilità delle ipotesi sottostanti al modello tariffario costituiscono, a nostro avviso, elementi chiave per la scelta da parte degli operatori della più appropriata metodologia tariffaria. Pertanto, riteniamo particolarmente utile che l'impresa maggiore di trasporto effettui ulteriori simulazioni a supporto dell'analisi.

In tale mutevole contesto, auspichiamo inoltre che l'Autorità completi in tempi brevi il quadro tariffario per il prossimo quadro regolatorio in materia di tariffe.

È oltremodo importante valutare attentamente tutti gli impatti della riforma delle tariffe gas sul mercato elettrico italiano, in considerazione del contributo determinante della produzione termoelettrica alla flessibilità del sistema elettrico italiano, al fine di non generare costi non recuperabili sulla capacità prenotata in uscita. Inoltre, auspichiamo che il dimensionamento dei corrispettivi per la copertura dei costi variabili applicabili ai quantitativi di gas prelevati nei punti di riconsegna, sia definito con congruo anticipo, così da garantire la prevedibilità dei costi sostenuti dagli impianti termoelettrici e industriali e non generare possibili distorsioni di mercato.

Infine, è fondamentale che agli operatori del trasporto venga garantito il corretto riconoscimento dei costi sostenuti nonché la remunerazione degli investimenti effettuati, secondo le attuali logiche che determinano il vincolo dei ricavi.

Rimandiamo ai singoli spunti di consultazione per le osservazioni di dettaglio.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE

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

Le scriventi Associazioni condividono gli obiettivi generali proposti dall'Autorità, tra cui la trasparenza e replicabilità della tariffa (obiettivo A) e la *cost reflectivity* (obiettivo B).

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

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

Riguardo al trattamento delle reti regionali, esprimiamo perplessità riguardo alla possibilità di inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto sulle reti regionali all'interno dei ricavi della rete nazionale.

Riteniamo, infatti, che l'attuale meccanismo di allocazione dei costi mediante un corrispettivo a "francobollo" possa essere sufficientemente appropriato, ai fini dell'allocazione opportuna dei costi relativi alla rete regionale. Inoltre, ulteriori motivazioni che ci fanno propendere per l'esclusione della rete regionale vanno rintracciate anche nella diversa natura della due reti: la rete regionale - diversamente da quella nazionale - presenta caratteristiche strutturali differenti in termini di distanze medie dei singoli tratti e non si configura come un sistema propriamente *entry-exit*, direzionando i flussi all'interno di ambiti territoriali ben delimitati.

Pertanto, eventuali nuovi criteri di ripartizione dei costi relativi alla rete regionale meritano di essere ulteriormente approfonditi al fine di non creare effetti distorsivi e discriminanti tra le diverse tipologie di utenze della rete nazionale. Del resto, la stessa Autorità sembra confermare la propria volontà di mantenere separate le due reti, come avviene oggi, pur garantendo la corretta implementazione dei dettami del Codice TAR.

Oltre a quanto sopra esposto per la rete regionale, ciò che rivela ai fini delle nostre valutazioni è lo sconto distanza, cioè la riduzione dei corrispettivi tariffari applicati proporzionalmente alla distanza dei punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri dalla rete nazionale dei gasdotti. Il mantenimento di tale meccanismo di riduzione del corrispettivo CRr, previsto dalla vigente regolazione, ci sembra propedeutico a conseguire l'obiettivo di rispetto del principio della *cost reflectivity*, in virtù del fatto che consente una differenziazione dei corrispettivi regionali sulla base di *driver* di distanza.

L'attuale sistema tariffario risulta, infatti, aderente ai costi sostenuti dalle utenze sottostanti, determinati in funzione delle scelte di localizzazione, rispetto alla rete nazionale, degli impianti industriali e/o delle centrali termoelettriche. Va ricordato che la remunerazione di tali investimenti prevede necessariamente orizzonti temporali di recupero molto estesi e la stabilità del quadro regolatorio non può che favorire tale aspetto.

