

COMMENTI E OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 616/2021/R/GAS - CRITERI DI INCENTIVAZIONE ED EFFICIENTAMENTO DELL'ESERCIZIO E DELLO SVILUPPO DELLE RETI DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE

Con il Documento per la Consultazione 616/2021/R/gas (di seguito: il Documento), l'Autorità presenta i propri orientamenti in merito ai criteri di incentivazione ed efficientamento dell'esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto gas. In particolare il documento, coerentemente con quanto previsto in precedenti deliberazioni, si focalizza sui seguenti specifici temi: (i) incentivazione del mantenimento in esercizio delle reti di trasporto completamente ammortizzate; (ii) condizioni minime di sviluppo delle reti di trasporto in aree di nuova metanizzazione; (iii) trattamento dell'eventuale gettito derivante dalla partecipazione delle centrali di compressione dual fuel, come utenza passiva, al mercato dei servizi di dispacciamento.

Premessa

A2A condivide l'opportunità di affrontare i temi sopra ricordati tenendo conto del ruolo che il gas naturale, e le infrastrutture a rete per il suo trasporto, dovrà ricoprire nel settore energetico – e in generale nel quadro economico – Italiano attuale e futuro, chiamato alla sfida della transizione ecologica e della connessa decarbonizzazione da coniugare necessariamente con un alto livello di sicurezza tecnica e delle forniture, quest'ultima da perseguire anche con la diversificazione delle fonti di approvvigionamento¹. Inoltre, i nuovi meccanismi che saranno eventualmente introdotti in esito al procedimento entro cui il documento in esame si colloca dovranno necessariamente essere strettamente coordinati con le profonde evoluzioni in discussione in materia di regolazione tariffaria², in modo da rinforzare la "direzione" degli incentivi complessivamente offerti dal quadro regolatorio e renderla coerente con le necessità del sistema energetico italiano. Tali meccanismi dovranno altresì tener conto della particolarità del settore del trasporto del gas naturale Italiano, che vede un operatore largamente principale cui si affiancano altri operatori di dimensioni nettamente inferiori³; di conseguenza, si ritiene opportuno che i nuovi meccanismi siano declinati tenendo conto della diversa complessità di tali operatori, evitando quindi di porre in capo agli operatori di minori dimensioni oneri, in particolare amministrativi, eccessivi rispetto tanto al loro – modestissimo – peso sulle dinamiche tariffarie del servizio e alle risorse loro disponibili. Infine, si evidenzia l'assoluta necessità, qualunque siano i meccanismi regolatori che saranno effettivamente introdotti, che questi, insieme a quelli già in essere⁴, garantiscano agli operatori certezze in merito agli investimenti proposti e tempistiche di valutazione ed analisi degli stessi da parte dell'Autorità coerenti con la possibilità, da parte degli

¹ In questo senso, sono di particolare rilevanza le infrastrutture di stoccaggio e rigassificazioni.

² Ci si riferisce a quanto proposto nel DCO 615/2021/R/com in materia di regolazione ROSS - Regolazione per obiettivi di spesa e di servizio

³ Il principale operatore nazionale gestisce il 92,3% dell'infrastruttura di trasporto italiana. Il secondo operatore nazionale gestisce una infrastruttura inferiore del 94,8% rispetto al primo operatore.

⁴ Ci si riferisce, in particolare, alla valutazione dei Piani di sviluppo delle reti e delle analisi ACB relativi agli investimenti sovra-soglia ivi contenute.

operatori, avviarli – se valutati positivamente - in tempi ragionevolmente coerenti con i propri business plan e con le necessità cui essi intendono dare tempestiva risposta.

Fermo restando quanto fin qui indicato in via generale, nei seguenti paragrafi si forniranno ulteriori osservazioni sugli specifici spunti di consultazione contenuti nel Documento.

