

DCO 4/09
CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE
TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI TRASPORTO
E DI DISPACCIAMENTO DEL GAS
NATURALE PER IL TERZO PERIODO DI
REGOLAZIONE

Osservazioni ANIGAS

Roma 26 maggio 2009

Premessa

ANIGAS giudica positivamente il tentativo dell'Autorità che con il presente documento di consultazione avvia una serie di riforme in un'ottica di maggiore efficienza e trasparenza, pur mantenendo un quadro di sostanziale stabilità regolatoria, al fine di migliorare ed incentivare l'apertura del mercato.

Pur nel generale apprezzamento del documento di consultazione, ANIGAS ritiene tuttavia che alcune delle proposte così come formulate non siano del tutto condivisibili. Tra queste l'allocazione di capacità nei punti di uscita effettuata di default basandosi sui profili di prelievo, l'adozione di un corrispettivo unico nei punti di uscita dalla rete nazionale e l'adozione dell'anno solare come riferimento per le tariffe di trasporto.

In riferimento agli spunti di consultazione privi di risposta si rimanda alle osservazioni fornite dalle singole società .

Risposte ai singoli spunti di consultazione

S1. Si condividono i primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

In linea di principio, ANIGAS concorda con le finalità generali che l'Autorità intende perseguire con il documento in oggetto. Rispetto ai singoli orientamenti si rimanda a quanto espresso in risposta ai successivi spunti di consultazione.

S2. Si condivide l'adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto? In caso contrario, quali motivi ostacolano tale adozione?

A fronte di un limitato beneficio di natura amministrativa, derivante dall'allineamento tra i dati economici e patrimoniali - desumibili dai bilanci societari - e le grandezze economiche utilizzate per la determinazione dei vincoli sui ricavi di trasporto e delle conseguenti tariffe, non si riscontrano altri vantaggi in un cambiamento che, in particolare, determinerebbe complicazioni negoziali in relazione al disallineamento tra il periodo di conferimento della capacità e quello di validità delle tariffe.

S3. Nel caso di adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto, ritenete condivisibile la soluzione indicata per il periodo transitorio? In caso negativo, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

In caso di adozione dell'anno solare, la soluzione indicata dall'AEEG per il periodo transitorio risulta l'unica percorribile.

S6. Si condivide il criterio adottato per il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento iniziale delle condotte? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?

In linea generale, si condivide il criterio proposto dall'Autorità, osservando tuttavia che pare opportuno riconoscere al trasportatore il valore degli ammortamenti relativo ai costi non recuperabili.

Si auspica inoltre il riconoscimento e l'applicazione di analoghi criteri in relazione ai costi sostenuti dal distributore per il gas di primo riempimento, soprattutto nei casi di messa in esercizio di nuove reti.

S14. Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento degli obiettivi descritti nel paragrafo 14.5 ?

Si ritiene che i costi efficientemente sostenuti per il funzionamento delle centrali di compressione debbano essere integralmente riconosciuti ai soggetti che li sostengono.

Si ritiene quindi preferibile l'adozione dell'ipotesi 3, tenendo comunque conto che si tratta di costi difficilmente prevedibili e, di conseguenza, appare altrettanto difficoltoso definire un target obiettivo.

Qualora venisse adottata l'ipotesi 2 si evidenzia che, di conseguenza, dovrebbe essere adeguata la componente QE delle condizioni economiche di fornitura del mercato tutelato per riconoscere i costi sostenuti in natura dagli utenti del trasporto.

S15. Si ritiene che l'impresa di trasporto abbia gli strumenti per poter gestire il rischio prezzo? In caso positivo, con quali modalità?

In merito agli strumenti a disposizione dell'impresa di trasporto, si ritiene opportuno sottolineare che la stessa potrebbe, ad esempio, prevedere procedure ad evidenza pubblica per la selezione dell'offerta economica più vantaggiosa.

S16. Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente paragrafo 15.9?

In coerenza alle osservazioni formulate al DCO 3/09 e in analogia alla risposta allo spunto di consultazione S14, si ritiene preferibile l'adozione dell'ipotesi B3 che propone l'attribuzione della titolarità delle perdite di rete (sia fisiche che del GNC, ovvero contabili) all'impresa di trasporto con il conseguente riconoscimento in tariffa dei costi sostenuti.

