



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

SGI condivide l'intento dell'Autorità di effettuare nel corso del prossimo periodo regolatorio approfondimenti sul controllo complessivo della spesa (totex).

In uno scenario di decarbonizzazione e ridotta crescita dei consumi di gas non si può non condividere l'intento dell'Autorità. Tale scopo è conseguibile tanto il più efficacemente quanto più esso non comporti modifiche sostanziali dei principi di fondo dell'assetto della regolazione per i nuovi investimenti.

Criteri che vincolano il riconoscimento dei costi agli esiti delle valutazioni degli schemi di Piano decennale (Piano) sembrano non rispecchiare pienamente lo spirito delle disposizioni del Decreto Legislativo 23 maggio 2000, n. 164 il quale prevede all'articolo 23 di assicurare alle imprese una congrua remunerazione del capitale investito, fintanto che esso sia stato impiegato in modo efficiente, e potrebbe introdurre elementi di discrezionalità ed incertezza nel quadro regolatorio cui gli operatori fanno riferimento nel pianificare i propri investimenti.

SGI condivide la necessità di rivedere l'assetto dell'erogazione del servizio di misura (proprietà degli impianti di misura in capo alle imprese di trasporto) nel Trasporto gas soprattutto per perseguire obiettivi di riduzione delle perdite fisiche e contabili.

SGI condivide l'intento di introdurre con la necessaria gradualità logiche di selettività output-based. Tale gradualità potrebbe realizzarsi applicando tali logiche agli investimenti ancora in fase concettuale ossia non ancora presenti nei piani di sviluppo già presentati dalle imprese di trasporto.

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

SGI, pur preferendo una maggiore durata dei periodi regolatori, condivide l'orientamento dell'Autorità

S 3. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo. / S 4. Osservazioni in merito al rapporto sugli output degli interventi di sviluppo.

SGI condivide le considerazioni dell'Autorità riguardo le tempistiche per l'introduzione dell'approccio totex, ossia che risultino difficilmente compatibili con la decorrenza del 5PRT

Riguardo l'intenzione dell'Autorità di avviare attività di monitoraggio degli investimenti, a decorrere dall'anno 2020, attraverso un rapporto in addendum ai Piani che confronti gli output effettivamente conseguiti con quelli dichiarati in sede di redazione del Piano, SGI ritiene tale intenzione condivisibile con l'avvertenza che l'approccio proposto non risulta d'immediata applicazione per gli investimenti che apportano benefici in termini di sicurezza degli approvvigionamenti.

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

Come già richiamato al punto S1, una congrua remunerazione del capitale investito e la certezza del quadro regolatorio sono gli elementi cardine a cui gli operatori fanno riferimento nel pianificare i propri investimenti.



Trattamento delle immobilizzazioni in corso

SGI ritiene condivisibile l'introduzione di meccanismi di incentivazione all'avvio in esercizio delle opere previste entro tempi programmati, ma non rileva differenze tra le fonti di finanziamento destinate alle immobilizzazioni in corso. I nuovi investimenti sono parimenti finanziati con capitale proprio e di debito, quindi si ritiene opportuno mantenere la remunerazione delle immobilizzazioni in corso al tasso base.

Capitale circolante netto

SGI ritiene che i livelli di magazzino necessari a garantire il pronto intervento sulle reti di metanodotto nei tempi richiesti dalla normativa vigente, non siano comprimibili. Altresì le modifiche intervenute negli anni sul trattamento di fine rapporto, avendo destinato ai fondi previdenziali quella quota di capitale, precedentemente fonte di autofinanziamento, hanno contribuito a limitare la liquidità a disposizione delle società. Per tali ragioni si ritiene congruo il parametro oggi applicato pari allo 0,8% dell'AIL.

Poste rettificative e incentivo per l'ottenimento di contributi

SGI condivide l'approccio dell'Autorità per incentivare l'ottenimento di contributi, tuttavia ritiene che le misure proposte non siano sufficienti e debbano essere presi in considerazione valori più significativi, maggiori del 10% proposto.