Per le considerazioni di cui innanzi, si condivide pienamente la volontà dell'Autorità di mantenere degli sconti sulla base di specifici *driver* di distanza. A tal riguardo, richiediamo all'Autorità di concedere ulteriori chiarimenti ed esplicitare meglio le logiche di implementazione dello sconto, anche nell'ipotesi di riconfigurazione per *cluster* da sottoporre, eventualmente, agli operatori tramite successive consultazioni.

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

Tra le ipotesi alternative proposte dall'Autorità in merito alla ridefinizione dei corrispettivi variabili, escluderemmo l'ipotesi 1, in considerazione del fatto che alcuni costi verrebbero recuperati dai ricavi sui quantitativi di gas naturale immessi in rete nei punti di entrata gravando ancora sul costo delle importazioni.

Siamo concordi, invece, nel dimensionamento di un corrispettivo variabile esclusivamente sui quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita. L'individuazione di un corrispettivo unico per la copertura di tutti quei costi sostenuti dalle imprese di trasporto e classificabili come "variabili" porterebbe benefici in termini di semplificazione, oltre che consentire l'aderenza ai principi di *cost reflectivity*.

Tuttavia, in merito alla definizione del *driver* dei volumi per il calcolo del corrispettivo variabile, non siamo d'accordo con l'inclusione dei punti di uscita verso impianti di stoccaggio. Stante la regolazione vigente, i volumi di gas movimentati da/verso stoccaggio non sono ricompresi nel perimetro di applicazione del corrispettivo variabile. Pertanto, auspichiamo che, anche nel prossimo periodo di regolazione tariffaria, i punti di interconnessione con gli stoccaggi vengano debitamente esclusi dal calcolo per non generare ulteriori oneri per gli operatori di stoccaggio, che già sostengono il costo variabile in ingresso e/o uscita della rete di trasporto. Tale richiesta ci sembra coerente con gli orientamenti espressi dall'Autorità stessa al punto 9.16 del DCO in merito alla possibilità di escludere i punti di uscita verso impianti di stoccaggio dall'applicazione del corrispettivo integrativo CV_{FC}, pur rispettando i principi del Codice TAR.

Lo stoccaggio, nell'assetto del mercato del gas in Italia, rappresenta la fonte di maggior flessibilità per gli operatori e le differenti dinamiche legate al suo utilizzo permettono di perseguire obiettivi diversi, come ad esempio l'ottimizzazione di portafoglio, oltre che il puro bilanciamento della rete. Ogni ulteriore onere applicabile sui flussi da/verso stoccaggio andrebbe a compromettere sensibilmente le operazioni legate all'utilizzo degli stoccaggi e, conseguentemente, andrebbe a sminuirne il valore.

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

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

Come anticipato nel precedente punto di consultazione, siamo favorevoli al recupero mediante l'applicazione di un corrispettivo variabile degli eventuali ammanchi nei ricavi attribuibili alla componente *capacity*.

Tuttavia, riteniamo che la definizione di tale nuovo corrispettivo, se pur di natura residuale, debba necessariamente rispettare i seguenti requisiti:

- essere noto e prevedibile e, possibilmente, fissato con congruo anticipo, al fine di consentire la sua trasferibilità a valle sull'utilizzatore finale;
- essere recuperabile eventualmente su più anni, in coerenza con la logica del fattore correttivo attuale che permette di spalmare l'eventuale gettito mancante su più anni, nel caso di un importo consistente. Questo garantirebbe una maggiore prevedibilità per gli utenti, prevenendo eventuali impatti negativi sulle vendite a termine già concluse dagli operatori.

Per le stesse ragioni espresse circa il dimensionamento del corrispettivo variabile CV e, concordi con gli orientamenti iniziali dell'Autorità, riteniamo che debbano essere esclusi dal calcolo i punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio.

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

Con riferimento alla ripartizione entry/exit, riteniamo che l'attuale ripartizione 40:60, peraltro già modificata a valle degli esiti della consultazione 413/2017/R/gas, sia sufficientemente adeguata a garantire il rispetto degli obiettivi proposti dall'Autorità. Un'ulteriore modifica dello split dei ricavi potrebbe gravare su alcune tipologie di utenti e non consentire una corretta ripartizione dei costi capacitivi. A tal riguardo, riteniamo che il criterio di ripartizione dei costi infrastrutturali debba essere il più possibile prevedibile e pressoché stabile nei diversi periodi regolazione.

