

**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**

Orientamenti iniziali

**Osservazioni Anigas**

Milano, 31 maggio 2018

## PREMESSA

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti iniziali delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) n. 182/2018/R/gas in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo riconosciuto per il quinto periodo di regolazione (5PRT).

Le riflessioni contenute nel presente *position paper* integrano quanto già espresso e trasmesso dalla scrivente Associazione a codesta Autorità con riferimento alle simulazioni pubblicate lo scorso 13 aprile 2018 da SNAM, nonché nell'ambito della precedente consultazione sui criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT, di cui al DCO 413/2017/R/gas.

## OSSERVAZIONI

ANIGAS ritiene che **questa consultazione** relativa alla metodologia dei prezzi di riferimento e i criteri di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT **riveste un'importanza cruciale**, posti gli impatti che i criteri scelti avranno sul settore e sul mercato del gas italiano nei prossimi anni.

Gli operatori di mercato, nel pianificare l'attività commerciale futura, si trovano in un **momento contraddistinto da grande incertezza**: oltre alle già note discussioni in corso circa il futuro ruolo del gas 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 e alla discontinuità con cui l'Autorità implementerà anche 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 5PRT risultano elementi di fondamentale importanza per le attività strategiche e commerciali degli operatori, su cui pertanto si intende **richiedere all'Autorità di valutare un profondo ripensamento della metodologia attuale, svolgendo tutti gli approfondimenti e le valutazioni necessarie alla definizione di un modello tariffario adeguato a perseguire 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.

Come già rilevato dall'Autorità, il 5PRT si colloca in un **contesto di profonda evoluzione** del settore del gas naturale caratterizzato, tra l'altro, da un utilizzo delle infrastrutture differente rispetto al passato che impone una riflessione in merito alla sostenibilità nel lungo periodo di alcune scelte regolatorie adottate nei periodi di regolazione precedenti.

Tuttavia, come già rilevato nell'ambito delle osservazioni al precedente documento di consultazione n. 413/2017, **non si riscontrano nel documento né una chiara**

**identificazione degli obiettivi prioritari da perseguire, né proposte che riflettano una reale comprensione del nuovo contesto di mercato in cui il 5PRT si inserirà.**

Anigas ritiene irrinunciabile lo svolgimento di ulteriori approfondimenti e confronti sull'articolazione della metodologia dei prezzi di riferimento e dei criteri di allocazione dei costi di trasporto da adottare per il 5PRT.

La scelta di un modello tariffario "inadeguato", che non eviti il manifestarsi di una c.d. *self-fulfilling prophecy* ovvero di una situazione distorta in cui gli *shippers* prenotano meno capacità in previsione di un aumento delle tariffe e queste ultime aumentano anche alla luce della minore capacità prenotata, porterebbe inevitabilmente a inefficienze dei flussi di approvvigionamento fino a pregiudicare la sicurezza dell'intero sistema gas. Al contrario, tariffe che favoriscano un maggior utilizzo e un uso efficiente delle infrastrutture, favorirebbero una maggiore liquidità del mercato e quindi un minor costo della materia prima per il cliente finale.

Ciò premesso, Anigas ritiene opportuno:

- 1. una chiara identificazione degli obiettivi da perseguire, alla luce del forte cambiamento del contesto in atto.** Come già segnalato, la promozione di un **utilizzo più efficiente delle infrastrutture**, che ne eviti il sottoutilizzo, dovrebbe essere l'obiettivo prioritario da perseguire insieme alla promozione della concorrenza del mercato all'ingrosso, in cui le fonti di importazione dovrebbero competere tra loro principalmente in base al prezzo della materia prima.

