



Spett.le
dall'Autorità di regolazione per Energia Reti
e Ambiente
P.zza Cavour 5
20121 Milano

Prot: GECR/ALe/GPe/2022/0532

inviata attraverso il servizio il servizio telematico interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità (www.arera.it)

Frosinone, 27.06.2022

Oggetto: Osservazioni di Società Gasdotti Italia (SGI) al documento di consultazione 213/2022/R/GAS ("DCO") "CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL SESTO PERIODO DI REGOLAZIONE (6PRT"

I contenuti non sono da ritenersi di carattere riservato.

Osservazioni generali

La scrivente ritiene che le modifiche proposte siano in linea generale condivisibili ma si raccomanda di tenere conto anche dei più recenti mutamenti politici ed economici come di seguito argomentato.

S.3. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità

SGI condivide gli obiettivi generali posti dall'Autorità, tuttavia si osserva che alla luce del mutato contesto politico-energetico, maturato negli ultimi mesi, si potrebbe valutare il perseguimento di ulteriori obiettivi di medio termine, che contribuiscano a rafforzare la sicurezza degli approvvigionamenti e il rischio di interruzione delle forniture.



A tal proposito si segnala quanto descritto in maniera più dettagliata allo spunto di consultazione S9 del presente documento.

S 4. Osservazioni in merito alla decorrenza e alla durata del periodo di regolazione.

Sgi condivide l'orientamento di confermare la durata del periodo regolatorio di 4 anni o, nell'intento di consolidare la stabilità regolatoria, di valutare anche durate superiori compatibilmente con quanto disposto dal codice TAR.

S 5. Osservazioni in merito all'articolazione dei ricavi di riferimento

Sgi condivide l'approccio proposto in merito all'articolazione dei ricavi, in continuità con il precedente periodo regolatorio.

S 6. Osservazioni in merito ai criteri generali di riconoscimento dei ricavi e al raccordo con i criteri ROSS.

Alla luce di quanto delineato nella consultazione sul ROSS e da quanto indicato nel presente documento, ci sembra utile riportare, in maniera sintetica, quanto già osservato in occasione del DCO 615/2021 e successiva memoria seguita al Focus Group di approfondimento sugli impatti che può generare la definizione del tasso di capitalizzazione:

“Sgi condivide l'approccio di adottare tassi di capitalizzazione ex-ante definiti dal regolatore per ridurre il rischio di comportamenti opportunistici, ma è altrettanto importante, che tali tassi riflettano le specifiche condizioni di ogni operatore, in modo da non penalizzare le imprese più snelle e/o che stiano implementando un piano di sviluppo significativo con un rapporto investimenti/costi operativi più elevato”.

S.7.Osservazioni in merito ai criteri di determinazione dei costi di capitale per gli incrementi patrimoniali sostenuti fino all'anno 2023.

Sgi, pur ritenendo che l'attuale meccanismo di remunerazione ridotta delle immobilizzazioni in corso costituisca un naturale incentivo a limitarne la durata il più possibile, comprende l'approccio di voler contenere la remunerazione degli investimenti non ancora entrati in esercizio. Tuttavia, alla luce della tipologia di investimenti tipici di un'impresa di trasporto, dei tempi relativi ai processi



di autorizzazione e realizzazione delle opere, si suggerisce di applicare tassi di remunerazione differenziati come segue:

- a) per le immobilizzazioni in corso relative a spending sostenuto negli ultimi 4 anni: un tasso pari al valore del WACC determinato in coerenza con il TIWACC 2022-2027, ma assumendo un rapporto tra capitale di terzi e capitale proprio pari a 4;
- b) per le immobilizzazioni in corso relative a spending sostenuto nei due anni precedenti a quelli indicati nel punto a) un tasso posto pari al valore del parametro Kd^{real} di cui al comma 3.7 del TIWACC 2022-2027;

Si suggerisce inoltre che tale trattamento avvenga solo per le nuove immobilizzazioni e non per quelle ad oggi già sostenute.

S 8. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione dei costi operativi per l'anno 2024

La scrivente concorda con l'Autorità in merito all'individuazione nell'anno 2021, dell'anno di riferimento per la determinazione della baseline di costo operativo.

S 9. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto

Come già accennato allo spunto S3, si osserva che, alla luce del mutato contesto politico-energetico, occorrerebbe valutare l'incentivazione di tipo input-based, alla stregua di quanto previsto all'art. 5 dell'allegato A alla Delibera 114/2019/R/gas (RTTG) per il 5 PRT, che prevede il riconoscimento di un tasso di remunerazione addizionale pari a 1,5% per 10 anni, da applicare a quei progetti che: 1) contribuiscano all'immissione di quote aggiuntive di gas da diverse fonti (produzioni locali, impianti di Biometano, immissioni dall'estero) utili a rafforzare e diversificare gli approvvigionamenti di gas per il sistema italiano; 2) consentano di abilitare nuova capacità per differenziare i flussi di gas esistenti, fermo restando il rispetto dei requisiti di inclusione nei Piani decennali e di un rapporto benefici/costi superiore a 1,5, come risultante dall'Analisi Costi-Benefici (art. 5.4 dell'allegato A alla Delibera 114/2019/R/gas).

In altri termini, si chiede che venga incentivata la nuova capacità, così come tutte le opere funzionali alla creazione della stessa, se questa permette l'ingresso sulla rete di gasdotti di biometano o favorisca la differenziazione delle immissioni di gas dall'estero.

