



**OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI  
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
N. 615/2021/R/COM**

**LINEE GUIDA PER LO SVILUPPO DELLA REGOLAZIONE  
ROSS-base DA APPLICARE A TUTTI I SERVIZI  
INFRASTRUTTURALI REGOLATI DEI SETTORI  
ELETTRICO E GAS**

**7 Febbraio 2022**

## INDICE

1.	CONSIDERAZIONI GENERALI .....	2
2.	ASPETTI INTRODUTTIVI.....	6
3.	L'APPROCCIO ROSS-BASE.....	8
4.	ALLINEAMENTO DEI CRITERI DI REGOLAZIONE .....	16
5.	METODOLOGIA DI ANALISI DELLA <i>PERFORMANCE</i> .....	16
6.	METODOLOGIA PER ANALISI SEMPLIFICATA DI IMPATTO DELLA REGOLAZIONE.....	17

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam al documento di consultazione *“Linee guida per lo sviluppo della regolazione ROSS-base da applicare a tutti i servizi infrastrutturali regolati dei settori elettrico e gas”*, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 23 dicembre 2021. Tali osservazioni si intendono riferite a tutte le società regolate del Gruppo Snam (Snam Rete Gas, Infrastrutture Trasporto Gas, Stogit e GNL Italia).

In linea generale, si ritiene che i criteri di regolazione tariffaria definiti dall’Autorità nel corso dei precedenti periodi di regolazione abbiano consentito uno sviluppo infrastrutturale del sistema nazionale del gas efficiente sotto il profilo dei costi, adeguato a soddisfare i fabbisogni energetici del Paese e a promuovere dinamiche competitive, nonché idoneo a garantire elevati standard di sicurezza, continuità e sostenibilità ambientali. Fermi restando gli importanti risultati che l’attuale quadro regolatorio ha consentito di ottenere, si prende atto e si comprendono gli obiettivi che l’Autorità intende perseguire con la revisione dei criteri di riconoscimento dei costi per i servizi infrastrutturali regolati mediante l’adozione di un modello di Regolazione per Obiettivi di Spesa e di Servizio (ROSS).

L’introduzione di misure che possano migliorare la qualità della politica d’investimento e favorire uno sviluppo infrastrutturale sempre più efficiente e selettivo del sistema gas italiano si ritiene condivisibile. Tale obiettivo è prioritario tanto per l’Autorità quanto per Snam che è chiamata ad effettuare, nell’interesse generale, investimenti con periodi di ritorno molto lunghi, la cui utilità sistemica viene valutata ed analizzata puntualmente per ogni singolo intervento in sede di programmazione. In tale prospettiva, un crescente coinvolgimento degli *stakeholder*, in qualità di beneficiari dei servizi erogati, sarà essenziale per l’individuazione delle esigenze a cui le infrastrutture dovranno rispondere e per la determinazione degli *output* sulla base dei quali valutare la bontà delle scelte intraprese.

La Regolazione del prossimo periodo che decorre dal 2024 avrà pertanto una funzione fondamentale nel promuovere il cambiamento, ponendo le condizioni necessarie affinché gli operatori infrastrutturali possano svolgere un ruolo sempre più proattivo nel disegnare un sistema energetico sostenibile e capace di rispondere alle nuove esigenze dei consumatori. Alla luce della profonda trasformazione che il sistema energetico dovrà affrontare per il raggiungimento degli sfidanti target di decarbonizzazione comunitari e

nazionali, la nuova regolazione ROSS dovrà porre particolare attenzione a stimolare e premiare la realizzazione di piani di investimento adeguati a consentire una transizione energetica equa e sostenibile nonché ad accelerare lo sviluppo e l'integrazione dei *green e low carbon gases* nel sistema infrastrutturale nazionale.

Le nuove logiche di regolazione alla base della prospettata riforma presentano, come riconosciuto dalla stessa Autorità, alcuni elementi di forte novità rispetto ai meccanismi attualmente in essere. In tale prospettiva, si condivide l'opportunità di una gradualità nell'introduzione del nuovo approccio, delineato nell'ambito del documento di consultazione nella nuova metodologia ROSS nella sua forma "base". In particolare, si potrebbe valutare una prima applicazione dell'approccio ROSS-base nel prossimo periodo di regolazione per tutti i business rimandando ad un successivo momento l'introduzione dell'approccio ROSS-integrale a valle di una approfondita analisi e consultazione dei parametri rilevanti di tale metodologia, anche alla luce delle attività che gli operatori interessati dovranno intraprendere in relazione all'applicazione del nuovo approccio. Le tempistiche previste dall'Autorità per l'adozione della metodologia ROSS (fine 2022) risultano particolarmente stringenti in considerazione del fatto che le proposte tariffarie per l'anno 2024 devono essere elaborate nel mese di marzo 2023. Tali tempistiche renderebbero nei fatti impossibile procedere ad una elaborazione in tempo utile dei *business plan* secondo le modalità richieste dal nuovo approccio. L'implementazione della nuova metodologia si ritiene debba essere accompagnata da adeguati meccanismi che permettano nel nuovo regime una appropriata gestione delle incertezze (c.d. *uncertainty mechanisms*).