I corrispettivi tariffari di *entry*, in particolare in un Paese importatore come il nostro in cui l'*import* copre circa il 90% della domanda, sono elemento rilevante per la **competitività e il corretto funzionamento del mercato**, oltre alla sicurezza degli approvvigionamenti e la stabilità tariffaria. Infatti, tariffe fortemente sperequate possono generare distorsioni modificando il "*merit order*" tra le fonti di importazione, che, fatto salvo l'elemento di una certa riflettività dei costi, dovrebbero competere tra loro in base al prezzo della materia prima gas piuttosto che in base ai costi di logistica. Una struttura tariffaria disegnata in maniera tale da favorire la **concorrenza sulla materia prima** contribuirebbe a perseguire anche **l'integrazione del mercato italiano con quello europeo**, valorizzando peraltro il ruolo del mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo. Concorrenza e competitività che richiedono un'armonizzazione e una stabilità delle tariffe di trasporto che si possono perseguire partendo proprio dalla struttura fisica della rete. Non a caso in alcuni paesi europei (es. Gran Bretagna e Olanda) si sta discutendo riguardo l'applicazione della metodologia della capacità ponderata per la distanza, valutando la capacità tecnica (richiamata dal Regolamento 460/2017 nelle definizioni di scenario di flusso e driver di costo) oltre alla capacità contrattuale.

Anche la SEN, richiamando gli obiettivi di resilienza, sicurezza e competitività, auspica un adeguamento dell'attuale struttura tariffaria del trasporto, nei rispetto del

Codice TAR, per renderla funzionale al nuovo contesto internazionale di mercato e per promuovere un uso efficiente delle infrastrutture;

- 2. una revisione dei criteri di allocazione del costo di trasporto.** Già in sede di avvio di procedimento con la delibera 82/2017/R/gas, l'Autorità aveva individuato l'esigenza di rivedere i criteri di allocazione del costo, anche in ottica innovativa. Anigas concorda che tale esigenza sia prioritaria, in particolare con riferimento ai costi della rete nazionale dei gasdotti. Ciò al fine di perseguire gli obiettivi prioritari sopra identificati in termini di maggior utilizzo delle infrastrutture, allineamento dei prezzi nazionali della *commodity* (PSV) con gli *hub* europei e competitività del mercato gas italiano.

Anigas ribadisce, fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, la necessità di distinguere dai ricavi riconosciuti relativi alla copertura dei costi connessi ai gasdotti di trasporto della rete nazionale quelli riconosciuti al fine di coprire: (i) costi per il transito *cross border* - investimenti pro sistemi esteri che andrebbero allocati ai Paesi beneficiari in modo giustificato, richiedendo l'applicazione del meccanismo della *Cross-border Cross Allocation (CBCA)*, di cui al Regolamento europeo 347/2013; (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 *city gates*; (iii) costi connessi alla realizzazione di nuove infrastrutture con l'obiettivo di limitare l'impatto sulle tariffe pagate in altri punti del sistema italiano (i.e. utilizzo di "fattori f" il più alti possibili e comunque giustificati dai benefici per il mercato e per i consumatori ogni qualvolta viene realizzata capacità incrementale).

**Una volta definita la quota di ricavo oggetto di CBCA e quella di attribuzione diversa e diretta ai *city gates* di cui al sopra richiamato punto ii), i ricavi rimanenti saranno recuperati con la metodologia dei prezzi di riferimento.**

Ritornando alle ipotesi relative alla definizione della ripartizione *entry/exit*, la prospettiva di considerare 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. Si condivide infatti il rationale che ha condotto Arera alla ripartizione *entry/exit* 40/60 nel corso del periodo transitorio 2018-2019. Tenuto conto delle importanti discontinuità che si ravvisano nel sistema gas a partire dal 2019 e nel corso del prossimo periodo di regolazione (legate alla scadenza dei contratti di trasporto LT e all'ingresso previsto di nuove infrastrutture di importazione), è tuttavia opportuno applicare il medesimo rationale in modo "dinamico", intercettando tempestivamente l'effettivo utilizzo fisico della capacità di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata e aggiornando conseguentemente tale rapporto, sulla base di una logica di tipo "*forward looking*" anziché basata sulla media di utilizzo degli anni precedenti come fatto finora, pur evitando laddove possibile elementi di instabilità tariffaria. Anigas già nell'ambito del

DCO 413/2017 aveva auspicato una ripartizione tra *entry* e *exit* del 30/70, anche laddove non si procedesse all'inserimento della Rete Regionale nella RAB di riferimento, al fine di rendere competitivo il sistema gas italiano, evidenziando la necessità di ulteriori approfondimenti ai fini della definizione della ripartizione dei ricavi relativi agli *entry* ed *exit*;

