

**DCO 164/2013/R/GAS**

***Criteria per la determinazione delle tariffe per  
l'attività di trasporto e dispacciamento del  
gas naturale per il quarto periodo di  
regolazione***

***Commenti e proposte Anigas***

*Milano, 27 maggio 2013*

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 164/2013/R/gas in materia di criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti dell'attività di trasporto del gas naturale per il quarto periodo di regolazione che si avvierà dal 1° gennaio 2014.

Le osservazioni e i suggerimenti riportati da Anigas nel presente documento sono tese a valorizzare gli aspetti di stabilità, certezza, convergenza, *cost reflectivity* della regolazione e coerenza del quadro regolatorio con la normativa di riferimento.

Anigas ritiene infatti imprescindibile il contemperamento dei seguenti principi nella definizione del nuovo quadro regolatorio di riferimento e in particolare in tale sede evidenzia i seguenti aspetti:

- a) **Stabilità regolatoria**: sebbene si condividano in linea di principio taluni elementi di innovazione della regolazione, si rileva la necessità di una maggiore ponderazione circa l'efficacia e la fattibilità di implementazione degli strumenti proposti (l'indice di efficacia e i costi standard) rispetto agli obiettivi individuati. Si sottolinea infatti come la complessità dell'attività e la variabilità delle fattispecie contemplabili rendano tali meccanismi di difficile identificazione, richiedendo quindi una ulteriore riflessione in merito (fasi sperimentali e/o applicazione a limitate fattispecie).
- b) **Certezza della regolazione**: si auspica che gli eventuali cambiamenti del quadro regolatorio siano resi noti con congruo anticipo rispetto all'implementazione al fine di limitare gli impatti sugli operatori coinvolti. Si evidenzia a tal proposito come ogni variazione dei costi del trasporto necessita di essere rinegoziata qualora nota dopo la chiusura degli accordi commerciali (le campagne commerciali si concludono tradizionalmente entro l'estate). Per questo motivo sarebbe preferibile che gli operatori potessero operare all'interno di un quadro regolatorio definito prima della conclusione della campagna commerciale.
- c) **Convergenza della regolazione**: pur tenendo conto delle peculiarità di ciascun servizio infrastrutturale, si auspica una maggiore omogeneità della regolazione in termini di parametri e criteri di calcolo dei ricavi riconosciuti per le varie attività della filiera gas, in particolare per la distribuzione e il trasporto del gas, e tra settore elettrico e gas in merito ai parametri di calcolo del WACC e relativo aggiornamento infra-periodo, nonché circa la maggiorazione per *lag* temporale investimenti.
- d) **Cost reflectivity**: sebbene la proposta dell'Autorità di eliminare la componente *commodity* risulti coerente con la *cost reflectivity* del servizio di trasporto, si rileva la necessità di una riflessione in merito, alla luce delle FG di prossima

approvazione e valutando eventuali ulteriori elementi innovativi che potrebbero essere introdotti nel calcolo dei corrispettivi o nell'articolazione tariffaria stessa per limitare gli impatti negativi che la suddetta modifica comporterebbe per talune categorie di utenti.

- e) **Coerenza della regolazione con il quadro normativo di riferimento:** si rilevano perplessità sulla coerenza della proposta di compartecipazione dei trasportatori al rischio di minore utilizzo delle infrastrutture, anche tenuto conto della recente normativa in tema di approvazione del Piano decennale di sviluppo della rete e di quanto previsto dalla SEN. Le disposizioni definite a livello europeo e nazionale, che prevedono la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'incremento della sicurezza degli approvvigionamenti (mediante il rispetto del criterio N-1), la diversificazione delle fonti e la competizione dei prezzi del gas, impongono necessariamente che una quota parte della capacità di trasporto di nuova realizzazione rimanga a disposizione per utilizzi spot.

## **SPUNTI DI CONSULTAZIONE**

### ***S 1. Osservazioni in merito ai primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati.***

Con riferimento ai primi orientamenti sottoposti a consultazione dall'Autorità relativi alla determinazione delle tariffe per il quarto periodo di regolazione, si rimanda ai singoli spunti di consultazione.