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 β asset 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.

Rischio sistematico (β)

In merito agli elementi che concorrono alla formazione del parametro β , SGI ritiene che, considerata la scarsità di campioni osservabili, la soluzione più corretta sia stabilire il valore medio di β asset sulla base delle società che svolgono attività di trasporto gas anche considerando le *parent company* che ne detengono le quote di partecipazione.

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

Riguardo l'analisi volta a verificare l'eventuale presenza di cespiti completamente ammortizzati ma ancora in esercizio, SGI segnala che non risultano situazioni di tale fattispecie.

In relazione allo spunto S10 sull'incentivazione di progetti innovativi sarebbe auspicabile l'introduzione fra i cespiti ammortizzabili della categoria: impianti tecnologici per il P2G (elettrolizzatori, catalizzatori per metanazione e gli impianti accessori di compressione, miscelazione e stoccaggio) qualora funzionali alla stabilizzazione ed il bilanciamento operativo delle rete mediante l'immissione di idrogeno e/o gas di sintesi compatibili con la miscelazione al metano derivanti da energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili non programmabili.



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.

SGI condivide l'orientamento dell'Autorità ai fini della determinazione dei costi operativi effettivi di fare riferimento ai costi sostenuti dalle imprese nell'esercizio più prossimo al primo anno del nuovo periodo di regolazione, ossia l'anno 2018.

SGI è favorevole al mantenimento dell'attuale meccanismo di cap del 4% in considerazione del fatto che i costi operativi delle imprese di trasporto sono per la quasi totalità costi fissi che non variano in funzione dei volumi immessi o prelevati.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione.

Riguardo i criteri di incentivazione e la graduale uscita dagli schemi attuali, in un'ottica di certezza e stabilità del quadro regolatorio, considerando l'orizzonte temporale medio-lungo di pianificazione di questo tipo di investimenti che avviene diversi anni prima dell'avvio della fase realizzativa, SGI segnala che sarebbe auspicabile non modificare gli attuali criteri per gli investimenti già pianificati nei Piani decennali già pubblicati. Almeno per i progetti di cui è avviata la fase autorizzativa, e quindi sono stati sostenuti significativi costi di progettazione.

Il criterio individuato per la determinazione dell'accesso all'incentivo dell'1% per 10 anni (rapporto benefici/costi maggiore o minore di 1,5) evidenzia elementi di arbitrarietà in quanto si verrebbe a trattare in modo diverso progetti con indice B/C molto simile, qualora a cavallo delle soglie indicate. SGI ritirebbe opportuno prevedere un meccanismo di incentivo proporzionale al rapporto B/C, che sia 0 se pari o inferiore ad una soglia minima e che cresca in modo lineare fino ad 1% se maggiore o uguale ad una soglia massima.

In relazione alla soglia minima SGI ritiene che essa possa essere fissata facendo riferimento ad un livello in cui il progetto esplica benefici netti positivi. Tale soglia dovrebbe riconoscere fra i costi anche i costi sostenuti dal sistema per la remunerazione delle attività del gestore (i.e. WACC sul capitale investito ed incentivo). Secondo una valutazione di SGI tale soglia minima risulta pari ad un valore di 1,05.

La soglia per l'accesso all'incentivazione piena del 1% dovrebbe invece corrispondere ad un livello di indice B/C tale per cui il valore attuale dei benefici sia superiore al valore attuale dei costi in uno scenario di costi del capitale di mercato, ossia applicando un tasso di attualizzazione pari a quello applicato per le attività di trasporto gas, incluso l'incentivo. Secondo una valutazione di SGI tale soglia dell'indice B/C risulta essere pari ad un valore di 1,3.

SGI vede con favore l'introduzione di meccanismi incentivanti per favorire l'introduzione e la diffusione di soluzioni innovative in tema di green gas e/o progetti pilota P2G o di trasporto di idrogeno, per questi sarebbe opportuno poter incentivare l'ottenimento di contributi UE in misura maggiore che per le infrastrutture di trasporto.