3. **la pubblicazione di ulteriori *sensitivity* dei corrispettivi tariffari del trasporto e delle assunzioni di scenario di mercato per il 5PRT.** 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.**

In particolare, come già espresso nelle osservazioni trasmesse lo scorso 18 maggio, si auspica che:

- siano indagate le ragioni dei differenti esiti in termini di corrispettivi tariffari dei due modelli di determinazione dei prezzi di riferimento considerati (“a matrice” e metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità – CWD);
- sia analizzato quanto della differenza dei rapporti tra corrispettivi che sono determinati con ciascuno dei due differenti modelli ipotizzati può essere spiegata dagli ulteriori vincoli introdotti nel modello a matrice (es. sconto controflusso, vincolo del 30% di minimizzazione delle differenze, etc);
- sia verificato se esiste un'ipotesi di articolazione dei vincoli sugli *input* del modello “a matrice” e dei flussi/capacità considerate che porta 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);
- con riferimento al modello “a matrice”, siano pubblicate ulteriori *sensitivity* che prendono in considerazione diverse ipotesi relative ai vincoli di *input* del modello, finalizzati al perseguimento degli obiettivi individuati (**introduzione di vincoli di omogeneità dei corrispettivi di entry/per tipologia di entry**, diversa % di minimizzazione delle differenze tra corrispettivi di *entry/exit*, azzeramento del peso delle tratte in controflusso, etc);
- siano pubblicate *sensitivity* relative all'adozione di **diversi criteri di ripartizione dei costi relativi al servizio di trasporto su rete nazionale**, come evidenziato al precedente punto 2, nonché degli impatti prospettici degli investimenti previsti nei Piani dei gestori delle reti di trasporto relativamente al periodo 2020-2023;
- siano pubblicate le *sensitivity* di cui sopra considerando i flussi e le capacità previste in conferimento per il 5PRT, con dettaglio dello scenario di mercato ipotizzato e 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;

- siano pubblicate le *sensitività* che considerino diversi livelli di sconto ai punti di entrata da terminali LNG e impianti di stoccaggi con relativa analisi dell'impatto sulla liquidità e sul funzionamento del mercato.

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.

Le nuove regole, compresa la scelta relativa alla metodologia di allocazione dei costi, dovrebbero essere valutate rispetto ai risultati espressi, verificando l'effettivo perseguimento dell'obiettivo di efficienza;

4. **l'applicazione dei corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto in riconsegna.** Nell'ottica di promuovere in modo efficiente lo sviluppo della domanda gas da parte dei clienti caratterizzati da una domanda sensibile ed elastica alle variazioni di prezzo, Anigas auspica una revisione delle modalità di applicazione delle componenti addizionali alla tariffa di trasporto, relativi alla copertura degli oneri generali di sistema e una rimodulazione dei corrispettivi a valle, a sostegno della domanda finale gas - nell'ottica di mitigare gli effetti della ridefinizione delle quote *entry-exit*. Ciò valutando l'introduzione di principi di degressività per i grandi consumatori finali industriali e termoelettrici, promuovendo in modo efficiente lo sviluppo della domanda gas.

Nelle more della revisione da parte del MiSE dei criteri di applicazione del corrispettivo  $RE_T$  ai soggetti "gasivori", i cui impatti andranno opportunamente tenuti in considerazione nell'ambito di una generalizzata crescita degli oneri variabili in capo a consumatori finali diversi da quelli industriali, si ritiene opportuno prevedere lo spostamento alla riconsegna di tutti i corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto. Ciò al fine di non alimentare artificialmente gli *spreads* tra PSV e *hub* europei. In particolare si potrebbe prevedere che il corrispettivo  $CV^{FG}$  oggi applicato ai volumi immessi agli *entry* e il corrispettivo di stoccaggio strategico  $CS^T$ , oggi applicato ai volumi di gas importati e prodotti assoggettati a *royalties*, siano applicati ai *city gates*, in coerenza con la funzione svolta da tale risorsa. Per lo stesso motivo, l'azzeramento dei costi di trasporto capacitivi da/verso stoccaggio ipotizzato dall'ARERA dovrebbe essere equiparato ad un intervento sulle tariffe di stoccaggio e, di conseguenza, recuperato attraverso la componente  $CRV^{OS}$  e non attraverso le

