



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

*Spett.le Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Corso di Porta Vittoria 27
20122 Milano*

Milano, 27 giugno 2022

<p>Osservazioni Documento per la Consultazione 213/2022/R/gas Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT) - Orientamenti iniziali</p>
--

Osservazioni generali

Accogliamo con favore la consultazione in oggetto relativa agli orientamenti iniziali sulle metodologie tariffarie e l'allocazione dei costi relativi al sesto periodo di regolazione (6PRT). Apprezzeremmo in tal senso in modo particolare l'ampia ricognizione sull'assetto regolatorio del 5PRT, a conferma di una sostanziale continuità del medesimo a decorrere dal 2024 nell'ottica di garantire positivamente una sufficiente **stabilità e prevedibilità del quadro regolatorio di riferimento**.

Auspicheremmo in tal senso anche che nella prossima consultazione prevista dall'iter del processo di definizione dei criteri tariffari **siano forniti, possibilmente attraverso incontri dedicati di approfondimento, ulteriori elementi insieme a simulazioni di dettaglio elaborate dall'impresa Maggiore di Trasporto**. Più in particolare sarebbero utili **simulazioni** che interiorizzassero anche le assunzioni in merito alle **possibili evoluzioni delle fonti di approvvigionamento in Italia**, anche per esempio a fronte della situazione eccezionale in cui versa attualmente il sistema nazionale del gas a fronte dell'evoluzione derivante dal conflitto russo ucraino. Ciò anche in considerazione delle raccomandazioni fornite in tal senso da parte della Commissione Europea (*REPowerEU*) per fronteggiare l'emergenza conseguente al conflitto in Ucraina, riducendo la nostra dipendenza dalla Russia anche attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti di gas nel medio-lungo termine. Tali simulazioni, partendo da in particolare anche dai nuovi elementi di scenario e da ipotesi di flussi aggiornate, consentirebbero di poter valutare il possibile impatto sui corrispettivi tariffari nel prossimo periodo regolatorio.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Osservazioni sugli aspetti di maggior interesse

Osservazioni in merito agli aggiustamenti relativi ai corrispettivi da e per stoccaggio, e da impianti di GNL

Con riferimento agli sconti da applicarsi ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di **stoccaggio saremmo favorevoli al mantenimento, in continuità con il SPRT, dello sconto attuale del 50%, ossia pari al valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR**, anche al fine di evitare un aumento degli altri corrispettivi di entry ed exit della rete. Inoltre la percentuale di sconto del 50% garantirebbe la possibilità di mantenere l'attuale struttura di pagamento secondo cui il corrispettivo scontato applicato all'hub stoccaggio viene recuperato mediante l'applicazione del CRV^{OS} alle riconsegne, evitando ricadute sulle dinamiche di importazione.

Riterremmo inoltre che, a fronte di un incremento degli altri corrispettivi di capacità, un diverso sconto **non produrrebbe comunque per gli operatori di mercato un incentivo effettivo a massimizzare il riempimento degli stoccaggi** posto che, come viene giustamente sottolineato, le regole in vigore per il conferimento della capacità di stoccaggio in Italia prevedono già, ormai da anni, che il costo relativo al servizio di trasporto da e per stoccaggio non sia sostenuto direttamente dall'utente ma sia coperto dai proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione della capacità di stoccaggio o, nella misura in cui i proventi delle aste non siano sufficiente, mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabili addizionale CRVOS ai punti di riconsegna.

Un eventuale azzeramento dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio avrebbe inoltre inevitabilmente l'effetto di incrementare i costi del servizio di trasporto sostenuti dai punti diversi da stoccaggio, stimabile in +15% alle entry e in +9% alle exit, rispetto ai corrispettivi approvati per l'anno 2022 a parità di altre condizioni. Riterremmo dunque **fondamentale valutare in alternativa misure in grado di arrivare alla massimizzazione del riempimento degli stoccaggi in maniera efficiente, evitando di incrementare i corrispettivi di capacità per gli altri punti di entry e di exit della rete.**

Con riferimento poi al futuro punto di uscita presso **Gela, in linea di principio non condivideremo la proposta di applicarvi uno sconto pari al 50%**, ancorché in linea con gli aggiustamenti previsti dal Codice TAR. Una tale riduzione del corrispettivo sarebbe infatti applicata di fatto solo nel punto di interconnessione in uscita tra Italia e Malta, creando quindi anche delle disparità di trattamento rispetto ad altri punti di export (come ad esempio nella tratta utilizzata in *reverse flow* a Passo Gries).



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Raccordo con la riforma dei conferimenti presso i city gate

Riterremo **necessario un chiarimento in merito alla proposta di introdurre in corrispondenza dei city-gate modalità di conferimento di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito**, ai quali applicare uno specifico moltiplicatore. Se una tale modalità apparirebbe efficacemente implementabile con il sistema attuale dei conferimenti ai *city gate*, occorrerebbe invece comprendere bene come tale modalità si possa coniugare con le logiche di assegnazione automatica della capacità alla base della riforma dei conferimenti della capacità nei punti di riconsegna prevista decorrere a partire dal 1° ottobre 2023 come previsto dalla Delibera 225/2022/R/GAS.

