

**Simulazioni Corrispettivi di Trasporto
di cui al punto 15.2 del
DCO 182/2018/R/gas –
Metodologia dei prezzi di riferimento e criteri
di allocazione dei costi relativi al servizio di
trasporto del gas naturale per il 5 periodo di
regolazione (5PRT)**

Osservazioni Anigas

Milano, 18 maggio 2018

PREMESSA

In esito alla pubblicazione del documento per la consultazione n. 182/2018/R/gas in merito agli orientamenti iniziali dell'Autorità in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo riconosciuto per il 5PRT (DCO), SNAM ha pubblicato e reso disponibili:

- a) gli esiti delle simulazioni e le analisi di impatto sviluppate sulla base delle ipotesi considerate nella Parte III del DCO;
- b) le assunzioni e le note metodologiche rilevanti ai fini dell'applicazione delle metodologie di cui al Capitolo 11 del DCO.

Inoltre, SNAM ha organizzato il 2 maggio scorso un evento pubblico nell'ambito del quale ha illustrato ai soggetti interessati gli esiti delle suddette simulazioni nonché le relative premesse metodologiche.

Posta la facoltà prevista dall'Autorità, di presentare a SNAM entro il 18 maggio p.v. commenti ed osservazioni sugli esiti delle simulazioni e sulle premesse metodologiche, Anigas intende cogliere questa occasione per rappresentare alcune riflessioni volte a favorire il confronto e gli approfondimenti funzionali alla valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento e dei criteri di allocazione del costo riconosciuto per il 5PRT.

OSSERVAZIONI

Prima di rappresentare le riflessioni emerse in seno all'associazione, preme sottolineare come gli operatori di mercato nel pianificare la propria attività commerciale futura si trovino in un momento contraddistinto da grande incertezza in quanto molti elementi commerciali saranno impattati dalle nuove discipline regolatorie in discussione oltre che dalle dinamiche di mercato.

Oltre alle già note incertezze circa il ruolo del gas in Italia nel prossimo decennio e alle dinamiche di mercato legate alla prossima scadenza dei contratti *Long Term*, sul cui rinnovo e/o modifica gli operatori si trovano a valutare, l'attività commerciale degli operatori si trova fortemente esposta all'incertezza delle modalità con cui l'Autorità implementerà la revisione dei processi di conferimento della capacità di trasporto ai punti di riconsegna della rete di trasporto e ai relativi exit, di cui al DCO 114/2018/R/gas.

In questo contesto, l'articolazione e la quantificazione dei corrispettivi di trasporto per il periodo 2020-2023 risulta un elemento di fondamentale importanza per le attività strategiche e commerciali gli operatori, su cui pertanto si intende richiedere all'Autorità di svolgere tutti gli approfondimenti e le valutazioni funzionali alla definizione di criteri tariffari per il 5PRT che perseguano concretamente **l'obiettivo generale di "efficienza del sistema gas"**, declinato in termini di concorrenza, competitività, sicurezza, diversificazione delle fonti, prevedibilità, sostenibilità e, non da ultimo, stabilità tariffaria.

Purtroppo, come già rilevato nell'ambito delle osservazioni al precedente documento di consultazione n. 413/2017, si ravvisa la **carezza di una chiara identificazione degli obiettivi prioritari da perseguire** ai fini della definizione dei criteri di regolazione delle tariffe di trasporto per il 5PRT.

E questo ci appare evidente dall'impostazione degli orientamenti in consultazione e delle simulazioni che l'Autorità ha chiesto a SNAM di effettuare e rendere disponibili ai soggetti interessati.

Anigas ritiene infatti che SNAM abbia adempiuto e pubblicato quanto previsto dal DCO 182/2018. Tuttavia, vista la portata degli impatti che la configurazione tariffaria del prossimo periodo di regolazione potrà avere sul mercato e sulle attività commerciali degli operatori, **si ritiene necessario che siano svolte ulteriori simulazioni e analisi di impatto, estendendo la *sensitivity* agli elementi metodologici dei modelli indagati e ai criteri di allocazione dei costi esistenti e futuri.**

Si ribadisce infatti come la scelta del modello tariffario del 5PRT non possa prescindere dallo scenario di mercato che si sta andando a delineare (in particolare in termini di assunzioni sulle capacità in conferimento, tenuto conto della prossima scadenza dei contratti LT e la scarsa propensione degli operatori ad assumere nuovi impegni LT).

