

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n. 347/2018/R/GAS
Criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti relativi al servizio di trasporto del gas naturale
per il quinto periodo di regolazione – *Orientamenti iniziali***

San Donato Milanese, 23 luglio 2018

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 347/2018/R/GAS *“Criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti relativi al servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Orientamenti iniziali”* (di seguito: DCO). Tenuto conto che si tratta di orientamenti iniziali, ci riserviamo la possibilità di effettuare ulteriori osservazioni sugli argomenti del presente di DCO nel corso delle prossime consultazioni che afferiscono alla definizione del quadro di regolazione del trasporto relativo al SPR.

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

Si condividono gli obiettivi espressi dall'ARERA. In particolare, il mutato contesto di mercato, e l'esigenza di promuovere l'efficienza tanto nell'uso delle infrastrutture quanto nella realizzazione e gestione delle stesse, rende necessario introdurre meccanismi di selezione degli investimenti basati su metodologie di analisi costi benefici (ACB).

Tuttavia, in merito alla gestione/regolazione dei progetti di investimento riteniamo che l'applicazione della *Cross-Border Cost Allocation* (CBCA) solo ai PIC non rispecchi le effettive esigenze. Come già espresso in precedenti consultazioni, la scrivente società ritiene che, come per i progetti identificati come PIC a cui è applicabile la CBCA, il medesimo approccio dovrebbe essere adottato anche in relazione a progetti infrastrutturali di tipo *cross-border* non identificati come PIC, stante l'utilità per i Paesi limitrofi e la conseguente ragionevole contribuzione, da parte di questi ultimi, al costo di realizzazione delle infrastrutture proporzionalmente ai benefici conseguibili.

S 2. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione

Si condivide la proposta dell'Autorità di confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che contemperino adeguatamente la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario e l'esigenza che lo stesso venga rivisto in tempo per adeguarsi alle evoluzioni di mercato.

S 3. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo.

S 4. Osservazioni in merito al rapporto sugli output degli interventi di sviluppo.

Vediamo favorevolmente l'orientamento dell'Autorità a rivedere progressivamente gli attuali criteri “ibridi” di riconoscimento dei costi verso un approccio che consideri una logica di riconoscimento dei costi basata sulla spesa totale che possa dare incentivi equilibrati agli operatori per la minimizzazione dei costi del servizio, come auspicato dall'Autorità nel DCO 413/2017/R/GAS.

Considerato il contesto attuale che rivela la presenza di una dotazione infrastrutturale di gran lunga eccedente quella funzionale a garantire la fornitura dei clienti anche nel medio termine, l'introduzione degli elementi dell'approccio *totex* proposta dall'Autorità, orientati ad una maggiore trasparenza su costi e benefici generati dagli interventi di sviluppo e ad una maggiore attenzione relativamente all'evoluzione della spesa, vanno nella condivisa direzione di maggiore selettività degli investimenti.

Concordiamo inoltre che affinché le attività di monitoraggio e di valutazione degli investimenti soggetti ad ACB raggiungano efficacemente l'obiettivo di riduzione della spesa, queste debbano determinare chiari risvolti in termini di riconoscimento tariffario.

S 5. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione del capitale investito riconosciuto.

L'Autorità pare orientata a confermare l'utilizzo dei fattori FC^N e FC^R per gestire eventuali scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati patrimoniali di preconsuntivo e quelli risultanti dalla proposta tariffaria definitiva. Alla luce di ciò non è del tutto chiaro come dovrebbe operare il nuovo corrispettivo unitario variabile CV_{FC} finalizzato al recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity*. In ogni caso condividiamo l'introduzione del CV_{FC} come strumento per recuperare i mancati ricavi capacitivi consentendo maggior prevedibilità e maggior continuità ai livelli dei corrispettivi capacitivi della tariffa di trasporto.

Sosteniamo la proposta dell'Autorità di introdurre specifiche misure regolatorie che incentivino le imprese di trasporto ad operarsi per ottenere l'erogazione di contributi pubblici di natura comunitaria a copertura dei costi infrastrutturali.

S 6. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito ai criteri per l'individuazione di un range ragionevole, anche sotto il profilo della significatività del campione statistico, di valori del Basset che tenga conto, da un lato, dei valori riscontrati con riferimento a società europee che svolgono l'attività di trasporto gas operanti in Paesi dell'area euro con rating elevato e, dall'altro, delle evidenze derivanti dai valori relativi a imprese che pur non svolgendo in modo esclusivo l'attività di trasporto operano in Paesi con rating elevato, tenendo conto degli effetti dello svolgimento di attività a più elevato rischio.

S 7. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento.