In merito al nuovo schema di riconoscimento dei costi, la definizione di meccanismi di incentivazione opportunamente dimensionati per premiare gli sforzi intrapresi dagli operatori regolati sarà essenziale per il raggiungimento degli obiettivi che la nuova regolazione si prefigge. Quanto più i coefficienti di ripartizione delle efficienze della spesa totale consentiranno agli operatori regolati di compartecipare ai risparmi generati per il sistema, tanto maggiori saranno le spinte a migliorare la performance rispetto ai target definiti dal Regolatore, a beneficio dei consumatori. In relazione all'individuazione della spesa di riferimento, come già evidenziato anche in altre sedi, si ritiene che l'applicazione di costi standard e/o costi benchmark possa presentare significative criticità ove non siano opportunamente considerati i fattori specifici che caratterizzano il sistema energetico italiano. Tale aspetto risulta particolarmente rilevante per i settori del trasporto, dello stoccaggio e della rigassificazione del gas, per i quali le infrastrutture presentano

caratteristiche specifiche con costi che possono in alcuni casi risultare anche molto differenti rispetto a quelli degli altri operatori europei. Si condivide l'impostazione delineata dall'Autorità secondo cui il nuovo schema di riconoscimento dei costi basato sull'approccio ROSS troverebbe applicazione alla sola nuova spesa, prevedendo di mantenere una modalità di riconoscimento dei costi per il capitale esistente in continuità con i criteri di regolazione attualmente applicati. Si ritiene, tuttavia, che tale impostazione debba essere replicata all'inizio di ogni periodo di regolazione al fine di evitare significativi scostamenti nel tempo tra valori del capitale riconosciuto (RAB) e costi del capitale effettivo.

Relativamente ai tassi di capitalizzazione da applicare alla spesa totale per la determinazione delle porzioni di spesa riconosciuta che vanno a incrementare la RAB (cosiddetto *slow money*) si ritiene debbano essere considerati valori differenziati per operatore oltre che per settore, in virtù delle diverse dimensioni e strutture di costo, nonché dei rispettivi piani di investimento che possono risultare molto differenti sia in termini di tipologia di iniziative previste che di entità della spesa. In relazione alla determinazione delle vite utili regolatorie da considerare per le spese capitalizzate (*slow money*), si ritiene che l'utilizzo di una vita media ponderata delle vite regolatorie associate alle diverse categorie di cespiti (sulla base delle durate economico-tecniche oggi applicate) possa consentire maggiore rispondenza rispetto agli investimenti effettivamente realizzati. In relazione alle modalità di gestione delle dismissioni anticipate di cespiti esistenti alla data di passaggio al nuovo meccanismo, si condivide l'impostazione dell'Autorità di prevedere continuità con gli attuali criteri di regolazione, a condizione che venga introdotto contestualmente il riconoscimento delle eventuali minusvalenze legate a cespiti non completamente ammortizzati, realizzati per consentire un allungamento del periodo di esercizio dell'opera rispetto alla vita regolatoria ed afferenti ad infrastrutture oggetto di dismissione già pienamente ammortizzate. Con riferimento al trattamento delle immobilizzazioni in corso si ritiene opportuno prevedere che le spese di capitale considerate ai fini della determinazione della spesa totale (di riferimento ed effettiva) comprendano anche le spese di capitale relative ad investimenti che non entrano in esercizio, in analogia a quanto implementato nel Regno Unito. Tale approccio si caratterizza infatti per una maggiore semplicità di applicazione ed una più corretta remunerazione del capitale investito.