### ***S 2. Osservazioni in merito alla durata del periodo regolatorio e all'aggiornamento dei parametri del WACC.***

In linea generale, si ritiene che l'allungamento della durata del periodo di regolazione contribuisca a migliorare la stabilità e la visibilità dei business regolati consentendo da un lato alle imprese regolate di effettuare una migliore programmazione delle proprie attività e dall'altro agli investitori e agli operatori commerciali di prendere decisioni in contesti caratterizzati da minori incertezze (ad es. nel Regno Unito il periodo di regolazione è stato portato da 5 a 8 anni). Tuttavia, in considerazione delle misure che l'Autorità intende valutare nel corso di tale periodo ed eventualmente implementare a partire dal successivo, si ritiene condivisibile la proposta di mantenere invariata la durata del prossimo periodo regolatorio, pari a 4 anni. Una applicazione di norme nel corso del periodo regolatorio non note all'inizio dello stesso minerebbe la chiarezza e la visibilità della regolazione vanificando di fatto l'utilità dell'allungamento del periodo regolatorio stesso.

Alla luce della forte volatilità dei tassi di interesse causata dalla prolungata fase recessiva dell'economia per effetto della crisi dei debiti sovrani, Anigas ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di prevedere misure per l'aggiornamento infra-periodo, su base biennale, del tasso di remunerazione riconosciuto. Al fine di non diluire eccessivamente la visibilità e la stabilità del quadro regolatorio, si ritiene che tale revisione debba avvenire attraverso il solo aggiornamento del tasso di rendimento delle attività prive di rischio "r" sulla base della media degli ultimi 12 mesi disponibili dei BTP decennali, in analogia a quanto previsto per il settore elettrico con deliberazione ARG/elt 119/11.

### ***S 3. Osservazioni in merito alla proposta di confermare l'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto.***

Anigas ritiene condivisibile la proposta di confermare il riferimento all'anno solare ai fini tariffari, in continuità con quanto già previsto nel terzo periodo di regolazione e in analogia con gli altri settori regolati del gas, a condizione che le modifiche tariffarie siano rese note con adeguato anticipo rispetto alla loro applicazione.

#### ***S 4. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto.***

In linea generale, si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di confermare anche per il quarto periodo di regolazione il calcolo del capitale investito riconosciuto secondo la metodologia del costo storico rivalutato, utilizzando ai fini della rivalutazione il deflatore degli investimenti fissi lordi pubblicato dall'ISTAT, pari alla media dei valori a consuntivo assunti da tale indice negli ultimi quattro trimestri disponibili. Tale metodologia, che determina il valore dell'attivo immobilizzato attraverso la rivalutazione dei costi storici di bilancio e la ricostruzione dei relativi fondi di ammortamento (secondo criteri economico-tecnici), consente infatti di determinare il valore corrente degli asset, riflettendo adeguatamente l'effettivo costo di realizzazione delle immobilizzazioni ed il processo di obsolescenza misurato sulla base della loro reale durata economico-tecnica.

Con riferimento alla determinazione del capitale circolante netto si concorda con la proposta dell'Autorità di confermare anche per il quarto periodo di regolazione la metodologia parametrica per il calcolo del suo valore.

Relativamente al trattamento dei contributi si ritiene che essi debbano essere assoggettati a forme di degrado in coerenza con quelle applicate alle rispettive categorie di cespiti cui il contributo è associato. Nel corrente periodo di regolazione il mancato degrado dei contributi, attuato a decorrere dall'anno 2001, ha comportato una progressiva erosione del capitale investito riconosciuto che viene ridotto oltre che per il fisiologico processo di ammortamento anche per la rivalutazione del contributo non soggetto a degrado. In prospettiva, si verificherebbe l'effetto paradossale di formazione di RAB negativa che andrebbe ad erodere la remunerazione riconosciuta ai nuovi investimenti. Al fine di recuperare l'erosione del capitale investito riconosciuto si ritiene opportuno prevedere la reintroduzione del completo degrado dei contributi a partire dall'anno 2001, in analogia con quanto segnalato da Anigas in risposta alla consultazione per il servizio di distribuzione del gas naturale, garantendo in tal modo coerenza tra le metodologie di aggiornamento del capitale investito e dei contributi basate sulla rivalutazione con l'indice deflatore degli investimenti fissi lordi e sul degrado con le vite utili definite dall'Autorità.