La scelta di un modello tariffario "inadeguato" porterebbe inevitabilmente a inefficienze dei flussi di approvvigionamento fino a pregiudicare la sicurezza dell'intero sistema gas. Per queste considerazioni riteniamo che l'intero modello di allocazione dei costi di trasporto e di metodologia dei prezzi di riferimento debba essere oggetto di approfondimenti e valutazioni, per meglio delineare:

- i criteri e i vincoli sugli input al modello di calcolo funzionale alla determinazione dei corrispettivi tariffari (capacità prevista in conferimento, flussi, allocazione dei costi, eventuale azzeramento di taluni entry, minimizzazione delle differenze tra corrispettivi di entry/exit o definizione di corrispettivi omogenei per tipologia di entry, etc);
- la metodologia di calcolo tariffario di riferimento;
- la tempistica di riferimento.

In particolare, si riportano di seguito alcune riflessioni finalizzate ad ampliare gli approfondimenti e le valutazioni funzionali all'individuazione della metodologia dei prezzi di riferimento da utilizzare per il 5PRT.

1. Confronto e valutazione degli esiti delle due metodologie considerate

Anigas rileva che sarebbe interessante indagare come mai gli esiti in termini di corrispettivi tariffari del trasporto dei due modelli di determinazione dei prezzi di riferimento considerati ("a matrice" e metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità – CWD) siano così diversi tra loro. Infatti, fermo restando che entrambe le

metodologie pongono alla base del calcolo sia la distanza che la capacità, si nota una differenza rilevante nei rapporti relativi tra corrispettivi sia di entry che di exit.

Quanto di questa differenza può essere spiegata dagli ulteriori vincoli introdotti nel modello a matrice (es. sconto controflusso) alla base del calcolo dei corrispettivi?

In tal caso, esiste un'ipotesi di articolazione dei vincoli sugli input del modello "a matrice" e dei flussi/capacità considerate che portino agli stessi risultati di corrispettivi tariffari calcolati dal modello CWD (a parità di ipotesi in termini di ripartizione dei ricavi tra entry-exit e di inclusione o meno della rete regionale)?

2. Sensitivity relative alla metodologia dei prezzi di riferimento cd. "matrice"

L'Autorità ritiene la metodologia "a matrice" attualmente impiegata già coerente con le disposizioni di cui all'articolo 7 del Regolamento (UE) 460/2017 in materia di Codice di rete su strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas (Codice TAR). Tuttavia, nell'ambito della consultazione, ai fini della valutazione delle metodologie di determinazione dei prezzi di riferimento per il 5PRT, l'Autorità non ha individuato tra le ipotesi alternative da analizzare quelle relative a una diversa configurazione dei vincoli agli elementi metodologici sottesi alla metodologia "a matrice". Non essendoci sufficiente trasparenza in relazione all'impatto che i singoli vincoli posti dall'ARERA (es: costo associato a tratte in controflusso pari al 14%, vincolo sul massimo scostamento del 30% tra aree di uscita contigue) hanno sui risultati non è possibile suggerire, nell'ambito del DCO 182/2018, come agire su di essi in modo da poter valutare di mantenere l'attuale meccanismo a "matrice" garantendo contestualmente, per esempio, una maggior "equità" tra i costi sostenuti per immettere gas nei singoli punti di entrata da Nord e da Sud.

Anigas auspica nella pubblicazione di ulteriori *sensitivity* che prendano in considerazione diverse ipotesi relative al peso delle tratte in controflusso, all'introduzione di vincoli di omogeneità dei corrispettivi di entry/per tipologia di entry, di diversa minimizzazione delle differenze tra corrispettivi di entry/exit, etc.