Infine, in merito alle ipotesi di adottare un indicatore sintetico (RORE) come indice per il monitoraggio della performance delle imprese regolate, si ritiene non necessaria una sua introduzione ai fini della misurazione delle performance. Si ritiene infatti che tali performance debbano essere rilevate in relazione alla qualità dei servizi e dei target raggiunti a beneficio dei consumatori più che in termini di incremento/decremento della remunerazione effettivamente conseguita dal soggetto regolato. In ogni caso, si ritiene che una eventuale metodologia di calcolo debba essere discussa in modo approfondito e puntuale con gli operatori infrastrutturali al fine di non fornire rappresentazioni distorte dei rendimenti degli operatori regolati. Si ritiene altresì non necessaria la pubblicazione di tali eventuali indicatori che possono risultare particolarmente sensibili in relazione al valore delle imprese regolate percepito dal mercato, con particolare riferimento a quelle quotate.

Si rimanda alle successive parti del presente documento per le osservazioni di maggior dettaglio sulle tematiche oggetto dei singoli spunti di consultazione.

## 2. ASPETTI INTRODUTTIVI

**S1.** *Si ritiene debbano essere individuati ulteriori o diversi obiettivi in relazione allo sviluppo del ROSS-base?*

Alla luce della profonda trasformazione che il sistema energetico dovrà affrontare nei prossimi anni per il raggiungimento degli sfidanti target di decarbonizzazione comunitari e nazionali, si ritiene altresì che la nuova regolazione ROSS debba porre particolare attenzione nel supportare e stimolare l'innovazione (sia infrastrutturale che di processo) al fine di favorire lo sviluppo e l'integrazione di *green* e *low carbon gases*. Questo obbiettivo si ritiene possa essere perseguito nel migliore dei modi (i.e. in termini di efficacia, tempestività e semplificazione) attraverso specifiche *budget allowances* ricomprese tra i ricavi riconosciuti degli operatori infrastrutturali da dedicare alla sperimentazione di soluzioni innovative.

Infine, nel disegnare le logiche e i criteri dell'approccio ROSS si ritiene debbano rivestire un ruolo centrale i meccanismi di compartecipazione degli operatori regolati ai benefici generati per il sistema con il proprio operato, sia in termini di efficientamento della spesa che di *output* resi al sistema (e.g. continuità e qualità dei servizi offerti, etc.).

**S2.** *Si ritiene che il ROSS-base debba essere applicato a tutti i servizi infrastrutturali regolati dei settori elettrico e gas, compresi anche i servizi di stoccaggio e rigassificazione?*

Relativamente all'applicazione dell'approccio ROSS - alla luce delle novità che tale schema introdurrebbe e al fine di consentire una maggiore gradualità di passaggio alle nuove metodologie - si ritiene opportuno valutare una sua prima implementazione nella forma "base" per tutti i business, a partire dal prossimo periodo di regolazione. Questo consentirebbe alla stessa Autorità di disporre di una prima serie di evidenze sul nuovo approccio, funzionali a disegnare al meglio la regolazione ROSS nella sua forma "integrale", nonché agli operatori di più grandi dimensioni di familiarizzare con le nuove logiche prima di una loro piena applicazione.

Inoltre, si rileva come le tempistiche previste dall'Autorità per l'adozione della metodologia ROSS (fine 2022) risultino particolarmente critiche in relazione all'attività di trasporto del

gas naturale per la quale le proposte tariffarie per l'anno 2024 devono essere elaborate nel mese di marzo 2023. Tali tempistiche renderebbero nei fatti impossibile procedere ad una elaborazione in tempo utile dei business plan secondo le modalità richieste dal nuovo approccio.

In relazione alle attività di stoccaggio e rigassificazione del GNL, stante le specifiche caratteristiche dei business nonché le differenti strutture di costo tra i differenti operatori nei singoli settori, si ritiene che potrebbe risultare altresì opportuno adottare, anche nei prossimi periodi, criteri di regolazione tariffaria in continuità a quelli attualmente applicati. Ove l'Autorità intenda comunque perseguire l'allineamento dei trattamenti, si suggerisce una introduzione del nuovo sistema per il settore della rigassificazione assieme allo stoccaggio (i.e. 2026) prevedendo un transitorio di ulteriori due anni degli attuali criteri.

**S3.** *In relazione al successivo sviluppo dell'approccio ROSS-integrale, quali si ritiene siano le soglie dimensionali da considerare in relazione al servizio di distribuzione?*

Ove l'approccio sia quello di estendere la regolazione ROSS a tutti i servizi regolati, non si intravede necessità di introdurre particolari soglie di applicazione.