#### ***S 5. Osservazioni in merito ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC.***

In linea generale si condivide l'intenzione dell'Autorità di dare continuità alle metodologie adottate nei precedenti periodi regolatori per la definizione del livello di remunerazione del capitale investito, confermando, anche per il quarto periodo di regolazione, l'applicazione della media ponderata del tasso di rendimento sul capitale

di rischio e di quello sul debito (*Weighted Average Cost of Capital, WACC*). Parimenti si ritiene condivisibile l'attuazione di una revisione delle modalità di determinazione del WACC per i settori regolati dall'Autorità evitando che si producano differenziazioni accidentali nei livelli dei tassi di remunerazione riconosciuta tra i vari settori regolati, riconducibili alle condizioni specifiche dei mercati finanziari nel periodo preso a riferimento per la fissazione del tasso di rendimento delle attività prive di rischio. Al riguardo si auspica l'unificazione dei parametri utilizzati per la determinazione del WACC per tutti i settori regolati dell'Autorità, fatti salvi quelli specifici di settore come il parametro  $\beta$ .

Tuttavia, alcune argomentazioni esposte dall'Autorità relativamente alla definizione dei valori dei parametri che concorrono alla determinazione del WACC per il quarto periodo di regolazione non si ritengono condivisibili.

Alla luce del prolungarsi della crisi economica e della conseguente volatilità dei tassi di interesse, si condivide la previsione di un aggiornamento del livello del WACC con frequenza biennale nel corso del periodo di regolazione; si ritiene tuttavia che tale revisione debba avvenire attraverso il solo aggiornamento del tasso di rendimento delle attività prive di rischio "r" sulla base della media degli ultimi 12 mesi disponibili dei BTP decennali, in analogia a quanto previsto per il settore elettrico con deliberazione ARG/elt 119/11.

Si ritiene, altresì, necessario mantenere anche per le future revisioni tariffarie come riferimento del rendimento delle attività prive di rischio il BTP decennale rilevato dalla Banca d'Italia degli ultimi 12 mesi disponibili, in quanto tale parametro consente di riflettere il "rischio paese" in cui l'attività di trasporto viene svolta che, come noto, deve essere necessariamente considerato nella determinazione della congrua remunerazione del capitale investito.

Per quanto riguarda la definizione del parametro  $\beta_{unlevered}$ , si ritiene che tale parametro debba riflettere adeguatamente la rischiosità dell'attività di trasporto considerando i maggiori elementi di rischio che si ritiene caratterizzino l'attività di trasporto del gas rispetto alla trasmissione elettrica, in particolar modo tenuto conto che i) l'attività di trasmissione viene effettuata sulla base di concessione esclusiva, mentre l'attività di trasporto di gas viene effettuata in regime libero e che ii) a differenza del gas, l'elettricità è una fonte energetica non sostituibile, comportando pertanto una maggiore variabilità della domanda e quindi del livello di utilizzo delle reti.

Si ritiene pertanto che per il quarto periodo regolatorio il parametro  $\beta_{unlevered}$  debba essere determinato in misura non inferiore ai valori adottati per il corrente periodo di regolazione (0,36 per l'attività di trasporto e 0,46 per l'attività di misura).

Con riferimento al rapporto D/E si ritiene che, al fine di mantenere un'adeguata flessibilità finanziaria per sostenere la forte fase di espansione connessa agli investimenti programmati nel quadriennio 2014-2017, il livello di *leverage* per il quarto

periodo regolatorio debba essere mantenuto pari a quello riconosciuto nel terzo periodo di regolazione. Inoltre, il *leverage* inteso come rapporto di indebitamento standard ottimale per il 4° periodo regolatorio è stato adottato pari a 0,8 per l'attività di trasmissione, distribuzione e misura elettrica e proposto pari al massimo a 0,8 per l'attività di distribuzione e misura del gas. L'incremento del *leverage* potrebbe costituire, inoltre, un incentivo per le imprese ad un eccessivo ricorso al capitale di debito, esponendole ai noti rischi correlati ad un improprio utilizzo della leva finanziaria come peraltro osservato dalla stessa Autorità, ancor più rilevanti stante la perdurante crisi finanziaria che sta determinando restrizioni nelle possibilità di ricorso al credito con costi crescenti.