Inoltre si ritiene opportuno valutare di mantenere l'attuale incentivazione input-based per uno o più periodi di regolazione per le imprese di nuova costituzione, ancorando l'incentivo al rapporto



B/C> 1,5 così come previsto attualmente per gli investimenti realizzati entro il 2022, posticipando l'applicazione della metodologia ROSS.

S 11. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato

L'attuale sistema in vigore di recupero dei costi di compressione prevede il riconoscimento dei costi per l'acquisto del gas. Parimenti, nel caso di stazioni di compressione alimentate da energia elettrica, andrebbe previsto un adeguato meccanismo di riconoscimento dei costi di energia elettrica sostenuti per la compressione del gas.

Con riferimento a quanto proposto al paragrafo 13.22 occorre precisare che attualmente i ricavi afferenti le quote di gas non contabilizzato, autoconsumi e perdite, vengono gestiti dalle imprese di trasporto, diverse dall'impresa maggiore, attraverso accordi di ripartizione ricavi e accordi di bilanciamento operativo con il responsabile del bilanciamento. Nel caso di versamento mensile alla cassa di tutti i ricavi a copertura dei costi per perdite-autoconsumi-gnc è opportuno prevedere meccanismi che consentano, anche alle imprese diverse dall'impresa maggiore, di gestire mensilmente i relativi costi nell'ambito degli accordi di bilanciamento operativo con l'impresa maggiore o eventualmente attraverso la Cassa.

S 14 Osservazioni in merito all'identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari

SGI ritiene che, così come per il servizio di misura, i servizi che si renderanno necessari, anche a seguito del recente decreto¹, che abilita l'immissione di idrogeno fino al 2% sulle reti di trasporto, quali la miscelazione, l'analisi della qualità del gas e l'eventuale stoccaggio temporaneo dell'idrogeno da immettere nella rete, siano assimilabili ai servizi non di trasporto svolti oggi dalle imprese.

Tali servizi andrebbero quindi gestiti come servizi regolati, dovrebbero confluire nella RAB e trovare remunerazione attraverso corrispettivi specifici, così come avviene oggi per il servizio di misura.

¹ Rif. Decreto 3 giugno 2022 del Ministero della Transizione Ecologica



S 20. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali, in particolare la proposta di uno specifico moltiplicatore per i conferimenti giornalieri ai *city gate*.

Riguardo l'eventuale introduzione di conferimenti di capacità su base giornaliera sui *city gates*, come osservato in occasione del DCO 157-2022, si ritiene che anche il meccanismo proposto nel presente DCO non possa avviarsi senza una revisione complessiva dell'attuale sistema di garanzie per il servizio di trasporto, revisione in ogni caso necessaria affinché queste siano dimensionate anche sui ricavi variabili e sulle componenti aggiuntive alla tariffa di trasporto.

Si coglie l'occasione per segnalare che attualmente il sistema di garanzie non prevede copertura relativa alle componenti aggiuntive, le quali vengono fatturate dalle imprese di trasporto agli Utenti e successivamente versate alla CSEA sulla base del fatturato e non di quanto effettivamente incassato, esponendo le imprese di trasporto e quindi il sistema, ad insolvenze non correlate al proprio rischio d'impresa.

Occorrerebbe pertanto, alla luce di quanto sopra descritto, in un primo momento revisionare il sistema di garanzie per poi provvedere ad avviare, anche attraverso una successiva consultazione, la prospettata modifica del sistema di conferimento.

Si segnala in aggiunta che, qualora trovasse applicazione il conferimento giornaliero su punti di riconsegna che alimentano reti di distribuzione, occorrerebbe tenere in considerazione il notevole aggravio amministrativo a carico dell'impresa di trasporto che si troverebbe a gestire una mole di punti notevolmente superiore rispetto a quelli per cui è già oggi prevista la possibilità di conferimento giornaliero.

S 21. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura

SGI condivide l'opportunità di una differenziazione del corrispettivo CMCF sulla base di due o tre distinte classi di Qero.

S 22. Osservazioni in merito ai meccanismi di perequazione dei ricavi.

La scrivente ritiene opportuno che sia chiarito nel prossimo RTTG che sia i ricavi generati dai corrispettivi del servizio di trasporto, sia quelli provenienti dagli accordi di ripartizione dei ricavi, che altresì dai meccanismi di perequazione, caratteristici per ciascuna azienda, costituiscono tutti indistintamente ricavi a fronte dei servizi di trasporto erogati, prescindendo dai meccanismi di perequazione definiti dal regolatore al solo fine di agevolare la fruizione delle reti del sistema gas nella sua interezza da parte degli utenti.



S 24. Osservazioni in merito alle tempistiche di versamento delle componenti tariffarie aggiuntive.

Come già osservato in occasione del DCO 157/2022 e al precedente spunto S 20, attualmente il sistema di garanzie non prevede copertura relativa alle componenti aggiuntive, le quali vengono fatturate dalle imprese di trasporto agli Utenti e successivamente versate alla CSEA sulla base del fatturato e non di quanto effettivamente incassato, esponendo le imprese di trasporto e quindi il sistema, ad insolvenze.

Si propone pertanto che sia previsto che i TSO versino alla CSEA i ricavi derivanti dalla fatturazione delle componenti aggiuntive sulla base dell'incassato e non del fatturato, fermo restando l'obbligo per l'impresa di trasporto di compiere tutte le azioni volte a ridurre o a contenere il rischio derivante dall'inadempimento dell'utente.

Alternativamente le garanzie prestate dagli Utenti dovranno essere dimensionate anche sui corrispettivi aggiuntivi alla tariffa di trasporto e non solo sui corrispettivi capacitivi.