rimanenti tariffe di *entry* e di *exit*. Tali costi sono infatti strettamente funzionali all'utilizzo dei servizi di stoccaggio e, coerentemente con gli orientamenti già attuati nella regolazione, è del tutto ragionevole che rimangano a carico degli utenti finali che ne traggono i benefici, come già ora avviene - per il recupero della quota dei costi di stoccaggio non recuperati attraverso il conferimento delle capacità di stoccaggio - mediante la componente  $CRV^{OS}$ . In coerenza con quanto precede, i costi variabili di trasporto applicati in corrispondenza dei punti di entrata/uscita non dovrebbero essere applicati al punto di uscita verso l'*hub* di stoccaggio: analoga esclusione è ipotizzata dall'ARERA con riferimento al prospettato corrispettivo variabile  $CV_{FC}$  finalizzato al recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity* e che l'ARERA propone in prima battuta di applicare ai punti di riconsegna e ai punti di uscita verso stoccaggi ma riservandosi ulteriori approfondimenti in merito alla possibilità di escluderne l'applicazione ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio, valutando in particolare la coerenza di tale soluzione con i principi e le finalità del Codice TAR;

5. il perseguimento della **stabilità dei corrispettivi tariffari**, per quanto possibile, nonché delle componenti addizionali concernenti la copertura degli oneri generali di sistema. Ciò al fine di evitare impatti negativi sugli operatori in termini di prevedibilità dei costi, sia con riferimento alle strategie commerciali di approvvigionamento che alle campagne commerciali già concluse;
6. infine, il documento per la consultazione non tratta il tema del recupero dei costi (*missing revenues*) corrispondenti all'utilizzo differito delle capacità fatte oggetto di "*reshuffling*". Si ritiene che i mancati ricavi che si genereranno per SRG per effetto dell'utilizzo da parte dei soggetti titolari della capacità precedentemente "*reshufflata*" siano recuperati mediante la componente  $CV_{FC}$  di cui sopra o, comunque, in modalità coerente con gli orientamenti espressi ed attuati da ARERA nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019. Effettuare tale recupero sulle tariffe di *entry* appare non coerente con gli orientamenti espressi ed attuati da ARERA nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019, tra i quali quelli di ripartire i costi della rete di trasporto nazionale tra *entry* ed *exit* in misura (40/60 per il periodo 2018-2019) coerente con l'utilizzo fisico delle capacità di importazione agli *entry* e, parallelamente, di ridurre i costi logistici che concorrono al disallineamento di prezzo tra il PSV e gli *hub* interconnessi: infatti, i ricavi "mancanti" negli anni futuri per effetto del *reshuffling* derivano da capacità il cui utilizzo fisico è stato differito nel tempo, in quanto non si sarebbe reso necessario negli anni precedenti, ma che sono state comunque già pre-pagate negli stessi anni precedenti; in tal senso appare ragionevole assimilare questi ricavi mancanti a fattispecie di costo generate da capacità di *entry* "sovrabbondanti" rispetto alle esigenze di utilizzo fisico, da trattare quindi coerentemente a quanto fatto nell'ambito della metodologia che ha condotto alla definizione della ripartizione *entry/exit* 40/60 del periodo transitorio 2018-2019, ossia coerentemente con una natura di costi infrastrutturali non funzionali al costo di trasporto ma ad esigenze di sicurezza del sistema e come tali da ricondurre ai *city gates* ovvero agli utenti finali che ne traggono i relativi benefici.

## RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

### Obiettivi generali dell'Autorità

#### **S1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità**

Come già evidenziato nelle osservazioni generali e nei precedenti *Position Paper* in materia, Anigas ritiene necessario definire lo scenario di riferimento e individuare gli obiettivi prioritari da perseguire, alla luce dei quali valutare anche in merito al trattamento delle reti regionali, la metodologia dei prezzi di riferimento, nonché la ripartizione *capacity/commodity* e *entry/exit*.