3. Sensitivity relative a diverse allocazione dei costi, sostenuti e futuri

Le simulazioni dei corrispettivi pubblicate da SNAM considerano le sole ipotesi previste al capitolo 11 del DCO, relative a una ripartizione degli attuali costi riconosciuti in misura di 40/60 (pari a 28/72 nell'ipotesi di inclusione della rete regionale nei corrispettivi di trasporto nazionale) tra *entry-exit* nelle ipotesi di metodologia "a matrice" e CWD e di 50/50 nell'ipotesi di metodologia CWD.

Con riferimento alle premesse metodologiche delle simulazioni pubblicate, Anigas evidenzia quanto segue:

Rete regionale: riteniamo che l'includere la rete regionale nel perimetro per l'applicazione della metodologia dei corrispettivi entry/exit generi sussidi incrociati e

distorsioni. Infatti si osserva che, così come le reti di distribuzione, le reti regionali sono reti dedicate a servire i consumatori specifici di determinate aree e non presentano le caratteristiche “classiche” della rete di trasporto nazionale legate alla direzione dei flussi e alla loro possibile inversione. Peraltro mentre la rete regionale incide in maniera rilevante in termini di *capex* del servizio di trasporto, al contempo incide in maniera marginale in termini di distanza (essendo circa 20-30 km la lunghezza media dei singoli tratti di rete regionale); l’inclusione genererebbe infatti corrispettivi distanti dall’utilizzo reale dell’infrastruttura. Riteniamo pertanto che non sia corretto allocare tali costi ai fini della determinazione dei corrispettivi *entry/exit*, a prescindere dalla metodologia dei prezzi di riferimento che verrà adottata. Si ritiene invece ragionevole valutare una differenziazione dei corrispettivi regionali sulla base di vari cluster di distanza, essendo tale logica affine ai costi specifici della rete regionale stessa.

Ripartizione tra *entry* ed *exit*: Anigas, già nell’ambito delle osservazioni al precedente DCO 413/2017 aveva espressamente auspicato a un ripensamento dei criteri di allocazione dei costi del servizio riconducibili alla RT^N per favorire un maggiore allineamento dei prezzi nazionali della *commodity* (PSV) con gli *hub* europei e rendere il mercato italiano competitivo rispetto agli altri mercati europei.

Ipotizzare ancora una possibile ripartizione 50/50 dei costi tra *entry/exit* è a nostro avviso del tutto irragionevole. Infatti, tenendo conto dell’utilizzo dei punti di entrata registrato a partire dall’anno termico 2014/2015, un’attribuzione in *entry* di un costo maggiore del 40% sarebbe non corretta,

Al contrario, Anigas aveva auspicato in una ripartizione tra *entry* e *exit* del 30-70, al fine di rendere competitivo il sistema gas italiano, e aveva evidenziato la necessità di ulteriori approfondimenti ai fini della definizione della ripartizione dei ricavi relativi agli *entry* ed *exit*.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, dai costi relativi ai gasdotti di trasporto della rete nazionale si potrebbero scorporare quelli relativi a: (i) costi per il transito *cross border* - investimenti pro sistemi esteri che andrebbero allocati ai Paesi beneficiari in modo giustificato; (ii) costi connessi al dimensionamento dei gasdotti per far fronte agli *swing* dei consumi legati alla termica e costi connessi con la sicurezza del sistema/sostenuti per pubblica utilità, da allocare sui clienti finali che ne beneficiano, attraverso una opportuna applicazione in corrispondenza dei punti di *exit* e/o di riconsegna. Una *sensitivity* che implementi tali principi sarebbe auspicabile.

Inoltre, si evidenzia l’importanza di un’analisi di *sensitivity* sugli impatti prospettici degli investimenti previsti nei Piani dei gestori delle reti di trasporto relativamente al periodo 2020-2023.

4. Sensitivity relative ai flussi e alle capacità previste in conferimento per il periodo 2020-2023

Come previsto dall’Autorità, SNAM ha pubblicato delle simulazioni dei corrispettivi di rete nazionale e regionale risultanti dall’applicazione delle ipotesi di cui al capitolo 11 del

DCO, calcolati sulla base dei ricavi di riferimento e delle capacità previste in conferimento relative all'anno 2018, confrontandoli con i corrispettivi approvati dall'Autorità per il medesimo anno.