Si ritiene altresì condivisibile l'adozione di un sistema di incentivazione volto alla progressiva riduzione del GNC e alla implementazione del piano di adeguamento tecnologico degli strumenti di misura.

Inoltre, riteniamo che i risultati rispetto ai sistemi di incentivi per la riduzione dei costi di reintegro delle perdite fisiche e di quelle contabili debbano essere valutati separatamente per le due fattispecie poiché originati da fenomeni di natura differente.

S17. Si ritiene condivisibile confermare per il terzo periodo di regolazione la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria? Se no, quale metodologia si propone e per quale motivo?

Condividiamo la proposta di confermare per il terzo periodo di regolazione l'enucleazione della componente di ricavo per i costi sostenuti nell'ambito del bilanciamento del sistema.

La proposta di mantenere tale distinzione appare coerente con l'intento di modifica del regime di bilanciamento e di approvvigionamento delle risorse necessarie allo stesso mediante meccanismi di mercato. Riteniamo quindi auspicabile la massima trasparenza riferita all'attività di bilanciamento svolta dall'impresa di trasporto, in termini sia fisici che economici.

Condividiamo, inoltre, le proposte concernenti la volontà di verificare che le risorse di bilanciamento assegnate all'impresa di trasporto siano commisurate rispetto alle effettive esigenze. Si concorda altresì con la previsione della possibilità "che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo della rete, possa essere assegnata agli utenti del sistema su base interrompibile". In tal modo si verrebbero a creare, infatti, maggiori flessibilità a disposizione del sistema che consentirebbero ulteriori guadagni di efficienza nella selezione delle risorse più efficienti per il bilanciamento del sistema. A supporto della proposta, vale la pena ricordare che con l'attuale regime di bilanciamento l'assegnazione delle prestazioni di erogazione di punta da stoccaggio è per oltre il 40% (2,480 su 5,910 MGJ/g) riservata al servizio di bilanciamento.

S18. Nel caso di introduzione di una tariffa per il servizio di dispacciamento, secondo quali criteri, e per quali motivi, si ritiene opportuno articolare i corrispettivi per il servizio?

Appare condivisibile la proposta di introdurre un corrispettivo specifico per il servizio di dispacciamento, in quanto coerente con il processo di riforma del regime di bilanciamento.

In merito alla proposta di introduzione di una tariffa per il servizio di modulazione, ANIGAS evidenzia la necessità di una chiara definizione dei costi afferenti l'attività di dispacciamento per evitare il rischio di una duplicazione dei costi già riconosciuti, e quindi remunerati, al trasportatore.

S23. Si ritengono condivisibili i criteri proposti per l'efficientamento dei costi di investimento? Quale delle due ipotesi proposte si ritiene maggiormente condivisibile e per quali motivi?

ANIGAS esprime forte preoccupazione per le proposte contenute nel documento di consultazione su questo aspetto. Il sistema proposto di fatto garantisce il pieno recupero dei costi degli investimenti in nuova capacità indipendentemente dall'effettivo utilizzo della stessa.

Il sistema prospettato dalla AEEG scarica costi e rischi di sottoutilizzo delle capacità proprio sui clienti finali. Inoltre, si pone il problema della selezione dei progetti di investimento, lasciando irrisolta una pesante criticità sui relativi processi decisionali. Il rischio di sottoutilizzo della capacità di trasporto non appare, per evidenti motivi, aggirabile con una sovraremunerazione del capitale investito.

Per i nuovi investimenti ed in particolare per quelli derivanti da nuove linee di approvvigionamento, al fine di evitare pesanti ricadute sul sistema, si ritiene necessario un processo di "open season" in cui l'investimento viene "coperto" economicamente e finanziariamente da impegni vincolanti assunti dagli operatori. Si sottolinea che il processo di "open season" per la selezione e il finanziamento degli investimenti sopra descritto è in linea con le prassi regolatorie europee.

S24. In alternativa, quali criteri, e per quali motivi, ritenete opportuno proporre in merito all'efficientamento dei costi per la realizzazione di nuove infrastrutture?