Nel DCO in questione, tuttavia, non vi è stata una chiara identificazione delle priorità di obiettivi che l'Autorità intende perseguire: ciò si è riflesso nella struttura del documento e nelle ipotesi considerate ai fini della valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento e dei criteri di allocazione dei costi. In particolare, le ipotesi considerate per lo sviluppo delle simulazioni da parte di SNAM risultano troppo limitate e ancorate a visioni anacronistiche rispetto all'evoluzione del contesto di riferimento. Dovrebbe essere resa disponibile ai soggetti interessati la metodologia secondo cui Snam nell'effettuare le suddette ipotesi ha valutato gli elementi di contesto che è già possibile prevedere, in particolare in merito agli scenari di flusso previsti che risentiranno delle scadenze prospettive dei contratti di approvvigionamento e degli sviluppi infrastrutturali previsti nei Piani decennali di Sviluppo di Snam e dei trasportatori.

Anigas ritiene che le metodologie tariffarie ed il livello dei corrispettivi dovranno essere orientati e definiti secondo logiche di mercato, laddove necessario anche non direttamente o linearmente correlate ai costi, con l'obiettivo di garantire un uso efficiente delle infrastrutture e, di conseguenza, liquidità, attrattività e competitività del mercato italiano e insieme sicurezza delle forniture e diversificazione delle fonti.

Si rimane in attesa infine di valutare le proposte relative all'adozione di meccanismi di incentivazione selettiva degli investimenti basati su logiche *output-based*, funzionali all'individuazione di criteri di efficienza degli investimenti nel settore del trasporto del gas naturale che correlino i premi e i riconoscimenti tariffari all'utilità per il sistema gas degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto.

### Reti Regionali

#### **S 2. Osservazioni in merito al trattamento delle reti regionali.**

#### **S 3. Osservazioni in merito alle tematiche connesse al trattamento delle reti regionali.**

L'inclusione dei ricavi relativi al trasporto sulle reti regionali nell'ambito del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento determinerebbe una riallocazione dei costi che appare in contrasto con i principi per la determinazione dei



corrispettivi tariffari e in particolare con quelli – richiamati anche dal Codice TAR - di prevenire indebiti sussidi incrociati e di garantire la non distorsione degli scambi transfrontalieri, nonché di non disincentivare l'utilizzo della rete di trasporto nazionale anche ai fini dell'esportazione di gas naturale verso altri Paesi.

Come già evidenziato dall'Autorità, nel caso di inclusione delle reti regionali i costi relativi a tale servizio non sarebbero più recuperati mediante l'applicazione di corrispettivi ai soli punti di riconsegna, dunque ai soli utenti della rete "intrasistemici", ma anche agli utenti della rete "intersistemici", ossia coloro che trasportano il gas all'interno di un sistema di *entry-exit* verso clienti connessi a un altro sistema.

Infatti si osserva che, così come le reti di distribuzione del gas naturale, 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.

In generale, si auspica non solo il mantenimento di sconti legati alla distanza dalla rete nazionale, ma si ritiene anche ragionevole e condivisibile una differenziazione dei corrispettivi regionali sulla base di vari *cluster* di distanza, essendo tale logica affine ai costi specifici della rete regionale, nonché coerente con i *driver* che hanno effettivamente influenzato le decisioni finali di investimento prese dagli operatori termoelettrici e industriali in precedenti periodi regolatori, ovvero quando sussisteva una regolazione più premiante di quella attualmente vigente con riferimento ai menzionati sconti per gli impianti più vicini alla rete nazionale.

In ogni caso, ogni intervento tariffario dovrebbe essere attentamente e preventivamente valutato in modo da bilanciare l'implementazione delle normative europee con la necessità di rafforzare l'attrattività del mercato italiano ed evitare distorsioni nelle scelte delle fonti di approvvigionamento, anche in ottica di miglioramento della sicurezza, nonché rimodulando in chiave degressiva gli oneri a carico delle tipologie di grandi consumatori finali, che rappresentano un elemento essenziale a sostegno dell'intera filiera gas.

Con riferimento ai conferimenti, si rimanda alle osservazioni trasmesse all'Autorità in risposta al DCO 114/2018/R/gas in merito alla revisione dei processi di conferimento della capacità di trasporto.