S 11. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento.

SGI deve segnalare come il quadro normativo disegnato dalla Delibera 349/2017/R/gas in materia di neutralità del Responsabile del Bilanciamento (RdB), non superi i meccanismi per il riconoscimento dei servizi di bilanciamento e per il trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili per le imprese di trasporto diverse dal RdB. Dalla lettura del DCO sembra che si dia per assodato che le imprese di trasporto interconnesse abbiano già siglato un Accordo di bilanciamento operativo (Operational Balancing Agreement, OBA) con il



RdB di cui all'art. 4.2 del Testo Integrato del Bilanciamento (TIB). In realtà si segnala che gli accordi previsti non sono ancora stati siglati a causa di divergenze fra gli operatori in mancanza di chiarezza della normativa sui contenuti specifici dell'accordo. Per tale motivo la normativa che disciplina la neutralità del RdB, non esaurisce la necessità di stabilire delle regole valide per le imprese di trasporto interconnesse all'RdB per la gestione dei costi riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite di rete e perdite contabili nonché per il servizio di bilanciamento.

In tale situazione le imprese di trasporto sono ancora costrette ad utilizzare il servizio stoccaggio per bilanciare la rete e per modulare i quantitativi di gas scambiati con l'Impresa Maggiore ai sensi degli accordi di ripartizione dei ricavi, sarà quindi necessario continuare a prevedere opportuna copertura del costo sostenuto.

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

Riguardo la modalità di riconoscimento delle perdite di rete, autoconsumi e GNC, indipendentemente dalle modalità di riconoscimento di tali costi, è necessario prevedere essi siano sterilizzati dagli effetti di variazione del prezzo di approvvigionamento (o prezzo di bilanciamento) della materia prima. E che tale principio sia applicato anche per le imprese di trasporto diverse dall'Impresa Maggiore.

Per quanto riguarda il quantitativo di GNC riconosciuto, indipendentemente dal valore riconosciuto al sistema gas nel suo complesso, è necessario prevedere una ripartizione tra imprese che rispecchi l'effettiva incertezza di misura in funzione delle caratteristiche della rete specifica. In ossequio al principio, affermato dalla letteratura scientifica, secondo cui il livello di GNC, a parità di tutte le altre condizioni, è inversamente correlato al numero dei punti di misura e quindi dell'estensione della rete (vedi osservazioni al DCO 164/2013/R/Gas di SGI prot. 0519 del 27 maggio 2013), una rete più piccola dovrebbe vedersi riconosciuta un'incertezza di misura maggiore.

SGI ritiene infine che per il conseguimento di obiettivi di riduzione di livelli di perdite fisiche e contabili sia necessaria una riforma del servizio di misura, e per garantire adeguamenti tecnologici corretti livelli di manutenzione degli impianti di misura e quindi di efficienza sia opportuno una riforma che ponga la proprietà degli impianti di misura in capo alle imprese di trasporto.

S 14. Osservazioni in merito ai criteri di perequazione dei ricavi.

SGI condivide la necessità di definire un meccanismo di perequazione tra imprese di trasporto che trasferisca la quota parte dei ricavi di pertinenza della rete di trasporto regionale alle imprese di trasporto nazionale, prevedendo anche la regolazione delle partite economiche di competenza di ciascun gestore in corso d'anno. Ad ogni modo, a parere della scrivente, la necessità di prevedere la risoluzione di partite economiche in corso d'anno tra le imprese di trasporto richiede da parte dell'Autorità la definizione di meccanismi di perequazione tali da evitare la fase di "negoiazione" tra le parti che spesso accompagna la stipula degli accordi di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto e che in diverse occasioni ha portato a ritardi nella definizione degli stessi.

Anche per la perequazione attualmente esistente per i ricavi di rete regionale sarebbe opportuno prevedere la risoluzione di partite economiche in corso d'anno tra le imprese di trasporto.



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.

SGL ritiene opportuno che qualunque modifica della gestione dei fattori correttivi debba prescindere dal segno positivo o negativo di tali somme