### 3. L'APPROCCIO ROSS-base

#### **S4.** Osservazioni di carattere generale sull'adozione dell'approccio ROSS-base.

Si condivide l'impostazione delineata dall'Autorità secondo cui il nuovo schema di riconoscimento dei costi basato sull'approccio ROSS troverebbe applicazione alla sola nuova spesa, prevedendo di mantenere una modalità di riconoscimento dei costi per il capitale esistente in continuità con i criteri di regolazione attualmente applicati. Tale impostazione si ritiene debba essere replicata all'inizio di ogni periodo di regolazione al fine di evitare significativi scostamenti tra valori riconosciuti e costi effettivi.

In merito al nuovo schema di riconoscimento dei costi, la definizione di meccanismi di incentivazione in grado di premiare gli sforzi intrapresi dagli operatori regolati ricoprirà un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi che la nuova regolazione si prefigge. Quanto più i coefficienti di ripartizione della efficienza della spesa totale consentiranno agli operatori regolati di partecipare ai risparmi generati per il sistema, tanto maggiori saranno le spinte a sovraperformare i target definiti dal Regolatore, a beneficio dei consumatori.

In merito ai tassi di capitalizzazione da applicare alla spesa totale per la determinazione delle porzioni della spesa totale riconosciuta che vanno a incrementare la RAB (cosiddetto *slow money*) e la porzione che invece viene spesa (c.d. *fast money*) si ritiene opportuno prevedere valori differenziati per operatore oltre che per settore<sup>1</sup>, in virtù delle diverse dimensioni e strutture di costo, nonché dei rispettivi piani di investimento che possono risultare molto diversi sia in termini di tipologia di iniziative previste che di entità della spesa.

#### **S5.** Osservazioni sulle ipotesi relative alla determinazione della spesa di riferimento.

Con riferimento al ROSS-base si ritiene condivisibile l'approccio prospettato dall'Autorità per l'individuazione della spesa di riferimento, considerando i costi operativi obiettivo definiti con l'applicazione del meccanismo del *price-cap* e i costi effettivi di capitale,

---

<sup>1</sup> In particolare, si ritiene che gli operatori dei Terminali di rigassificazione possano presentare strutture di costo tra loro molto differenti in virtù delle diverse tipologie di impianto che si trovano ad operare.

valutati a consuntivo. Tale impostazione si ritiene consenta una più immediata e semplice applicazione dell'approccio ROSS-base, soprattutto nella fase iniziale, senza che sia necessario implementare elementi aggiuntivi di valutazione a costi *standard* o costi *benchmark* rispetto a quelli già utilizzati nell'attuale quadro regolatorio, che possono presentare criticità per le motivazioni sotto riportate.

Come già evidenziato anche in altre sedi<sup>2</sup>, l'applicazione di costi *standard* e/o costi *benchmark* può presentare criticità ove non siano opportunamente considerati i fattori specifici che caratterizzano il sistema energetico italiano. Tale aspetto risulta particolarmente rilevante per i settori del trasporto, dello stoccaggio e della rigassificazione del gas, per i quali le infrastrutture presentano caratteristiche molto specifiche con costi molto differenti in conseguenza di fattori quali:

- la morfologia particolarmente variabile nel territorio italiano in cui pianure, colline, montagne, aree umide, tratti boschivi si susseguono senza soluzione di continuità imponendo continue variazioni di percorso plano-altimetrico e soluzioni realizzative molto variabili in termini di tempi e costi. Inoltre, le caratteristiche geotecniche e litologiche sono estremamente variabili<sup>3</sup> ed anche nei tratti morfologicamente meno impegnativi le infrastrutture (strade, autostrade, ferrovie, fiumi, canali, servizi ecc.) si susseguono con una frequenza tale da imporre scelte di tracciato particolari;
- lo sviluppo antropico nel territorio italiano particolarmente diffuso, essendo l'Italia uno dei paesi con la densità abitativa più elevata. La crescente occupazione del territorio prevista dai piani regolatori, nonché la diffusione di aree protette, quali parchi nazionali e regionali, zone archeologiche, etc., richiedono soluzioni specifiche per limitare le interferenze;
- gli Enti preposti alle autorizzazioni sono talvolta condizionati da fattori esterni che, oltre ad allungare i tempi di emissione del parere e conseguentemente anche i costi per immobilizzazioni tecniche e strutturali e/o rifacimenti a seguito di variazioni sul territorio, fanno prevalere l'esigenza di limitare la conflittualità sul territorio alle scelte tecniche, non solo imponendo allungamenti di tracciato ma anche con l'adozione di costose metodologie costruttive, soggette a notevoli margini di rischio realizzativo (gallerie, minitunnel, trivellazioni orizzontali controllate, *raise-borer*, etc.);

---

<sup>2</sup> Commenti e contributi formulati nell'ambito della predisposizione della Metodologia analisi costi benefici per l'attività di trasporto del gas.