Infine si ribadiscono perplessità circa la possibilità di ricomprendere parti delle reti regionali di trasporto nelle concessioni di ambito della distribuzione. Si rimanda alle

opportune sedi ministeriali la valutazione della percorribilità normativa di tale ipotesi nonché degli impatti, tenuto conto del processo delle gare della distribuzione del gas in corso.

#### **Ripartizione *capacity - commodity* e perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili**

***S 4. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili.***

***S 5. Osservazioni in merito all'istituzione di un corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.***

***S 6. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.***

Con riferimento alla definizione di corrispettivi variabili, Anigas evidenzia la necessità di mitigare eventuali effetti sui corrispettivi *entry/exit* e di limitare l'applicazione dei corrispettivi variabili ai soli punti di riconsegna, ove possibile ai *city gates*, nell'ottica di promuovere in modo efficiente l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, l'allineamento dei prezzi nazionali della commodity (PSV) con gli *hub* europei e la competitività del mercato del gas italiano. Anche in tale ambito si evidenzia comunque una certa carenza di adeguati approfondimenti e simulazioni relativamente alle varie opzioni o soluzioni proposte.

In particolare, non si condivide l'applicazione del nuovo corrispettivo complementare variabile per il recupero dei ricavi di *capacity*,  $CV_{FC}$ , ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio in quanto determinerebbe una doppia imposizione del corrispettivo ai volumi oggetto del servizio di stoccaggio e destinati alla modulazione dei clienti finali domestici. A tali volumi, infatti, il corrispettivo verrebbe poi nuovamente applicato ai relativi punti di riconsegna.

Per i medesimi motivi, si richiede inoltre all'ARERA di estendere la valutazione circa l'esclusione dei punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio anche con riferimento all'applicazione del corrispettivo CV.

In merito al corrispettivo  $CV_{FC}$ , inoltre, si evidenzia come lo stesso rappresenti un elemento potenzialmente critico, in quanto potrebbe assumere valori molto rilevanti e incidere negativamente sulla prevedibilità delle tariffe di trasporto. Nel caso in cui tale soluzione sia considerata realmente opportuna quale modalità di attuazione del fattore correttivo dei ricavi, si richiede vengano necessariamente considerati ed adeguatamente definiti dei meccanismi di calmieramento delle tariffe, così come previsti dal Codice TAR, come efficace garanzia dal rischio di possibili effetti distorsivi.

Peraltro, con riferimento alle tariffe di trasporto del periodo transitorio 2018-2019, Anigas rileva che l'utilizzo della configurazione di flussi prevalenti di gas utilizzata per le determinazioni delle tariffe di trasporto 2017 potrebbe generare un fenomeno non

trascurabile di *under-recovery* dei ricavi riconosciuti al trasportatore, con effetti immediati sui flussi finanziari dei ricavi del trasportatore e successivamente sugli operatori negli anni futuri per il recupero di tale quota di ricavi. A tali effetti si sommano quelli potenziali legati all'istituto del *rushuffling* di cui alla delibera n. 666/2017/R/gas, che ha previsto disposizioni in materia di utilizzo flessibile della capacità di trasporto conferita per periodi pluriennali presso punti di interconnessione con gasdotti esteri contrattualizzata prima dell'entrata in vigore del Regolamento UE 984/2013. Si auspica a tal fine l'individuazione di un meccanismo che sterilizzi tali effetti. Sul tema si rimanda alle considerazioni di carattere generale riportate sopra.

### **Ripartizione entry-exit**

#### ***S 7. Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.***

Fermo restando quanto espresso da Anigas nelle Osservazioni, nello specifico al punto 2, 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 rete nazionale di trasporto 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.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, prima di procedere alla ripartizione dei costi relativi ai gasdotti di trasporto della rete nazionale, da questi 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.