Con riferimento alla fissazione del livello tendenziale di inflazione atteso per il quarto periodo di regolazione, tenuto conto dell'attuale congiuntura economica appare difficile immaginare che tale valore possa essere superiore a 1,5%.

Con riferimento alla proposta dell'Autorità di prevedere un incremento del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto al fine di neutralizzare l'effetto del *time lag* nel riconoscimento dei nuovi investimenti, si ritiene che tale maggiorazione debba non essere inferiore al 1%, in coerenza con quanto previsto dalla deliberazione ARG/elt 119/11, e applicata a tutti i nuovi investimenti, compresi i lavori in corso.

#### ***S 6. Osservazioni in merito alla tipologia e alla durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti.***

In merito ai criteri di calcolo della quota ammortamento riconosciuta, Anigas non condivide la proposta di sottrarre dall'attivo immobilizzato lordo i contributi rivalutati con il deflatore degli investimenti fissi lordi. Tale metodologia, infatti, non riconoscerebbe alle imprese di trasporto il necessario ammontare per la sostituzione del cespite che ha beneficiato del contributo, al termine della vita utile del cespite. Ciò, anche in contrasto con la metodologia tariffaria utilizzata negli ultimi 12 anni.

#### ***S 7. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di trasporto.***

Anigas ritiene opportuno che ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti per il quarto periodo di regolazione vengano opportunamente considerati tutti quei "costi operativi emergenti" relativi ad attività svolte nel corso del secondo e terzo periodo di regolazione (investimenti, avvio mercato bilanciamento, implementazione normativa nazionale ed europea, ect) e che non hanno trovato congruo riconoscimento nel corso degli aggiornamenti annuali e/o la cui quantificazione non è stata considerata in sede di determinazione dei costi operativi per il terzo periodo di regolazione.

Tale principio di riconoscimento dei "costi operativi emergenti" dovrebbe infatti permettere di intercettare anche i nuovi oneri connessi ai parametri di qualità del

servizio di trasporto che saranno definiti a valle della parallela consultazione.

Stante i benefici che il meccanismo del *profit sharing* ha comportato per il sistema in termini di incentivi alla riduzione dei costi, si ritiene opportuno il mantenimento di tale disposizione anche per il quinto periodo di regolazione.

#### ***S 8. Osservazioni specifiche in merito alla determinazione del costo operativo riconosciuto per l'anno 2012.***

Anigas non ritiene condivisibile la proposta di determinare il costo operativo riconosciuto per l'anno 2012 come prodotto tra il corrispettivo unitario variabile CV e l'energia associata ai volumi di gas immessi in rete nell'anno 2012 in quanto tale formulazione non risulta adeguata a misurare l'effettiva efficienza realizzata dall'impresa di trasporto. Infatti, il criterio indicato dall'Autorità risulta fortemente influenzato dai volumi di gas immessi in rete, fattore sul quale l'impresa di trasporto non ha alcun controllo, tra l'altro misurati in un solo specifico anno.

Per ovviare a tali limiti, Anigas suggerisce di determinare il costo riconosciuto per l'anno 2012 come prodotto tra il corrispettivo unitario variabile CV dell'anno 2012 ed il volume di riferimento utilizzato per la determinazione del corrispettivo variabile all'inizio del terzo periodo di regolazione, al netto del *profit sharing* ancora da restituire nel quarto periodo di regolazione. In alternativa al volume di riferimento si potrebbe pensare di utilizzare la media dei volumi immessi in rete negli ultimi 4 anni disponibili (periodo 2009-2012).

Si chiede inoltre di chiarire, nel caso di nuovi operatori che abbiano iniziato l'attività di trasporto successivamente all'anno 2008, quale valore debba assumere la variabile  $PS_{108}$  e contestualmente effettuare un approfondimento sulle formule per la determinazione dei costi operativi riconosciuti di cui al paragrafo 15 del DCO.