<sup>3</sup> Si passa da territori di matrice ignea (effusiva ed intrusiva) a depositi carbonatici ed alluvionali che impongono differenti tecniche di scavo.

- le dinamiche di mercato, con dipendenza, in larga misura, dal livello di saturazione della domanda, in particolare relativamente alle due principali voci di costo degli investimenti costituite dalla fornitura dei materiali e dagli appalti di costruzione.

Tale previsione, inoltre, ancorerebbe la valutazione della spesa totale ad una logica *backward-looking* non tenendo conto delle future evoluzioni dei costi connesse alle necessità sottostanti le sfide tecnologiche, ambientali, di innovazione e digitalizzazione che gli operatori infrastrutturali dovranno affrontare nei prossimi anni in conseguenza del profondo processo di trasformazione del sistema energetico necessario per il conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione comunitari e nazionali.

In relazione alle modalità di individuazione della spesa totale di riferimento nell'ambito dell'approccio ROSS-integrale si segnala altresì la necessità di prevedere adeguati meccanismi per la gestione delle incertezze (*uncertainty mechanisms*) che consentano di fattorizzare opportunamente nelle differenze tra spesa di riferimento e spesa effettiva sia deviazioni di costi<sup>4</sup> che di tempi non prevedibili e/o non dipendenti da condizioni nel controllo degli operatori infrastrutturali. Tali deviazioni potrebbero essere generate, a titolo esemplificativo, da un ampliamento del perimetro delle attività (ad esempio a seguito di nuovi obblighi normativi/regolatori) nonché in conseguenza di ulteriori fattispecie opportunamente giustificabili e pertanto necessarie all'individuazione del corretto ammontare della spesa totale di riferimento.

Fermo restando quanto sopra, in merito al tema dell'avanzamento in termini fisici degli investimenti ai fini della valutazione dell'efficienza della spesa effettiva rispetto a quella di riferimento, si ritiene che opportuni meccanismi di premialità al rispetto dei tempi programmati in sede di *business plan* possano risultare più efficaci per le finalità che l'Autorità intende perseguire, rispetto all'adozione di complessi ed onerosi sistemi di misura e monitoraggio (sia per gli operatori che per il Regolatore) degli investimenti.

**S6.** Osservazioni sulle alternative discusse in merito alla definizione dei meccanismi di *sharing delle efficienze*.

In merito allo *sharing delle efficienze*, si ritiene che il meccanismo che sarà adottato debba consentire alle imprese regolate di compartecipare in modo sostanziale ai benefici

<sup>4</sup> Ad esempio anche in relazione all'evoluzione di dinamiche inflattive al di fuori del controllo degli operatori.

generati per il sistema in conseguenza degli sforzi intrapresi per la riduzione della spesa. Questo in quanto più elevato risulterà essere il tasso di *sharing* delle efficienze maggiore sarà l'incentivo per le imprese a mettere in campo tutte le azioni possibili al fine di sovraperformare i target individuati dall'Autorità, ad ultimo beneficio del sistema e dei consumatori.

Tale aspetto va altresì considerato alla luce del fatto che il sistema di regolazione italiano prevede da ormai 20 anni meccanismi di regolazione *price-cap* applicati ai costi operativi con livelli di efficientamento della spesa ampiamente raggiunti e già trasferiti al sistema. Ogni recupero di efficienza ulteriore realizzato oggi dagli operatori infrastrutturali risulta quindi molto più difficile da raggiungere rispetto al passato e richiede sforzi addizionali giustificando livelli di *sharing* asimmetrici a favore dell'impresa regolata che le consentano di compartecipare in modo maggiore - quantomeno per un predeterminato periodo di tempo - ai benefici generati per il sistema.