In base alle previsioni del Regolamento EU 994/2010, come recentemente abrogato e sostituito dal Regolamento EU 2017/1938, gli Stati membri sono tenuti a mantenere un livello infrastrutturale minimo per disporre di un margine di riserva nel sistema nell'eventualità di un'interruzione dell'operatività dell'infrastruttura principale di gas (formula  $N - 1$ ). Ciò in quanto un'interruzione delle forniture di gas può danneggiare seriamente l'economia del Paese e dell'Unione con gravi conseguenze sociali, in particolare sui gruppi di clienti vulnerabili. Conseguentemente, la normativa italiana ed europea prevede che i clienti vulnerabili, tra cui i clienti civili e quelli che forniscono servizi sociali essenziali, siano da proteggere dalle interruzioni di fornitura di gas naturale.

Inoltre, i gestori dei sistemi di trasporto sono tenuti a realizzare una capacità fisica bidirezionale permanente su tutte le interconnessioni transfrontaliere, salvo esenzioni da tale obbligo. Tuttavia, la capacità bidirezionale può essere usata per approvvigionare di gas sia lo Stato membro confinante sia altri Stati lungo il corridoio di

approvvigionamento di gas. I vantaggi che la realizzazione della capacità fisica bidirezionale permanente comporta per la sicurezza dell'approvvigionamento di gas devono quindi esser visti in una prospettiva più ampia, in uno spirito di solidarietà e di collaborazione più intensa.

È infatti la protezione dei clienti vulnerabili – sia dell'Italia che degli altri Paesi Membri – che in ultimo incide sul dimensionamento dei gasdotti, sugli investimenti infrastrutturali nei sistemi di trasporto (compresi gasdotti da e per stoccaggio) e sugli accordi di solidarietà che saranno allegati ai piani di emergenza nazionale.

Ne discende pertanto che anche **i costi della rete nazionale di trasporto riconducibili alle esigenze di resilienza dei sistemi e di sicurezza delle forniture dei clienti vulnerabili dovrebbero trovare allocazione in una sede diversa da quella del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento**, secondo una modalità che attribuisca i costi ai soggetti che ne beneficiano e quindi ne sono in ultima istanza responsabili.

Con riferimento ai costi della rete di trasporto nazionale da allocare specificatamente nell'ambito della metodologia dei prezzi di riferimento, Anigas ritiene che la ripartizione 40/60 già adottata nel periodo transitorio 2018-2019 sia orientata a perseguire gli obiettivi di efficiente utilizzo delle infrastrutture e competitività del sistema.

A questo proposito, ipotizzare ancora una possibile ripartizione 50/50 dei costi tra *entry/exit* appare a nostro avviso del tutto irragionevole; tenuto 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 auspica che sia valutata una ripartizione *entry/exit* del 30-70, coordinatamente a valutazioni sull'allocazione dei costi come sopra evidenziate, a prescindere dall'inclusione della Rete Regionale nella RAB di riferimento.

### **Metodologia dei prezzi di riferimento**

***S 8. Osservazioni in merito alle metodologie dei prezzi di riferimento, e in particolare in merito alla coerenza delle ipotesi proposte con gli obiettivi da perseguire di cui al punto 2.4.***

***S 9. Osservazioni in merito alla possibilità di introdurre ulteriori correttivi alle ipotesi 1 e 3 al fine di consentire una corretta attribuzione dei costi relativi alle reti regionali.***

Come già evidenziato nelle osservazioni generali, Anigas auspica nella pubblicazione di **ulteriori approfondimenti e analisi/sensitivity in merito alle metodologie dei prezzi di riferimento da utilizzare per il 5PRT e dei relativi scenari di mercati**, nella speranza che sia organizzata un'ulteriori occasione di confronto pubblico in merito.

In questo contesto di profonda evoluzione, l'articolazione e la quantificazione dei corrispettivi di trasporto per il 5PRT risultano elementi di fondamentale importanza per le attività strategiche e commerciali gli operatori: si **richiede pertanto di valutare un profondo ripensamento della metodologia attuale, svolgendo tutti gli approfondimenti e le valutazioni necessarie alla definizione di un modello tariffario adeguato a perseguire l'obiettivo generale di "efficienza del sistema gas"**.

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'Autorità (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 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.

Posto il ripensamento delle quote percentuali da raccogliere in *entry* ed in *exit*, occorre inoltre introdurre principi atti a evitare la riduzione dell'attrattività del mercato Italia, e a favorire la concorrenza del mercato all'ingrosso e la diversificazione degli approvvigionamenti.

