

Documento di consultazione DCO 7/08

CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE  
TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI UTILIZZO DEI  
TERMINALI DI GNL PER IL TERZO PERIODO DI  
REGOLAZIONE

**Osservazioni e proposte ANIGAS**

*Milano, 30 aprile 2008*

## **Premessa**

Anigas presenta di seguito le osservazioni e le proposte al documento per la consultazione in oggetto (di seguito Documento), pubblicato sul sito dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas (di seguito Autorità) il 18 marzo 2008 con cui l'Autorità illustra gli orientamenti in materia di regolazione delle tariffe per il servizio di rigassificazione per il terzo periodo di regolazione.

## **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Le osservazioni di Anigas sono essenzialmente riconducibili agli incentivi alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Anigas, come ha dichiarato in diversi ambiti e circostanze, condivide l'esigenza di implementare un contesto regolatorio che incentivi gli investimenti infrastrutturali nel settore gas in generale e nei terminali di GNL in particolare.

Il tema investimenti risulta assolutamente centrale nel processo di riforma della regolazione europea dei mercati energetici (cosiddetto III° Pacchetto Energia) in corso di discussione; la centralità del tema è tale, a nostro avviso, da suggerire una attenzione veramente particolare alle effettive modalità di incentivazione degli investimenti che implicheranno serie conseguenze per i soggetti della filiera gas (operatori della vendita, del trasporto, dello stoccaggio, del GNL, della distribuzione), ma anche per i clienti finali civili ed industriali.

In questo contesto, con questo Documento Anigas intende:

- segnalare una criticità dagli effetti potenzialmente molto pesanti nelle modalità di incentivazione degli investimenti in nuovi terminali di GNL;
- nella piena condivisione degli obiettivi di incentivazione degli investimenti la proposta di una modalità alternativa coerente.

L'elemento veramente critico del Documento a cui ci si riferisce è la previsione del c.d. "fattore di garanzia" secondo cui, in mancanza di soggetti "sponsor" titolari del diritto di allocazione prioritaria, verrebbe garantita la copertura dell' 80% dei ricavi di riferimento RL<sup>c</sup> attraverso le tariffe di trasporto.

Anigas ritiene che questo orientamento abbia diverse conseguenze estremamente preoccupanti:

- non fornisce agli operatori del sistema alcun segnale in ordine al corretto dimensionamento del sistema del GNL in particolare e del sistema infrastrutturale in generale. La copertura dal rischio dell'investimento di fatto sposta la decisione di investimento dalla consona valutazione di rischi imprenditoriali degli operatori della filiera, ad una valutazione meramente finanziaria di rientro "amministrato" su un investimento non industriale;

- il dimensionamento del sistema, con questa modalità, dipenderà da logiche non di mercato, ma da decisioni di pianificazione amministrativa;
- il rischio di sottoutilizzo delle capacità di GNL si traduce in aumenti tariffari del trasporto sui consumatori finali (ad esempio: famiglie e sistema industriale).

Anigas ritiene che questo orientamento:

- è in contrasto rispetto all'obiettivo di incentivare la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione in coerenza con le esigenze di sviluppo del sistema e con la attribuzione delle responsabilità e dei rischi imprenditoriali agli operatori;
- **carica i rischi di ingenti investimenti sui consumatori finali famiglie e sistema industriale italiano che si troveranno a finanziare (attraverso un aumento dei corrispettivi tariffari del trasporto) scelte non effettuate su logiche imprenditoriali.**

**Considerati gli interessi tutelati da Anigas che riguardano anche le attività di vendita alle famiglie e alle imprese ci sembra assolutamente da rimarcare questo secondo punto.**

A ciò si aggiunga la dubbia coerenza del "fattore di garanzia" con il quadro normativo vigente, comunitario e nazionale.