In merito ai meccanismi di incentivazione sulla spesa di capitale, da valutare in relazione a uno *sharing* delle efficienze della spesa effettiva rispetto a quella di riferimento determinata in base a costi *standard*, si richiamano le considerazioni espresse al precedente spunto di consultazione S5 in merito alle potenziali criticità connesse all'applicazione di meccanismi di costi *standard* ad alcuni business infrastrutturali. Tale fattispecie si ritiene infatti percorribile limitatamente ad alcune categorie di investimento in cui sia possibile ricondurre la spesa di acquisto/realizzazione di beni che presentino effettivamente caratteristiche di elevata omogeneità (quali sono stati ad esempio le campagne di installazione degli *smart meter* nella distribuzione). Anche in relazione a tale fattispecie si ritiene che il sistema di regolazione dovrebbe consentire alle imprese di compartecipare in modo maggiore ai benefici generati per il sistema da una riduzione della spesa.

In termini generali, si evidenzia come anche nella letteratura economica e regolatoria vi sia ampia convergenza sul fatto che una sottostima del livello di *sharing* delle efficienze da attribuire agli operatori produrrebbe un effetto più negativo di una eventuale sovrastima, in quanto - ove gli sforzi messi in campo per l'efficientamento della spesa non fossero opportunamente riconosciuti - verrebbe meno la spinta per le imprese regolate ad adottare iniziative volte a sovraperformare i target stabiliti dal Regolatore, a discapito dei consumatori.

Con riferimento agli altri elementi che l'Autorità intende valutare nell'ambito dello sharing delle efficienze si osserva quanto segue.

In relazione al rischio individuato dall'Autorità secondo cui le imprese regolate potrebbero attivare logiche di *gaming* attraverso meccanismi di *cost padding*, si rileva come l'attuale metodologia tariffaria preveda un sistema di riconoscimento dei costi operativi in grado di limitare ampiamente se non eliminare del tutto tale fattispecie. Questo sistema si basa infatti su costi ricorrenti e strutturali che non consentono nei fatti oscillazioni sostanziali nel corso del periodo di regolazione. Relativamente alla problematica evidenziata in merito alla struttura del meccanismo di *sharing* attualmente in essere - che porterebbe ad una potenziale concentrazione degli sforzi delle imprese alla riduzione dei costi nella prima parte del periodo di regolazione - si ritiene che tale aspetto risulti sempre meno rilevante in conseguenza dell'applicazione di logiche *price-cap* da ormai 5 periodi di regolazione, con margini di efficientamento della spesa ridotti nel tempo e risparmi già restituiti al sistema. Si ritiene altresì che tale approccio, potenziando il meccanismo di incentivazione, abbia consentito di instaurare logiche virtuose di riduzione dei costi che, seppur con un *lag* temporale, hanno poi visto una restituzione dei benefici al sistema.

In merito all'esame dei meccanismi sviluppati nel Regno Unito, si ritiene possa essere percorribile l'applicazione di un *rolling incentive mechanism* tale da consentire alle imprese di beneficiare dei recuperi di efficienza ottenuti per un numero prefissato di anni indipendentemente dal momento in cui tali recuperi sono stati ottenuti.

In relazione ai meccanismi che potrebbero essere adottati per la determinazione della ripartizione (*sharing*) delle efficienze, si ritiene che il meccanismo del *Totex Incentive Mechanism* (TIM) sia caratterizzato da una maggiore semplicità di applicazione rispetto alla matrice IQI. Come avvenuto nel Regno Unito si ritiene che il tasso di incentivo all'efficienza possa essere differenziato per impresa in base alla qualità della previsione di spesa formulata dall'impresa stessa. Si ritiene tuttavia necessario che i criteri e le modalità con cui il Regolatore effettuerà le proprie analisi in merito all'affidabilità dei business plan e con cui saranno determinati i livelli di sharing delle efficienze siano chiariti e definiti ex-ante nonché le relative valutazioni rese trasparenti agli operatori, per evitare da un lato eccessivi elementi di discrezionalità e dall'altro per consentire alle imprese di predisporre i propri business plan conoscendo a priori in che modo soddisfare i requisiti sottostanti il meccanismo di incentivazione (e quindi cercare di massimizzare il proprio incentivo).

In termini generali, si ritiene che nella definizione dei nuovi criteri risulterà fondamentale trovare un giusto bilanciamento di tutti gli aspetti sopra descritti definendo una “potenza” dell’incentivo (in termini di quota e durata dello *sharing*) che sia in grado di stimolare comportamenti virtuosi dell’impresa finalizzati a sovraperformare i target fissati dal Regolatore. Diversamente, ove gli sforzi di efficientamento non fossero adeguatamente riconosciuti, le imprese potrebbero limitarsi a raggiungere esclusivamente gli obiettivi minimi prefissati.