Incentivi al mantenimento in esercizio delle reti ammortizzate

In linea generale, come già evidenziato in premessa, si concorda con l'approccio che l'Autorità intende adottare, anche in considerazione del ruolo che in futuro dovranno ricoprire le reti di trasporto del gas naturale e dell'opportunità di ridurre il rischio di stranded cost.

Si richiama, tuttavia, l'esigenza di un approccio proporzionale, che tenga conto della forte diversità intercorrente tra gli operatori del trasporto italiani, volto a non pesare eccessivamente sugli operatori di minori dimensioni, per i quali potrebbe essere opportuno individuare criteri applicativi semplificati. Si evidenziano, inoltre, le possibili criticità in termini di diretta correlazione tra il singolo elemento fisico della rete e i valori contabili (ad esempio, gli investimenti annui sulla rete potrebbero essere aggregati, in libro cespiti, per tratta e per materiale/diametro). Anche alla luce delle modalità di trattamento contabile dei cespiti, si evidenzia altresì la necessità di chiarire in modo univoco le modalità di identificazione del perimetro dei metanodotti di cui valutare il completo ammortamento e degli elementi ed il perimetro temporale da considerare a tal fine⁵. Si rileva infine la necessità di approfondire i dubbi sull'adequatezza delle vite regolatorie oggi in uso e si concorda con l'Autorità sulla necessità di avviare una valutazione che supporti (o smentisca) le affermazioni riportate, anche tenendo conto che le vite utili economiche e regolatorie, valide ai fini delle rilevazioni contabili, sono normalmente più brevi delle vite utili fisiche dei beni.

Per quanto riguarda la necessità di introdurre una metodologia comune per la valutazione dello stato di salute delle infrastrutture, prodromica alla possibilità di richiedere il prolungamento della vita utile delle stesse, A2A condivide l'opportunità di prevedere che l'impresa principale di trasporto ricopra un ruolo pivotale e che, a tal fine, sia previsto un incentivo una tantum, il cui riconoscimento dovrà comunque essere connesso a specifici obiettivi che dovranno essere individuati dall'Autorità. Si ritiene che tale metodologia dovrà considerare esplicitamente anche il rischio di incremento delle methane emission da parte di infrastrutture eccessivamente vetuste e ciò, in particolare, in relazione ai sempre più stringenti obblighi di monitoraggio, rendicontazione e riduzione delle emissioni previste nel nuovo regolamento europeo.

⁵ E.g. contabilmente, è possibile che annualmente ci siano capitalizzazioni ulteriori per interventi di manutenzione, potenziamento ecc. che vanno ad aumentare il valore del cespite originario (i.e. una nuova tratta di rete) realizzato negli anni precedenti. Da un punto di vista fisico, tale cespite è chiaramente unico; tuttavia, da un punto di vista contabile, è diviso nell'investimento originario e le successive capitalizzazioni, ognuno con uno specifico percorso di ammortamento decorrente dalla data di capitalizzazione e con la medesima vita utile. Di conseguenza, contabilmente è difficile che un metanodotto in esercizio (rappresentato dalla somma dell'investimento originario e di tutti gli investimenti effettuati successivamente) e su cui l'operatore effettua annualmente interventi sia completamente ammortizzato.

Per quanto riguarda il meccanismo di incentivazione, A2A ritiene opportuno riconsiderare il dimensionamento dell'incentivo annuale riconosciuto al gestore per il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate (ipotizzato pari allo 0,4% del costo storico rivalutato dell'asset completamente ammortizzato). Il gestore, infatti, mantenendo in esercizio un asset completamente ammortizzato si assume la piena responsabilità nel garantire che tale asset possa essere esercito in piena sicurezza. Pertanto, il gestore assume su di sé un rischio ulteriore – mitigato solo parzialmente dalla metodologia di valutazione dello stato di salute delle infrastrutture – che oltrepassa quello già riconosciuto nel parametro Beta del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) e che si ritiene non sia sufficientemente coperto dal valore proposto, di cui si propone l'aumento, anche tramite una ripartizione non simmetrica del risparmio generato dal prolungamento della vita utile.