In tal senso, si ritiene opportuno valutare l'**introduzione di criteri di omogeneità dei corrispettivi di entry** al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali, favorire gli scambi sulle piattaforme di mercato nonché i transiti. Ciò permetterebbe infatti di promuovere un uso efficiente delle infrastrutture, senza distorcere le scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento, nel rispetto delle esigenze di sicurezza del sistema.

Inoltre, si ritiene necessaria la pubblicazione delle assunzioni dello scenario di mercato per il 5PRT, con particolare riferimento ai flussi di gas e alle capacità previste in conferimento. Ciò tenuto conto del contesto in dinamica evoluzione in cui gli operatori si trovano ad operare.

Le nuove regole, compresa la scelta relativa alla metodologia di allocazione dei costi, dovrebbero essere valutate rispetto ai risultati espressi, verificando l'effettivo perseguimento dell'obiettivo di efficienza;

#### **Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl**

**S 10. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio.**

Posto che l'articolo 9 del Codice TAR prevede che alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio è applicato uno sconto di almeno il 50%, Anigas ritiene che i corrispettivi di trasporto da e verso stoccaggio dovrebbero essere determinati tenendo conto del contributo dello stoccaggio alla flessibilità e alla sicurezza del sistema nazionale del gas e di eventuali opzioni di arbitraggio sul costo della materia prima.

Come sopra evidenziato, parte dei costi infrastrutturali di trasporto legati agli stoccaggi potrebbero essere allocati separatamente ai clienti finali che beneficiano della sicurezza delle forniture, ad esempio mediante l'istituzione di un corrispettivo *ad hoc* applicato in riconsegna ai *city gate*.

In subordine, l'applicazione di uno sconto (50%) alla componente *capacity* del trasporto da/verso stoccaggio non dovrebbe essere recuperata 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<sup>OS</sup>, 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<sup>OS</sup> 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.

Si rammenta che, per evitare possibili distorsioni nel mercato all'ingrosso, l'azione dell'Autorità si è in passato 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<sup>OS</sup>, 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, a trasferire l'applicazione del corrispettivo CV<sup>OS</sup> dalle *entry* ai punti di riconsegna (CRV<sup>OS</sup>).

**S 11. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi impianti di Gnl.**

Con riferimento ai punti di *entry* dagli impianti di GNL, la definizione delle relative tariffe dovrebbe avvenire promuovendo in maniera coordinata l'uso efficiente di tutte le infrastrutture di approvvigionamento, sia tramite gasdotto sia attraverso terminali di rigassificazione, limitando potenziali effetti distorsivi rispetto alle scelte di importazione, nonché valutando eventuali riduzioni nella misura in cui tali sconti si traducono parallelamente in una riduzione di altri oneri di sistema (CV<sup>FG</sup>) e non ne creano di nuovi per gli *shipper*. Ogni valutazione in questo senso dovrebbe accompagnarsi alla

valutazione di un possibile beneficio per la liquidità e la competizione al PSV derivante da un possibile livello di sconto.

### **Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale**

#### ***S 13. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale, e del connesso meccanismo perequativo e dei clienti finali connessi a tali reti.***

Anigas in primo luogo ritiene che tutte le reti di trasporto di gas naturale dovrebbero essere trattate in maniera analoga, a prescindere dalla interconnessione o meno con la rete di trasporto nazionale. Analoga riflessione vale infatti anche per le reti di distribuzione isolate alimentate mediante GNL, che Anigas ritiene dovrebbero essere equiparate alle reti di distribuzione di gas naturale interconnesse con la rete di trasporto del gas.

Con riferimento alla metanizzazione della Sardegna e alla possibile realizzazione di infrastrutture che rientrino nella rete nazionale di gasdotti, posta la non interconnessione con il resto del sistema gas italiano e quindi l'impossibilità di determinare corrispettivi nella logica della matrice *entry-exit*, Anigas evidenzia l'opportunità che in tale casistica sia prevista la sola applicazione di un corrispettivo tariffario analogo all'attuale corrispettivo regionale, prevedendo la perequazione dei relativi costi nell'ambito del sistema di definizione dei corrispettivi per i punti di riconsegna/uscita.