#### ***S 9. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura del trasporto.***

In analogia a quanto previsto per l'attività di trasporto, Anigas ritiene opportuno applicare il principio del *profit sharing* anche ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti per il servizio di misura, qualora i costi operativi effettivi dell'anno 2012 risultino inferiori a quelli riconosciuti per il medesimo anno.

Pertanto, all'impresa di trasporto dovrebbe essere riconosciuto il trattenimento di una quota parte (non inferiore al 50%) della suddetta differenza, in quanto costituisce efficienza che l'operatore ha conseguito e di cui dovrebbe almeno in parte beneficiare, a prescindere dal mantenimento del regime transitorio.



***S 10. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione.***

Anigas ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità in merito ai criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione per il preriscaldamento del gas.

***S 11. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi alle perdite di rete.***

Anigas ritiene in linea di principio condivisibile la proposta dell'Autorità di prevedere una metodologia per la determinazione delle perdite riconosciute, applicando nel frattempo la metodologia di stima attualmente utilizzata.

Relativamente alle emissioni fuggitive e pneumatiche si ritiene che i fattori di emissione debbano essere determinati applicando la metodologia GRI-EPA ovvero sulla base del riferimento internazionale più importante. Relativamente alle emissioni da ventato si ritiene che la metodologia proposta dall'Autorità sia utilizzabile per la definizione dei valori a preventivo e che debbano essere previsti contestualmente meccanismi di conguaglio per regolare gli scostamenti tra i quantitativi previsti e quelli consuntivati in sede di bilancio.

***S 12. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi al gas non contabilizzato.***

Con riferimento al riconoscimento dei costi relativi al gas non contabilizzato si condivide la proposta dell'Autorità di confermare anche per il quarto periodo di regolazione i criteri già applicati nel corrente periodo che prevedono la definizione del quantitativo riconosciuto sulla base del valore medio annuale registrato nell'ultimo biennio disponibile, in attesa della emanazione del piano di adeguamento tecnologico e di manutenzione degli impianti di misura. Data la particolare natura del gas non contabilizzato, si ritiene che la metodologia per il suo riconoscimento debba contemplare un incentivo per le imprese di trasporto al raggiungimento e al mantenimento di una soglia ritenuta efficiente/ottimale di tali quantitativi di gas.

***S 13. Osservazioni in merito al riconoscimento dei ricavi da bilanciamento della rete.***

La proposta di confermare anche per il quarto periodo di regolazione la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento infragiornaliero della rete si ritiene condivisibile. In analogia a quanto previsto dalla regolazione delle tariffe di stoccaggio gas, si ritiene che il costo del capitale relativo ai volumi di gas immobilizzati a stoccaggio debba essere considerato a valori correnti attraverso l'applicazione del deflatore degli investimenti fissi lordi, secondo la metodologia utilizzata per la rivalutazione del capitale investito.

***S 14. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto.***

Con riferimento ai criteri proposti dall'Autorità per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto non si hanno osservazioni in merito.

***S 15. Osservazioni in merito agli incentivi per i nuovi investimenti, ed in particolare all'adozione di meccanismi output-based.***

Per il quarto periodo di regolazione Anigas ritiene preferibile il mantenimento dello schema di remunerazione attualmente applicato in quanto gli incentivi ivi previsti intercettano in modo congruo il rischio associato alle tipologie di nuovi investimenti.

Nell'ambito di tale schema, la proposta di una ridefinizione delle categorie di investimento è condivisibile purché vengano tuttavia mantenuti gli attuali livelli di incentivazione, in termini di livello di maggiorazione e di durate di riconoscimento.