Condividiamo l'esigenza di prevedere vite utili utilizzate a fini regolatori coerenti con le vite utili effettive. In questo modo è possibile garantire una maggior aderenza della remunerazione riconosciuta alle imprese di trasporto con l'effettiva utilità dei cespiti, coerente con i valori iscritti a bilancio.

S 8. Osservazioni in merito alla determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.

S 9. Osservazioni in merito all'opportunità di considerare il 2017 come anno di riferimento per la determinazione del costo operativo riconosciuto.

Si condivide l'opportunità di aggiornare con cadenza annuale i volumi di riferimento per il dimensionamento dei corrispettivi unitari variabili per consentire una maggior coerenza dei volumi utilizzati per il calcolo con l'evoluzione della domanda.

In ogni caso, per garantire maggiore prevedibilità e stabilità nella determinazione delle tariffe, è necessario considerare un meccanismo sufficientemente prevedibile che compensi gli scostamenti di anno in anno tra i volumi effettivamente immessi e quelli previsti.

L'applicazione del corrispettivo variabile in corrispondenza dei punti di entrata e di uscita verso *hub* stoccaggio comporterebbe, ingiustificatamente, che il gas stoccato venga gravato per due volte del CV (in entrata: la prima volta all'atto dell'immissione nel sito di stoccaggio, la seconda all'atto della riconsegna del gas ai PdR della rete; in uscita: la prima volta all'atto dell'immissione in stoccaggio la seconda volta all'atto della riconsegna).

Di conseguenza, ai fini del dimensionamento del corrispettivo unitario variabile CV non devono essere considerati né i quantitativi di gas immessi né quelli prelevati da stoccaggio.

Come già espresso nell'ambito della risposta al DCO 182/2018/R/GAS, si sottolinea la preferenza per l'applicazione di un corrispettivo variabile indifferenziato ai punti di uscita, ad esclusione dei punti di uscita verso stoccaggio.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione.

Come anticipato nella risposta agli spunti di consultazione S.3/S.4, accogliamo con favore e sosteniamo l'orientamento dell'Autorità di introdurre logiche di maggiore selettività nelle decisioni di investimento la cui remunerazione ed incentivazione dipende dai risultati del rapporto B/C e dall'ACB che individuano l'effettivo grado di utilità dell'investimento per il sistema.

Per evitare distorsioni nel meccanismo di incentivazione dei nuovi investimenti, riteniamo opportuno che nel calcolo del rapporto B/C siano considerati esclusivamente i benefici dell'investimento effettivamente arrecati al sistema nazionale e i relativi costi imputabili. Questi ultimi dovrebbero infatti essere attribuiti correttamente in proporzione ai benefici che il Paese trae dall'investimento.

Una volta determinato il costo d'investimento attribuibile all'Italia, per la sua corretta allocazione in corrispondenza dei punti di entrata e di uscita è poi necessario valutare quali di questi costi siano associati a:

- le capacità effettivamente funzionali a servire il mercato domestico (i cui costi è corretto che continuino ad essere allocati *agli entry/exit* sugli utenti che servono clienti in Italia);
- le capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema, che dovrebbero essere sostenuti dai clienti che ne beneficiano.

In aggiunta, al fine di incentivare ulteriormente il trasportatore ad effettuare le migliori stime possibili del costo di investimento e minimizzare la differenza tra costi stimati di investimento e costi effettivi, proponiamo di integrare la proposta dell'Autorità di cui al capitolo 12 prevedendo che qualora il costo effettivo di investimento sia superiore al costo stimato, tale differenza sia remunerata ad un livello inferiore rispetto alla remunerazione base.

Stime migliori dei costi di investimento, e quindi una riduzione della quota di ricavi da recuperare dovuti al *lag* regolatorio di riconoscimento degli investimenti, contribuiscono a fornire maggiore prevedibilità dei ricavi complessivi e quindi del valore delle tariffe di trasporto.

S 12. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.

Come espresso in risposta al DCO 182/2018/R/gas, ribadiamo il nostro sostegno all'ipotesi di applicare, a copertura di costi operativi, autoconsumi, perdite di rete e GNC, un corrispettivo variabile indifferenziato applicato ai punti di uscita, ad esclusione dei punti di uscita verso stoccaggio.

S 15. Osservazioni in merito alla gestione a regime dei fattori correttivi.

S 16. Osservazioni in merito alla gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi.

Si condivide l'orientamento ad introdurre un nuovo corrispettivo unitario variabile CV_{FC} finalizzato al recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity* che potrebbe consentire di ridurre l'attuale soglia di copertura del 2% dei fattori correttivi FC^R e FC^N .

Si condivide inoltre l'opportunità di non confermare il meccanismo di perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile CV considerato il ridimensionamento del rischio –volume in capo all'impresa di trasporto. In questo modo si contribuisce alla maggior prevedibilità del corrispettivo CV.