Osservazioni puntuali

S6. Osservazioni in merito ai criteri generali di riconoscimento dei ricavi e al raccordo con i criteri ROSS

Avremmo necessità di **chiarimenti** in merito alle modalità con cui verrebbe riconosciuto l'incentivo all'efficienza negli anni dal 2025 in avanti. Non ci risulterebbe infatti del tutto chiaro se, come prospettato dal DCO 615/2021/R/COM (e dal paper Oxera allegato a tale consultazione), l'incentivo sarebbe suddiviso nelle due parti *slow money* e *fast money* oppure se, come sembrerebbe indicare la tabella 2 del corrente DCO 213/2022/R/gas, l'intero incentivo all'efficienza derivante dal confronto fra baseline totale e costi effettivi dell'anno x sarebbe componente dei ricavi riconosciuti dell'anno x+1.

S11. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato

Esprimeremo il nostro **apprezzamento** in merito all'orientamento di definire **l'onere unitario fisso per la valorizzazione dell'esposizione unitaria delle imprese di trasporto rispetto agli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi** anche tenendo conto dell'opportunità di assicurare una maggiore compartecipazione delle imprese di trasporto ai rischi di oscillazione del GNC, anche considerando gli strumenti che dal 2024, con il completamento del riassetto dell'attività di misura del gas nei punti di entrata e uscita della rete di trasporto disposto dalla Delibera 512/2021/R/gas, avranno le imprese di trasporto per assicurare l'efficienza e l'accuratezza del servizio di misura.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Vorremmo inoltre evidenziare l'opportunità che **il meccanismo di conguaglio riguardante le perdite fisiche venga introdotto solo successivamente all'implementazione**, che si auspica invece possa avvenire in tempi brevi, **di un meccanismo di incentivazione alla riduzione delle perdite (sia fisiche che contabili) sulla rete di trasporto.**

S19.Osservazioni in merito al trattamento tariffario degli investimenti riconducibili alla metanizzazione della Regione Sardegna.

Considerando che il tema dei criteri di riconoscimento dei costi associati al collegamento virtuale tra la Sardegna e il Continente (c.d. *Virtual pipeline*) sarà poi trattato anche in un suo apposito procedimento, desidereremmo esprimere solo alcuni commenti di carattere preliminare, che potranno via via esser poi maggiormente dettagliati nelle prossime fasi del presente procedimento di consultazione e nei futuri procedimenti che riguarderanno nello specifico il trattamento tariffario per la copertura degli investimenti per la metanizzazione della Sardegna:

- pur essendo in generale favorevoli alla metanizzazione dell'isola, e nell'ipotesi che i costi per **le bettoline spola** rientrino nella copertura tariffaria prevista per la Virtual Pipeline, riterremmo opportuno che **tali vettori siano impiegati dal TSO esclusivamente per le finalità di quest'ultima, ossia per trasportare il GNL, caricato esclusivamente dai due terminali di rigassificazione tirrenici di Panigaglia e Livorno, nelle sole quantità funzionali al servizio di collegamento virtuale tra la penisola e la Sardegna e per nessun altro utilizzo del gas che non sia tra quelli regolati da ARERA, anche al fine di non apportare eventuali distorsioni o sussidi incrociati in settori non regolamentati da ARERA;**
- con riferimento poi ai criteri descritti nel paragrafo 22 del DCO in oggetto che prevedono la creazione di due nuovi punti di uscita, ci descrivono le modalità di calcolo delle distanze e prevedono un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale, non avremmo particolari osservazioni rispetto a quanto descrittoci. Purtroppo **non potremmo al momento esprimere delle considerazioni di maggior dettaglio sui possibili impatti dei corrispettivi che verranno fissati ai punti di entrata e di uscita, ed auspicheremmo in tal senso anche che maggiori dettagli possano esserci forniti in proposito nelle prossime fasi della consultazione.**



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

S20. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali, in particolare la proposta di uno specifico moltiplicatore per i conferimenti giornalieri ai city gate.

In generale **concorderemmo con quanto propostoci in sostanziale continuità con i criteri attualmente vigenti in relazione a sconti, moltiplicatori e fattori stagionali** di cui all'Articolo 28 del Codice TAR. Riterremmo tuttavia altresì fondamentale che, per incentivare l'acquisto di capacità di trasporto e ottimizzare l'utilizzo della rete, si intervenga anche sul costo associato ai prodotti di capacità trimestrale in modo che, qualora il conferimento di tali prodotti sia effettuato per l'intero anno termico (siano acquistati ad esempio 4 prodotti trimestrali), il costo complessivo sostenuto dall'utente del trasporto sia il medesimo che avrebbe sostenuto per le capacità di trasporto su base annuale.

Come già anticipato e segnalato più sopra, riterremmo inoltre **necessario un chiarimento in merito alla proposta di introdurre in corrispondenza dei city-gate modalità di conferimento di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito**, ai quali applicare uno specifico moltiplicatore. Una tale proposta non ci apparirebbe infatti aderente alle logiche di assegnazione automatica della capacità alla base della riforma dei conferimenti della capacità nei punti di riconsegna, che verrebbe come noto implementata già a partire dal 1° ottobre 2023 come previsto dalla Delibera 225/2022/R/gas.

Restando comunque come sempre a piena disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento ed eventuale opportunità di confronto in tema, rinnoviamo tutti i nostri più cordiali saluti.