Anigas condivide in linea di principio la volontà dell'Autorità di introdurre meccanismi di incentivazione *output-based* che responsabilizzino l'impresa alla realizzazione di investimenti efficienti in una logica di selettività. In tal senso si concorda con la possibilità di individuare opportuni indici di efficacia con i quali confrontare i benefici apportati complessivamente al sistema del gas al costo degli investimenti necessari alla realizzazione dell'opera. Tuttavia, tali meccanismi non dovrebbero essere considerati in sostituzione dell'attuale schema di remunerazione, che come osservato dovrebbe riflettere la maggiore rischiosità dell'investimento, bensì si ritiene che tali meccanismi debbano essere integrativi. In tale prospettiva si propone che, ferme restando le attuali maggiorazioni della remunerazione riconosciuta per i nuovi investimenti, si introduca la possibilità per l'impresa di trasporto di conseguire maggiori o minori ricavi connessi alla realizzazione di un nuovo investimento in funzione dello scostamento (rispettivamente positivo o negativo) tra il valore assunto dall'indice e i valori di riferimento stabiliti dall'Autorità.

In merito alla definizione delle metodologie per la valutazione dei costi e dei benefici associati ai nuovi investimenti si concorda con l'Autorità come tale attività richieda maggiori approfondimenti, anche in attesa dei piani decennali di sviluppo che dovranno essere predisposti dalle imprese di trasporto ai sensi del decreto legislativo n. 93/11 in coerenza con le indicazioni della Strategia energetica nazionale, prevedendo una successiva applicazione di tale meccanismo.

In particolare, in merito alla definizione di un indice di efficacia per la valutazione del beneficio netto associato a ciascun investimento, le principali difficoltà implementative sono legate all'individuazione di criteri quanto più oggettivi possibile di quantificazione e monetizzazione dei benefici derivanti dalle esternalità positive dell'investimento da rapportare ai relativi costi.

Ferma restando la disponibilità ad avviare le analisi necessarie per l'individuazione di tali indici, anche al fine di salvaguardare la stabilità e visibilità dei criteri regolatori nel corso del periodo di regolazione si ritiene più opportuna una loro introduzione a partire dal quinto periodo di regolazione, prevedendo una fase di sperimentazione e di monitoraggio nel corso del quarto periodo.

***S 16. Osservazioni in merito al meccanismo di monitoraggio dei costi di investimento.***

Con riferimento alla tematica dei costi standard, si condividono i principi proposti dell'Autorità volti ad incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto secondo costi efficienti. Si ritiene tuttavia che il riconoscimento dei nuovi investimenti debba avvenire sulla base dei costi effettivi sostenuti dalle imprese di trasporto, quantomeno fino a quando non siano opportunamente individuati i costi standard anche attraverso gli esiti di un monitoraggio dei costi da effettuare nel corso del quarto periodo di regolazione. Criteri di valutazione a costi standard potrebbero essere introdotti gradualmente per alcune tipologie di investimento prevedendo comunque la possibilità di riconoscimento dei maggiori costi effettivi rispetto allo standard ove questi venissero opportunamente giustificati dalle imprese di trasporto. Si segnala inoltre, come altresì evidenziato dalla stessa Autorità, che la determinazione dei costi standard presenta notevoli criticità in termini di implementazione in quanto una loro eventuale sottostima potrebbe comportare il rinvio degli investimenti programmati dalle imprese di trasporto necessari allo sviluppo del mercato e della concorrenza, con conseguenti impatti negativi per il sistema gas italiano ed in ultimo per i consumatori finali.

***S 17. Osservazioni in merito al meccanismo di compartecipazione al rischio del mancato utilizzo di nuove infrastrutture.***

***S 18. Osservazioni in merito alla necessità di prevedere una soglia entro cui opera il meccanismo di compartecipazione al rischio derivante dal mancato utilizzo della nuova capacità.***

E' certamente opportuno introdurre misure volte a responsabilizzare l'impresa di trasporto nella definizione dei piani di sviluppo infrastrutturale che assicurino la realizzazione delle opere necessarie al corretto funzionamento della rete di trasporto, in un'ottica di sviluppo efficiente del sistema gas.

Anigas ritiene che l'obiettivo prioritario di assicurare uno sviluppo efficiente delle infrastrutture gas potrebbe essere perseguito nella fase "a monte" di programmazione e definizione del piano decennale di sviluppo della rete di trasporto e non "a valle", una volta realizzata l'infrastruttura. In particolare, si ritiene che le condivisibili finalità di efficienza e selettività degli investimenti promossi dall'Autorità debbano essere perseguite attraverso la definizione di criteri che consentano l'identificazione delle priorità di investimenti da realizzare sulla base di rigorosi criteri di efficienza prestabiliti.

