



Autorità di regolazione per energia reti e ambiente

Documento di consultazione 213/2022/R/gas

Osservazioni di Energia Libera



Il presente documento contiene le osservazioni di Energia Libera al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (**Autorità**) 213/2022/R/gas, recante *Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT) - Orientamenti iniziali (DCO)* (prot. n. 85/22, termine invio osservazioni 27 giugno 2022, inviato a protocollo@pec.arera.it).

* * *

Premessa

Apprezziamo, in generale, le proposte formulate dall'Autorità nel DCO; in particolare, riteniamo condivisibile l'introduzione graduale della nuova metodologia ROSS per la determinazione dei costi di capitale e dei costi operativi, auspicando che tale metodologia possa condurre ad una riduzione dei costi per il servizio di trasporto, attraverso uno stimolo all'efficienza nell'erogazione del servizio. Evidenziamo tuttavia che, come meglio dettagliato in risposta agli spunti di consultazione, l'introduzione della metodologia ROSS a partire dal 2024 genera alcuni dubbi interpretativi che si confida verranno chiariti nelle successive consultazioni, in particolare con riferimento alla determinazione dell'incentivo all'efficienza.

Con riferimento alla tariffa per il servizio di trasporto, condividiamo l'orientamento di confermarne l'attuale struttura, nell'ottica di dare sufficiente continuità, stabilità e prevedibilità del quadro tariffario, garantendo certezza del quadro regolatorio di riferimento.

Auspichiamo che nella prossima consultazione nell'ambito del processo di definizione dei criteri tariffari siano forniti, possibilmente attraverso incontri dedicati di approfondimento, ulteriori elementi in relazione alla metodologia tariffaria, insieme a simulazioni di dettaglio elaborate dall'Impresa Maggiore di Trasporto. In particolare, risulterebbero utili simulazioni di impatto tariffario in funzione di diverse assunzioni in merito alle possibili evoluzioni delle fonti di approvvigionamento in Italia, a fronte della situazione eccezionale in cui versa il sistema nazionale del gas derivante dal conflitto russo-ucraino. Ciò anche in considerazione delle raccomandazioni fornite dalla Commissione Europea (*REPowerEU*) per fronteggiare l'emergenza conseguente al conflitto riducendo la dipendenza dalla Russia, attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti di gas nel medio-lungo termine. Tali simulazioni, partendo da nuovi elementi di scenario e da ipotesi di flussi aggiornate, consentirebbero di poter valutare il possibile impatto sui corrispettivi tariffari nel prossimo periodo regolatorio.

Osservazioni generali

1. aggiustamenti relativi ai corrispettivi da/per stoccaggio e da impianti di GNL

In generale, riteniamo che gli sconti previsti dall'Autorità da applicarsi ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e GNL non debbano trovare totale copertura nell'incremento dei

corrispettivi agli altri punti di interconnessione. Tale soluzione andrebbe a detrimento dell'*import* dai gasdotti mettendo a rischio la complessiva sicurezza dell'approvvigionamento. Pertanto, siamo favorevoli al mantenimento, in continuità con il 5PRT, dello sconto attuale del 50%, ossia pari al valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR, al fine di evitare un aumento degli altri corrispettivi di *entry* ed *exit* della rete. Inoltre, la percentuale di sconto del 50% garantisce 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.

Peraltro, a fronte di un incremento degli altri corrispettivi di capacità, tale sconto non produrrebbe per gli operatori di mercato un incentivo effettivo a massimizzare il riempimento degli stoccaggi, posto che, come sottolinea la stessa Autorità, 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 CRV^{OS} ai punti di riconsegna.

Inoltre, un eventuale azzeramento dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio avrebbe 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. Si ritiene dunque fondamentale valutare misure alternative in grado di massimizzare il riempimento degli stoccaggi in maniera efficiente, evitando di incrementare i corrispettivi di capacità per gli altri punti di *entry* e di *exit* della rete.

Purché non gravante sulle tariffe associate agli altri punti di *entry* nazionali, riteniamo che lo sconto proposto sul GNL, pari al 50%, sia un fattore positivo, in quanto favorirebbe un aumento della competitività delle infrastrutture nazionali di rigassificazione del GNL, con il conseguente benefico effetto di ridurre il peso sul sistema (attraverso il corrispettivo CRV^{FG}). Questa proposta dell'Autorità ci pare ancora più opportuna se si considera l'attuale contesto di riferimento, nel quale sono state adottate diverse misure volte all'aumento della competitività delle fonti di approvvigionamento di gas tramite GNL, in analogia con quanto già previsto dalla delibera 632/2021/R/gas. Tuttavia, nell'ottica di aumentare la competitività delle fonti di approvvigionamento di gas tramite GNL, riteniamo necessario valutare l'introduzione di misure volte a promuovere la piena allocazione della capacità di rigassificazione esistente, e quella di futura introduzione, senza gravare sui costi del servizio di trasporto già sostenuti dai punti diversi dalla rigassificazione; ad esempio, si potrebbe prevedere di intervenire sui prezzi di riserva in modo da rendere i terminali di rigassificazione italiani maggiormente competitivi e concorrenziali rispetto agli altri terminali europei.