Criteri di efficienza degli interventi di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione

A2A ritiene opportuno sottolineare la necessità che le valutazioni delle proposte di investimento, che eventualmente integreranno anche i nuovi criteri proposti dal Documento, siano effettuate con tempistiche coerenti con quelle necessarie per il corretto sviluppo di business plan da parte degli operatori e la successiva messa in opera degli stessi.

Tali nuovi criteri, di cui si ritiene opportuno chiarire la gerarchia rispetto all'analisi ACB degli stessi investimenti, inoltre, potrebbero essere differenziati tra rete di trasporto nazionale e regionale, così da meglio riflettere le diverse caratteristiche di tali reti.

Per quanto riguarda gli indicatori proposti per valutare l'efficienza degli sviluppi di rete, si ritiene opportuno chiarire in modo maggiormente puntuale alcuni aspetti necessari per la loro valorizzazione. In particolare, per quanto riguarda l'indicatore "capacità disponibile per il conferimento per chilometro di rete realizzata" si ritiene opportuno identificare un orizzonte temporale entro cui definire la "capacità disponibile" (i.e. capacità oraria, giornaliera, annua) e chiarire se questa (i) debba essere intesa come la domanda prevista nell'area di nuova metanizzazione e (ii) sia quella della sola nuova rete o di tutto il sistema a monte (il quale influisce sulla capacità di trasporto). Per entrambi gli indicatori, inoltre, si ritiene opportuno incorporare l'effetto derivante da condizioni geomorfologiche particolari che possono influenzare tanto l'aspetto tecnico (i.e. lunghezza della rete) che economico dell'intervento (si potrebbe prevedere, ad esempio, un fattore correttivo per comuni montani).

Infine, si reputa opportuno incorporare un certo grado di gradualità nelle soglie che verranno utilizzate per i due indicatori, in modo da evitare cesure eccessivamente nette che potrebbero danneggiare tanto gli operatori, quanto i (potenziali) clienti finali; a tal fine, si ritiene quindi opportuno introdurre delle franchigie rispetto al valore soglia. Il valore, in percentuale, di tale franchigia potrebbe essere derivato attraverso opportune analisi rispetto al valore medio sopra individuato con i criteri proposti dall'Autorità, ed eventualmente distinto per tener conto delle condizioni, anche fisiche, di realizzazione degli interventi.

Sharing dei potenziali ricavi derivanti dall'esercizio di centrali dual fuel

A2A condivide la proposta, e le relative modalità applicative, di ripartizione dei ricavi netti – i cui criteri di definizione dovranno essere trasparenti e noti a priori - tra imprese e, non tanto utenti del servizio, quanto piuttosto dei clienti finali.

In materia, anche per evitare indebite discriminazioni, si deve tuttavia sottolineare che A2A ritiene opportuno chiarire in via definitiva le regole e i vincoli entro cui anche un operatore che esercita contemporaneamente l'attività di distribuzione del gas naturale e dell'energia elettrica può esercitare l'attività di produzione di energia elettrica tramite impianti di taglia tale per cui non ci sia alcuna possibilità materiale di influenzare, anche minimamente, i mercati elettrici all'ingrosso (obiettivo ultimo, questo, delle regole di separazione funzionale). Tali impianti di generazione di energia elettrica, che verrebbe poi ceduta a un soggetto terzo del tutto indipendente (e.g. il GSE tramite ritiro dedicato), esattamente come le centrali dual fuel realizzate dal principale operatore del trasporto del gas naturale anche se, evidentemente, con un diverso ordine di grandezza, avrebbero la finalità di migliorare l'efficienza energetica della società con vantaggi per il sistema e per l'ambiente. Per ulteriori approfondimenti sul tema in esame, si rimanda alla nota inviata da A2A all'Autorità ad agosto 2021 che si intende richiamata in pieno.