La soluzione prospettata dall'Autorità, invece, comporterebbe un aumento del rischio dell'attività di trasporto, rischio non prevedibile e non "copribile", nonché avrebbe impatti negativi sulla propensione all'investimento dell'operatore infrastrutturale, disincentivandolo alla realizzazione di talune opere a discapito del livello di sicurezza e sviluppo del sistema gas italiano. Ciò in contrasto anche con le disposizioni definite a livello europeo e nazionale, che prevedono la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'incremento della sicurezza degli approvvigionamenti (mediante il rispetto del criterio N-1), la diversificazione delle fonti e la competizione dei prezzi del gas, imponendo necessariamente che una quota parte della capacità di trasporto di nuova realizzazione rimanga a disposizione per utilizzi spot.

In ogni caso, ai fini della certezza della regolazione, le nuove disposizioni dovrebbero trovare applicazione solo verso i nuovi investimenti e le nuove capacità per le quali le imprese di trasporto non hanno ancora preso la Decisione Finale di Investimento alla data di entrata in vigore della nuova disciplina.

***S 19. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di trasporto.***

Relativamente ai criteri proposti in merito all'aggiornamento dei annuale dei parametri tariffari si osserva quanto segue.

Con riferimento all'aggiornamento del capitale investito riconosciuto e della quota ammortamento, si rimanda a quanto osservato nelle precedenti risposte ai punti di consultazione S4 e S6 (per il CIR, assoggettamento dei contributi a forme di degrado in coerenza con quelle applicate alle rispettive categorie di cespiti cui il contributo è associato; calcolo dell'ammortamento sul CIL lordo, senza "nettare" i contributi percepiti, onde permettere la ricostituzione delle somme necessarie per la sostituzione del cespite al termine della vita utile).

Con riferimento all'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti, come osservato nella risposta al punto di discussione S7, si ritiene che eventuali costi operativi emergenti debbano essere riconosciuti indipendentemente dal valore assunto dai costi operativi effettivi rispetto a quelli già riconosciuti in tariffa.

***S 20. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di misura del trasporto***

I criteri proposti dall'Autorità nel documento di consultazione per l'aggiornamento annuale dei ricavi relativi al servizio di misura si ritengono condivisibili, fatto salvo quanto riportato in risposta ai precedenti punti di discussione S7 e S9 in merito al riconoscimento dei costi operativi emergenti ed al meccanismo di *profit sharing*, tenuto anche conto che l'attività di misura non ha ancora assunto una configurazione di costo a regime.

**S 21. Osservazioni in merito alla determinazione del fattore correttivo.**

Con riferimento alla determinazione del fattore correttivo si ritiene che, in continuità con quanto attuato nel terzo periodo di regolazione, debbano essere confermati anche per il quarto periodo regolatorio i meccanismi di totale garanzia dei ricavi di *capacity*. In particolare l'ipotesi di escludere dal meccanismo di garanzia la quota di ricavo associata ai nuovi punti di entrata/uscita, in caso di un significativo sottoutilizzo della capacità disponibile, non si ritiene condivisibile per le ragioni già evidenziate nelle risposte ai punti di discussione S17 e S18.

**S 22. Osservazioni in merito alla ripartizione tariffaria proposta, in particolare relativamente al mantenimento di una sola componente *capacity*.**

**S 23. Osservazioni in merito ad eventuali criticità derivanti dall'eliminazione della componente di ricavo *commodity*.**

Anigas evidenzia che, sebbene la proposta dell'Autorità di attribuire la totalità dei ricavi riconosciuti alla componente *capacity* sia condivisibile dal punto di vista della *cost reflectivity*, essa dovrebbe essere valutata anche alla luce delle FG europee di prossima pubblicazione, tenendo opportunamente in considerazione l'impatto di tale soluzione sugli utenti con basso *load factor* (termoelettrici e clienti finali domestici).

Anigas ritiene opportuno effettuare ulteriori approfondimenti in merito, anche alla luce di eventuali ulteriori proposte oggetto del prossimo documento di consultazione.