Ai fini di consentire un potenziamento delle infrastrutture adeguato alla crescita dei consumi, si auspica l'introduzione di meccanismi rispondenti a logiche di mercato come, ad esempio, le "open season" (cfr. risposta allo spunto S23).

S26. Si ritengono condivisibili i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto che vengono a costituirsi a seguito di riclassificazione di infrastrutture di distribuzione? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?

Si. In particolare è condivisibile il principio dell'invarianza dei costi affermato dall'AEEG.

S29. Si concorda con le modalità proposte per la determinazione del fattore correttivo? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?

Si concorda con la determinazione di un fattore correttivo per il recupero in tariffa dei costi addizionali sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto. Tuttavia, si evidenzia che il riconoscimento di tali costi non può avvenire con effetto retroattivo (sull'AT 2008/2009), ma deve essere effettuato a valere sugli anni termici 2009/2010 e 2010/2011.

S30. Si concorda con le modalità proposte per il riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?

Si veda quanto affermato in risposta allo spunto di consultazione S29.

S32. Si ritiene opportuno confermare anche per il terzo periodo di regolazione i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali ipotesi o vincoli ritenete opportuno modificare e per quali motivi?

ANIGAS ritiene opportuno confermare i criteri generali ed i vincoli già utilizzati nel secondo periodo regolatorio, ritenendo il sistema tariffario "entry-exit" il più opportuno.

S33. Quali criteri e per quali motivi ritenete opportuno adottare tra quelli proposti in merito alla determinazione delle aree di uscita dalla rete nazionale di gasdotti? In alternativa quali criteri si ritiene opportuno proporre? E per quali motivi?

In considerazione di quanto detto allo spunto S22, ANIGAS non condivide l'introduzione di un corrispettivo unico nei punti di uscita nazionale perchè comporterebbe un allontanamento delle tariffe di trasporto dalla "cost-reflectivity".

ANIGAS evidenzia inoltre che non rileva alcuna coerenza tra gli ambiti tariffari della distribuzione e le logiche per l'individuazione delle aree di uscita della rete di trasporto.

Ciò considerato, qualora l'AEEG intenda procedere alla riduzione del numero delle QT_i, individuandone una per ogni ambito tariffario della distribuzione, si evidenzia che, al fine di garantire la coerenza tra i costi sostenuti dagli operatori e la loro remunerazione in tariffa, non sarebbe sufficiente la riconduzione al numero di sei (6) delle aree di uscita, ma sarebbe anche necessaria la definizione di un'unica distanza media per i "city-gate" appartenenti al medesimo ambito tariffario.

S35. Si ritiene opportuno prevedere nel terzo periodo di regolazione le modifiche descritte ai fini dell'applicazione dei corrispettivi di trasporto regionale alle capacità di trasporto determinate sulla base dei profili di prelievo dei clienti finali? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?

ANIGAS ritiene opportuno approfondire l'impostazione proposta dall'AEEG, peraltro con alcuni accorgimenti e limitatamente al mercato su rete di distribuzione non misurato giornalmente.

Si ritiene, viceversa, che per i clienti allacciati direttamente a rete di trasporto e per quelli su rete di distribuzione con misura giornaliera dovrebbe essere mantenuto l'attuale sistema di prenotazione della capacità da parte dell'utente della rete.

Con riferimento al mercato dei clienti finali su rete di distribuzione con prelievi non misurati giornalmente, si ritiene che, per la valutazione della capacità da attribuire al singolo cliente, tra gli aspetti che necessariamente devono essere attentamente valutati ci sia, per esempio, il riferimento al fabbisogno di un inverno rigido con frequenza ventennale per il mercato "civile".

ANIGAS ritiene, pertanto, che l'ipotesi prospettata dall'AEEG nel DCO in esame non sia in nessun caso applicabile a partire dall'anno termico 2009/2010 e sottolinea l'esigenza che nel secondo documento per la consultazione venga esplicitamente rinviata l'eventuale implementazione della proposta ad un momento successivo e solo a valle di un processo di verifiche approfondite effettuate con il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati.

Le criticità che la proposta si prefigge di risolvere sono, peraltro, condivisibili. ANIGAS ritiene che le stesse possano essere risolte, nell'immediato, con soluzioni alternative quali il miglioramento delle informazioni messe a disposizione degli utenti per la gestione dei processi di subentro, nonché attraverso lo sviluppo di algoritmi che migliorino la qualità del processo allocativo nei punti di riconsegna interconnessi agli impianti di distribuzione.