Nel caso di eventuale inclusione dei ricavi relativi alle reti regionali nel perimetro dei ricavi nazionali di trasporto, concordiamo nella proposta avanzata dall'Autorità di ripartire secondo logica entry/exit 28/72, in quanto i costi relativi alle reti regionali sarebbero attribuiti esclusivamente ai punti di exit e da questi ultimi recuperati.

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.

Per quanto finora espresso, ci appare difficile esprimere una preferenza esplicita per una delle ipotesi proposte dall'Autorità, non avendo a disposizione, almeno in questa fase di orientamento iniziale, tutti gli elementi a supporto di un'analisi di tipo quantitativo.

Tuttavia, da una valutazione preliminare, sembrerebbe che l'ipotesi 2 possa essere la meno condivisibile, salvo ulteriori approfondimenti, in quanto, in caso di inclusione dei ricavi di rete regionale, una parte di questi verrebbe recuperata mediante i punti di entrata nella rete nazionale, ben lontani dalle logiche di trasporto su rete regionale.

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.

Riguardo all'aggiustamento dei corrispettivi di stoccaggio, siamo favorevoli all'applicazione della quota del 50%, percentuale minima richiesta dal Codice TAR. Diversamente, la proposta dell'Autorità di applicare uno sconto pari al 100% alla tariffa di trasporto da/verso impianti di stoccaggio comporterebbe un mero aumento dei corrispettivi capacitivi, sia in entry che in exit, senza apportare alcun beneficio agli utenti dello stoccaggio. A nostro avviso, il meccanismo previsto dalla regolazione vigente di recupero dei ricavi di trasporto "a valle" mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV_{OS}, anziché tramite tariffa di trasporto per gli operatori, assicura di già la massima efficienza nell'allocazione delle risorse di stoccaggio. Pertanto, ci esprimiamo favorevoli all'applicazione dello sconto minimo del 50% pur di assicurare il massimo incentivo al conferimento dello stoccaggio anche in ragione delle scelte in materia di sicurezza del sistema gas.

Riguardo agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di GNL, nonostante l'Autorità sembri intenzionata a non applicare alcuno sconto almeno in questa prima fase, ci preme invece fare un'ulteriore riflessione sulle potenzialità del GNL in Italia e sul contributo che potrebbe apportare in termini di diversificazione delle diverse fonti di approvvigionamento del sistema nazionale del gas. Sempre nel rispetto dei principi del Codice TAR, crediamo che debba essere valutata comunque l'ipotesi di considerare uno sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti di GNL, anche in misura del 50%, con l'obiettivo di contribuire ad eliminare alcune barriere all'ingresso e ridurre gli oneri aggiuntivi di sistema dovuti al sottoutilizzo dei terminali.



Con riferimento agli oneri addizionali sopra richiamati (componenti CV_{FG} , per il recupero dei ricavi garantiti ai terminali regolati, e componente φ , a copertura degli eventuali squilibri di perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo di capacità CRr unico a livello nazionale) è opportuno valutarne il trasferimento a valle del PSV, analogamente a quanto si prospetta per i restanti costi variabili.

In generale, la riduzione degli oneri applicati al gas immesso in rete porterebbe, come beneficio generale per il sistema, la riduzione dei costi logistici legati alle importazioni e, quindi, un maggiore allineamento dei prezzi all'ingrosso al PSV con i principali hub europei.

S 12. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali

Condividiamo la proposta dell'Autorità 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". Per questo motivo rimandiamo alle risposte delle scriventi Associazioni al DCO 216/18 circa l'opportunità di prevedere misure di socializzazione dei costi, anche in relazione al trasporto.

Dichiarandoci come sempre a completa disposizione per fornire ogni eventuale ulteriore osservazione o chiarimento, porgiamo cordiali saluti.