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

2. *Raccordo con la riforma dei conferimenti presso i city gate*

Riteniamo 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 tale modalità appare efficacemente implementabile con il sistema attuale dei conferimenti ai *city gate*, non risulta, invece, chiaro come si coniughi con le logiche di assegnazione automatica della capacità alla base della riforma dei conferimenti della capacità nei punti di riconsegna prevista a decorrere dal 1° ottobre 2023, ai sensi della delibera 225/2022/R/gas.

Risposta ad alcuni spunti di consultazione

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

Al fine di presentare osservazioni puntuali sui criteri tariffari proposti, dovrebbero essere meglio chiarite le modalità con le quali verrà riconosciuto l'incentivo all'efficienza negli anni dal 2025 in avanti. In particolare, non risulta del tutto chiaro se, come prospettato dal DCO 615/2021/R/com (e dal *paper* Oxera allegato a tale consultazione), l'incentivo sarà suddiviso nelle due parti *slow money* e *fast money* oppure se, come sembra indicare la tabella 2 del DCO, l'intero incentivo all'efficienza derivante dal confronto fra baseline totale e costi effettivi dell'anno x sarà componente dei ricavi riconosciuti dell'anno $x+1$.

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

In linea generale riteniamo condivisibile il superamento dei criteri di incentivazione basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione, nell'ottica di contenimento dei costi a carico del sistema per il servizio di trasporto. Nella prospettiva di rendere maggiormente efficace il processo di consultazione degli interventi di sviluppo della rete inclusi nei Piani, suggeriamo di valutare una ridefinizione delle attuali tempistiche per l'approvazione dei Piani da parte dell'Autorità, prevedendo, prima dell'avvio della consultazione dei Piani per il nuovo anno, l'adozione della delibera di valutazione dei Piani relativi all'anno precedente.

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

Riteniamo opportuno che la ridefinizione dell'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 assicuri una maggiore compartecipazione delle stesse imprese 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. Evidenziamo inoltre l'opportunità che il meccanismo di conguaglio riguardante le perdite fisiche venga introdotto solo successivamente all'implementazione, che si auspica possa avvenire in tempi brevi, di un meccanismo di incentivazione alla riduzione delle perdite (sia fisiche che contabili) sulla rete di trasporto.

S 19. 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 trattato in un apposito procedimento, riportiamo di seguito alcune osservazioni di carattere preliminare, che potranno via via essere maggiormente dettagliate 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.

In particolare, osserviamo quanto segue:

- nell'ipotesi che i costi per le bettoline spola rientrino nella copertura tariffaria prevista per la *Virtual pipeline*, riteniamo opportuno che tali vettori siano impiegati dal TSO esclusivamente 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 dall'Autorità, anche al fine di non apportare distorsioni o sussidi incrociati in settori non regolamentati dall'Autorità;
- con riferimento ai criteri descritti nel paragrafo 22 del DCO, che prevedono la creazione di due nuovi punti di uscita, descrivono le modalità di calcolo delle distanze e prevedono un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale, non siamo al momento nelle condizioni di esprimere valutazioni puntuali sui possibili impatti dei corrispettivi che verranno fissati ai

punti di entrata e di uscita, auspicando che l'Autorità fornisca maggiori dettagli in proposito nelle prossime fasi della consultazione.

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.

Concordiamo con quanto proposto dall'Autorità, in sostanziale continuità con i criteri attualmente vigenti, in relazione a sconti, moltiplicatori e fattori stagionali di cui all'articolo 28 del Codice TAR. Come anticipato nelle osservazioni generali, evidenziamo la necessità che l'Autorità definisca le proposte tariffarie in coerenza con le evoluzioni prospettate nella disciplina che regola la prenotazione della capacità ai *city gate*, definendo con congruo anticipo il quadro di riferimento relativo al costo del servizio di trasporto. Infine, riteniamo fondamentale che per incentivare l'acquisto di capacità di trasporto e ottimizzare l'utilizzo della rete, l'Autorità intervenga 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.