**S7.** *Osservazioni sulle ipotesi relative alla determinazione del tasso di capitalizzazione.*

Con riferimento ai tassi di capitalizzazione stabiliti ex-ante da introdurre nell’ambito della metodologia ROSS, si ritiene che questi debbano essere necessariamente definiti a partire dalle previsioni di spesa dei singoli operatori nel periodo di regolazione.

In tale prospettiva si ritiene opportuno prevedere tassi differenziati per singola impresa in virtù delle diverse dimensioni degli operatori (anche all’interno di uno stesso settore) che possono pertanto presentare strutture di costo di partenza potenzialmente molto differenti tra loro, nonché dei relativi piani di investimento nell’orizzonte del periodo di regolazione che in funzione delle iniziative da implementare potrebbero considerare tipologie di spesa tra loro molto differenti. L’adozione di tassi di capitalizzazione medi per settore, scollegati dalla previsione di spesa del singolo operatore, potrebbero infatti produrre effetti indesiderati di sovra/sotto capitalizzazione rispetto alla spesa effettiva, aspetto che il meccanismo Totex si propone di risolvere.

In merito alla definizione dei tassi nozionali si ritiene che eventuali target in termini di ripartizione della spesa che il Regolatore intenderà promuovere siano introdotti in modo graduale, secondo un percorso progressivo.

Si ritiene altresì opportuno considerare l’introduzione di specifici meccanismi di gestione delle incertezze attraverso i quali l’operatore infrastrutturale possa richiedere all’Autorità una rideterminazione dei tassi di capitalizzazione definiti ex-ante, ove necessario oltre che per garantire l’equilibrio economico-finanziario anche a riflettere eventuali variazioni non preventivabili all’inizio del periodo di regolazione.

**S8.** Osservazioni sulle ipotesi relative alla determinazione delle vite utili regolatorie.

In relazione alla determinazione delle vite utili regolatorie da considerare nell'ambito dell'approccio Totex per le spese capitalizzate (*slow money*), si ritiene che l'utilizzo di una vita media ponderata delle vite regolatorie associate alle diverse categorie di cespiti (sulla base delle durate economiche tecniche oggi applicate), utilizzando per la ponderazione il costo effettivo consuntivato inteso come incremento patrimoniale afferente a ciascuna categoria di cespiti, possa consentire maggiore rispondenza rispetto agli investimenti effettivamente realizzati. Tale impostazione consentirebbe inoltre una maggiore gradualità nel passaggio alle nuove logiche.

Alternativamente si potrebbe prevedere la determinazione di una vita media definita ex-ante con riferimento agli investimenti previsti per il periodo di regolazione nei business plan degli operatori, da utilizzare per l'intero periodo in oggetto. Questo approccio consentirebbe di evitare di definire vite utili differenti anno per anno, anche molto simili tra loro, e garantire al contempo maggiore prevedibilità all'interno del periodo di regolazione.

**S9.** Osservazioni sulle ipotesi relative a trattamento lavori in corso, trattamento dismissioni e trattamento contributi.

In relazione alle modalità di gestione delle dismissioni anticipate di cespiti esistenti alla data di passaggio al nuovo meccanismo, si condivide l'impostazione dell'Autorità di prevedere continuità con gli attuali criteri di regolazione, a condizione che venga introdotto contestualmente il riconoscimento delle eventuali minusvalenze legate a cespiti non completamente ammortizzati, realizzati per consentire un allungamento del periodo di esercizio dell'opera rispetto alla vita regolatoria ed afferenti ad infrastrutture oggetto di dismissione già pienamente ammortizzate.

Si ritiene altresì percorribile la modalità di gestione delle dismissioni degli incrementi della RAB successivi alla introduzione della nuova logica ROSS, secondo le modalità prospettate dall'Autorità nel documento di consultazione.

Con riferimento al trattamento delle immobilizzazioni in corso si ritiene opportuno adottare la prima soluzione prospettata nel documento di consultazione, prevedendo che le spese di capitale considerate ai fini della determinazione della spesa totale (di riferimento ed

effettiva) comprendano anche le spese di capitale relative ad investimenti che non entrano in esercizio, in analogia a quanto implementato nel Regno Unito. Tale approccio si caratterizza infatti per una maggiore semplicità di applicazione ed una più corretta remunerazione del capitale investito.