Tuttavia Anigas ritiene molto utile e importante ai fini della valutazioni di cui al DCO 182/2018 che sia pubblicato, prima della consultazione finale prevista per Agosto 2018, il dettaglio dello scenario di mercato, dei flussi e delle capacità previste in conferimento per il 5PRT, con distinguo delle capacità in conferimento considerate agli exit e alle riconsegne nell'ipotesi o meno di riforma dei processi di conferimento della capacità di trasporto di cui al DCO 114/2018.

Posta l'importanza di cogliere l'occasione di confronto e analisi dei modelli considerati e degli scenari a cui si applicherebbero i medesimi, Anigas auspica che la pubblicazione delle informazioni previste dal Regolamento 2017/460 possa avvenire anche con largo anticipo rispetto al termine ultimo previsto (2 dicembre di ogni anno), in particolare con riferimento a: (i) la capacità contrattuale prevista e le ipotesi associate (ii) la quantità e la direzione del flusso di gas e le ipotesi associate (iii) un modello tariffario semplificato che permetta agli utenti della rete di calcolare le tariffe di trasporto applicabili per il periodo tariffario prevalente e di stimarne la possibile evoluzione oltre tale periodo. Su quest'ultimo punto si auspica che il modello tariffario semplificato, già messo a disposizione per il periodo transitorio, sia pubblicato con riferimento alle ipotesi in discussione per il quinto periodo, tenendo conto di tutte le metodologie ipotizzate in consultazione e dei relativi scenari di capacità e flusso.

A maggior ragione è importante quanto richiesto poiché nei prossimi anni alla luce del piano di sviluppo decennale dei TSO ci saranno nuovi rilevanti investimenti e nuovi flussi di importazione/esportazione. Conseguentemente, sarebbero utili simulazioni che interiorizzassero anche assunzioni in merito a tali evoluzioni in modo da poter apprezzare il loro possibile effetto in relazione alle differenti metodologie tariffarie proposte. Le simulazioni presentate da SNAM si riferiscono invece esclusivamente alle ipotesi utilizzate per le tariffe 2018. A titolo esemplificato, pertanto, la simulazione non considera elementi di scenario quali avvio di nuovi punti di importazione ed esportazione (investimenti relativi al TAP, dorsale adriatica compresa, e al *reverse flow*), *reshuffling* della capacità di importazione, nonché gli impatti conseguenti allo sviluppo della filiera del biometano e alla metanizzazione della Sardegna e ipotesi di flussi aggiornate.

Nelle simulazioni SNAM assume che lo sconto (50%) riconosciuto alla componente *capacity* del trasporto da/verso stoccaggio sia recuperato sugli altri punti di entrata/uscita.

Tali costi nella sostanza sono costi riconducibili alla fruizione del servizio di stoccaggio e di conseguenza il loro recupero, analogamente al CRV^{OS}, andrebbe effettuato a valle del PSV. Tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili a nostro avviso sia il CRV^{OS} sia il recupero dei ricavi associati al condivisibile azzeramento della componente capacitiva del trasporto da e verso stoccaggio andrebbero entrambe recuperate in corrispondenza

dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. city gate), in coerenza con la previsione di cui al comma 4.4. del Regolamento UE 460/2017.

Peraltro l'approccio adottato da Snam Rete Gas non è coerente con quanto delineato dall'Obiettivo strategico 3C di cui al quadro strategico ARERA 2015-2018. Per evitare possibili distorsioni nel mercato all'ingrosso l'azione dell'Autorità si è indirizzata alla riforma dei corrispettivi variabili applicati al gas immesso nei punti di entrata, quali ad esempio il corrispettivo a copertura dei costi dello stoccaggio CV^{OS} , con uno spostamento dei medesimi a valle del PSV. L'obiettivo strategico, lo si ricorda, ha condotto, con la delibera 60/2015 e a decorrere dall'1 ottobre 2015, all'applicazione del corrispettivo CV^{OS} dalle entry alla riconsegna (CRV^{OS}).