In particolare,

- a livello comunitario:
  - il quadro normativo non prevede strumenti di incentivazione allo sviluppo infrastrutturale differenti dall'esenzione dall'accesso di terze parti alle nuove infrastrutture;
  - il sussidio incrociato operato dal "fattore di garanzia" dovrebbe essere evitato, ai sensi dell'articolo 25.1, lettera e) della Direttiva 2003/55/CE,;
  - il riconoscimento del "fattore di garanzia" nei casi di rinuncia definitiva al di sotto dell'80% della capacità produttiva relativamente alla quale era stata ottenuta l'esenzione (previsto al punto 3.46 del Documento) fa venir meno il rispetto dell'articolo 22.1.d della Direttiva 2003/55/CE. Tale articolo prevede infatti che l'esenzione può essere concessa solo a patto che gli oneri siano riscossi presso gli utenti dell'infrastruttura. La medesima disposizione è prevista anche nel Decreto 11 aprile 2006 del Ministero delle Attività Produttive relativo alle Procedure per il rilascio dell'esenzione del diritto di accesso dei terzi a nuovi terminali di rigassificazione;
- a livello nazionale:
  - in coerenza con la normativa comunitaria, l'unica modalità di incentivo allo sviluppo infrastrutturale, prevista dalla legge 239/04, consiste nell'esenzione, valutata caso per caso, per almeno 20 anni e per una quota di almeno l'80% della nuova capacità, a favore dei soggetti che investono in nuove infrastrutture.

Alla luce di quanto illustrato, pur condividendo appieno la necessità di implementare un contesto regolatorio incentivante gli investimenti necessari allo sviluppo di un mercato più liquido e concorrenziale, non si condivide il meccanismo di garanzia accordato a chi

investe in assenza di soggetti titolari del diritto di allocazione con recupero e socializzazione dei costi sulla attività di trasporto.

Anigas ritiene invece preferibile un modello alternativo che garantisca gli investimenti e allochi correttamente i rischi sugli operatori, in coerenza con i processi di liberalizzazione di questi mercati sia perseguibile. In questo senso Anigas propone un modello articolato sulla predisposizione di piani d'investimento pluriennali da parte degli operatori dei sistemi del GNL (ma la proposta è più generale) sulla base di un processo finalizzato alla preventiva verifica delle effettive esigenze di mercato (in termini di capacità di trasporto, GNL, stoccaggio e distribuzione di seguito infrastrutture).

In particolare il processo di pianificazione degli investimenti dovrebbe prevedere che:

- l'operatore del sistema del GNL apra, quantomeno su base annuale e in ogni caso in presenza di richieste, una procedura di "open season", sulla base di linee guida vincolanti stabilite dalla Autorità;
- la procedura di "open season" dovrà determinare contestualmente:
  - le esigenze di mercato (domanda di capacità infrastrutturale) da parte di tutti gli operatori/sponsor interessati (venditori, operatori del trasporto istituti finanziari);
  - la disponibilità e l'impegno vincolante a carico degli sponsor interessati e proponenti a sostenere economicamente e finanziariamente gli investimenti;
- venga richiesta agli operatori del sistema di realizzare l'investimento completamente coperto finanziariamente ed economicamente; in caso di rifiuto (eventualità in questa ipotesi veramente remota) organizzazione dell'investimento a carico di altro soggetto che si organizza come Operatore del Terminale.

Con questa procedura gli investimenti richiesti effettivamente dal mercato (in quanto basati su disponibilità a sostenere i costi degli stessi) verranno realizzati con la assoluta certezza: i rischi associati agli investimenti e al connesso potenziale sottoutilizzo rimarrebbero integralmente a carico degli operatori/sponsor richiedenti.

È parere di Anigas che siano estremamente coerenti con il quadro normativo nazionale e comunitario sia il riconoscimento del diritto all'allocazione prioritaria previsto dalla legge 23 agosto 2004, n. 239, sia il riconoscimento di un tasso di remunerazione del capitale investito netto maggiorato del 3% per una durata di 16 anni; è avviso di Anigas che il riconoscimento dell'esenzione dovrebbe costituire lo strumento incentivante prioritario per consentire uno sviluppo delle infrastrutture in coerenza con la domanda attesa e nel rispetto di logiche di mercato. Tuttavia, qualora l'Autorità confermasse l'orientamento di prevedere il "fattore di garanzia" come ulteriore elemento incentivante, Anigas ritiene che riconoscerlo sull'80% dei ricavi RL<sup>C</sup> sia eccessivo poiché solleva esageratamente gli operatori dal rischio di inutilizzo della nuova capacità installata. In questo senso, si propone di limitare il "fattore di garanzia" al 20% dei ricavi RL<sup>C</sup>: in questo modo il fattore incentivante appare maggiormente equilibrato.