S36. Si ritiene opportuno estendere l'applicazione dei profili di prelievo anche al fine di applicare i corrispettivi di capacità nei punti di uscita della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?

Coerentemente con quanto esposto rispetto allo spunto S35, si ritiene che ai fini del conferimento della capacità ai punti di uscita debba essere mantenuto l'attuale sistema di prenotazione della capacità da parte dell'utente della rete di trasporto.

S42. Si concorda con la proposta di identificare un'unica controparte commerciale nei riguardi degli utenti del servizio di trasporto? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

Si concorda con la proposta di identificare un'unica controparte commerciale nei riguardi degli utenti del servizio di trasporto.

S 43. Si concorda con la proposta in materia di bilanciamento commerciale? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

Si concorda con la proposta dell'Autorità in tema di bilanciamento commerciale.

S44. Si concorda con i criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

ANIGAS concorda con la previsione che i servizi opzionali siano pagati solo dai beneficiari secondo un prezzario “ad hoc”.

S45. Quali servizi opzionali si ritiene opportuno proporre e per quali motivi? Per tali servizi, quali criteri si ritiene opportuno adottare per il dimensionamento della tariffa?

ANIGAS propone che il servizio alternativo di carro bombolaio, utilizzato in caso di sospensione del servizio di trasporto, possa essere inserito tra i servizi opzionali “ad hoc” offerti dal trasportatore.

S46. Si condividono le proposte indicate? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

Si condividono la maggior parte delle proposte dell'AEEG per la nuova disciplina dell'attività di misura nel trasporto gas. Si ritiene però necessario precisare alcuni aspetti dell'attività di installazione e manutenzione (*metering*). In particolare, ANIGAS ritiene che per gli impianti di misura dei clienti finali allacciati direttamente alla rete di trasporto, l'attribuzione della responsabilità dell'attività di *metering* debba comportare anche il passaggio della proprietà degli impianti.

ANIGAS evidenzia inoltre che il passaggio al trasportatore delle responsabilità di installazione e manutenzione dei “city-gate” genera alcune criticità aggiuntive in relazione sia alla gestione più complessa dell'impianto di regolazione e misura REMI, necessaria per garantire l'efficienza e la sicurezza della rete di distribuzione sottostante (si pensi, per esempio, all'odorizzazione), sia alla molteplicità delle casistiche in merito alla proprietà dell'impianto prevista dalle concessioni.

I distributori detengono comunque il *know-how* tecnologico per garantire il processo di adeguamento degli impianti di misura. Si concorda, peraltro, che in caso di inadempienza da parte del distributore nella gestione e manutenzione dell'impianto debba essere consentito l'intervento diretto del trasportatore.

S47. Si condividono i criteri per la perimetrazione dell'ambito del servizio di misura? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

Si concorda con i criteri di perimetrazione proposti.

S48. Si condividono i criteri per l'assegnazione delle responsabilità dell'attività di meter reading? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

Si condividono i criteri proposti dall'Autorità per l'assegnazione delle responsabilità dell'attività di *meter reading*.

S49. Si condividono i criteri per l'assegnazione delle responsabilità dell'attività di metering? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

Si condividono i criteri proposti dall'Autorità per l'assegnazione delle responsabilità dell'attività di *metering* degli impianti di misura relativi ai punti di riconsegna, ferme restando le evidenze di cui al punto S46.

S50. Si condividono i criteri generali per la determinazione del corrispettivo di misura? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?

Si condividono i criteri generali proposti.

S57. Si condividono i criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per l'erogazione del servizio di misura? In caso contrario quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

Si concorda sull'enucleazione dei costi di misura. Tuttavia, anche in relazione alle criticità riscontrate in passato, si ritiene che la ripartizione dei costi tra gli utenti del trasporto sui PdR condivisi debba essere effettuata in funzione della capacità, al fine di evitare potenziali barriere all'ingresso.

S60. Si condividono i criteri proposti per l'enucleazione dei costi relativi al servizio di misura riconosciuti nei servizi regolati? In caso contrario quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

Si condividono i criteri proposti dall'Autorità.