Con riferimento al trattamento dei contributi pubblici e privati, si condivide l'impostazione dell'Autorità di prevedere continuità rispetto al trattamento previsto dagli attuali criteri. In considerazione dei benefici che l'ottenimento di contributi può portare in termini di minor costo per i consumatori si ritiene opportuno prevedere meccanismi di premialità per gli operatori infrastrutturali, consentendo una compartecipazione ai benefici generati mediante un incentivo equivalente alla mancata remunerazione associata al contributo ottenuto.

**S10.** Osservazioni in merito al trattamento dello stock di capitale esistente al momento del passaggio al regime ROSS-base.

Si condivide l'orientamento dell'Autorità di prevedere che gli *stock* di capitale (RAB) esistenti alla data di introduzione della nuova metodologia ROSS continuino a essere gestiti in continuità con i criteri di regolazione attualmente utilizzati.

Si ritiene infatti, come osservato anche dalla stessa Autorità, che tale proposta garantisca una maggiore gradualità nell'adozione del nuovo approccio.

Tale approccio si ritiene debba essere applicato all'inizio di ciascun periodo di regolazione successivo a quello di prima applicazione del ROSS.



#### 4. ALLINEAMENTO DEI CRITERI DI REGOLAZIONE

**S11.** Osservazioni rispetto alle ipotesi di riallineamento delle regolazioni dei servizi infrastrutturali.

**S12.** Come si valuta l'ipotesi di escludere dal riallineamento le regolazioni relative ai servizi infrastrutturali non a rete.

Si ritiene necessario attendere la pubblicazione del documento ricognitivo e delle relative proposte dell'Autorità, al fine di formulare osservazioni più puntuali circa l'opportunità o meno di procedere ad un allineamento dei criteri di riconoscimento dei costi per i servizi energetici infrastrutturali regolati attraverso la definizione di un unico testo integrato.

Fatti salvi i criteri di natura più generale, che nella prassi già oggi presentano un elevato livello di uniformità dei criteri di regolazione, si ritiene comunque necessario mantenere alcuni elementi di differenziazione tra i diversi settori in considerazione delle specificità dei singoli business (come peraltro previsto anche dal testo integrato per la determinazione del tasso di remunerazione riconosciuto i.e. TIWACC).

Relativamente ai settori dello stoccaggio e della rigassificazione si rimanda anche alle considerazioni formulate in risposta al precedente spunto di consultazione S2.

#### 5. METODOLOGIA DI ANALISI DELLA PERFORMANCE

**S13.** Osservazioni rispetto alle ipotesi di adottare il RORE come indice per il monitoraggio della performance delle imprese regolate.

In merito alle ipotesi di adottare un indicatore sintetico (RORE) come indice per il monitoraggio della performance delle imprese regolate si ritiene non necessaria una sua introduzione ai fini della misurazione delle performance.

Si ritiene infatti che tali performance debbano essere rilevate in relazione alla qualità dei servizi e dei target raggiunti a beneficio dei consumatori più che in termini di incremento/decremento della remunerazione effettivamente conseguita dal soggetto

regolato. In ogni caso, si ritiene che una eventuale metodologia di calcolo debba essere discussa in modo approfondito e puntuale con gli operatori infrastrutturali al fine di non fornire rappresentazioni distorte dei rendimenti degli operatori regolati.

Si ritiene altresì non necessaria la pubblicazione di tali eventuali indicatori che possono risultare particolarmente sensibili in relazione al valore delle imprese regolate percepito dal mercato, con particolare riferimento a quelle quotate.

## **6. METODOLOGIA PER ANALISI SEMPLIFICATA DI IMPATTO DELLA REGOLAZIONE**

### **S14.** Osservazioni relative alle opzioni di regolazione individuate.

Non si dispone al momento di elementi sufficienti per esprimere un giudizio sulle opzioni di regolazione che l'Autorità intende sottoporre alla procedura AIR semplificata, in quanto si ritiene che il documento di consultazione fornisca esclusivamente una indicazione delle aree che potrebbero essere rilevanti a tal fine senza tuttavia presentare compiutamente le opzioni alternative oggetto di valutazione.

Ci si riserva pertanto di formulare specifiche osservazioni in merito nelle successive fasi di consultazione e coinvolgimento degli stakeholders previsti nell'ambito del processo di adozione del nuovo approccio ROSS.

### **S15.** Osservazioni rispetto ai criteri di valutazione delle opzioni.

Fermo restando quanto indicato nella risposta al precedente spunto di consultazione, i criteri indicati nel documento con i quali l'Autorità intende procedere alla valutazione delle opzioni di regolazione si ritengono in linea generale condivisibili.