

**DCO 347/2018/R/GAS**  
**Criteria di determinazione dei ricavi**  
**riconosciuti relativi al servizio di trasporto**  
**del gas naturale per il quinto periodo di**  
**regolazione**

**Orientamenti iniziali**

***Commenti e proposte Anigas***

Milano, 25 luglio 2018

## **PREMESSA**

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti iniziali delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 347/2018/R/gas con riferimento ai criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti relativi al servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT).

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

Anigas rimanda alle osservazioni generali di cui ai precedenti *Position Paper* trasmessi in risposta ai DCO 413/2017 e 182/2018, in cui sono state formulate considerazioni relative allo scenario di contesto e agli obiettivi da perseguire con la regolazione tariffaria del trasporto del 5PRT.

Con riferimento agli orientamenti iniziali formulati nel DCO 347/2018, ci preme innanzitutto evidenziare la necessità che i criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti per il servizio di trasporto del 5PR siano definiti perseguendo quanto più possibile **l'obiettivo della prevedibilità, sia in termini di costi annui da riconoscere alle imprese di trasporto che in termini di corrispettivi tariffari del trasporto a carico degli utenti del sistema**. La stabilità delle tariffe di trasporto e delle componenti addizionali alle medesime rappresenta infatti per gli operatori del sistema un elemento di fondamentale importanza, in quanto l'incertezza sull'evoluzione dei corrispettivi annui e un loro eventuale andamento altalenante rappresentano elementi critici per le strategie commerciali di approvvigionamento e per lo sviluppo di un mercato italiano liquido, efficiente e competitivo.

Tenuto conto del mutato utilizzo delle infrastrutture che si è verificato negli ultimi anni e che vi sarà in futuro, della prossima scadenza di molti contratti LT (fine 2019) nonché della minore prevedibilità dei flussi e della revisione delle modalità di conferimento della capacità in uscita/riconsegna, Anigas ritiene **urgente valutare sin da ora le modifiche regolatorie da introdurre nel 5PRT al fine di mitigare i potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio e limitare le conseguenti discontinuità tariffarie**.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore e fermo restando la necessità di definire criteri funzionali a determinare ricavi riconosciuti che limitino i fenomeni di *under-over recovery*, si ritiene urgente avviare un **profondo ripensamento dei criteri di allocazione dei costi riconosciuti**, anche in ottica innovativa, **funzionale alla definizione di corrispettivi tariffari che perseguano un uso efficiente delle infrastrutture e del sistema gas nel suo complesso** e, di conseguenza, liquidità, attrattività e competitività del mercato italiano ed insieme sicurezza delle forniture e diversificazione delle fonti.

Anigas ribadisce la necessità di considerare **nuove modalità di allocazione dei costi di trasporto**, in particolare quelli relativi alla copertura dei costi **connessi ai gasdotti di trasporto della rete nazionale, in funzione dei benefici che i medesimi apportano**

**ai diversi clienti finali del sistema.** A tal fine, le modalità di allocazione dei costi relativi alla rete di trasporto nazionale potrebbero essere rivisti allocando: i) ai Paesi terzi direttamente o indirettamente interconnessi, i costi relativi al transito *cross border* di cui beneficiano o potrebbero beneficiare; ii) ai clienti finali con consumi termici, i costi connessi al dimensionamento dei gasdotti per far fronte agli *swing* dei consumi legati alla termica e costi connessi con la sicurezza e continuità delle forniture previsti per i suddetti clienti finali.

Ciò al fine di perseguire un maggior utilizzo delle infrastrutture, l'allineamento dei prezzi nazionali della *commodity* (PSV) con gli *hub* europei e la competitività del mercato gas italiano.

Anche la SEN, richiamando gli obiettivi di resilienza, sicurezza e competitività, auspica un adeguamento dell'attuale struttura tariffaria del trasporto, nel rispetto del Codice TAR, per renderla funzionale al nuovo contesto internazionale di mercato e per promuovere un uso efficiente delle infrastrutture. Tariffe di *entry* "eccessive" rispetto alla disponibilità a pagare degli utenti non solo compromettono la sicurezza del sistema e la concorrenza dell'offerta, ma rischiano di innescare un circolo vizioso legato ad una sistematica sotto-prenotazione della capacità ed un conseguente sistematico aumento delle tariffe, che nel medio termine può anche minare la tenuta del sistema nel suo complesso.

Si resta infine in attesa della pubblicazione del documento di consultazione volto alla **ridefinizione dell'assetto e delle responsabilità dell'erogazione del servizio di misura sulle reti di trasporto del gas naturale**, nonché la definizione dei requisiti funzionali minimi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita sulle reti; a tal proposito **si sottolinea l'opportunità di prevedere che il cliente finale possa - su base volontaria - cedere i propri impianti di misura** del punto di riconsegna al gestore della rete di trasporto, nonché si rimanda alle osservazioni già in merito espresse in risposta al DCO 413/2017.

## SPUNTI DI CONSULTAZIONE

### Obiettivi dell'intervento dell'Autorità

#### **S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità**

Anigas condivide gli obiettivi dell'intervento dell'Autorità, in particolare con riferimento all'introduzione di meccanismi regolatori volti a un maggior controllo complessivo della spesa, alla valutazione e monitoraggio dei costi di investimento introducendo criteri di riconoscimento dei costi basati anche sugli esiti delle valutazioni degli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete, nonché l'introduzione di criteri di selettività degli investimenti secondo logiche *output based*. I termini della transizione verso le logiche *output based* e l'introduzione dell'approccio *totex* dovrebbero essere definiti chiaramente prima dell'avvio del 5PRT.

Come già evidenziato nelle osservazioni generali, Anigas ritiene necessario che i criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti per il servizio di trasporto del 5PR siano definiti perseguendo quanto più possibile la prevedibilità dell'ammontare annuo di costi da riconoscere e conseguentemente la prevedibilità dei corrispettivi tariffari del trasporto a carico degli utenti del sistema.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, si auspica l'introduzione di modifiche ai criteri regolatori di riconoscimento dei costi che, come ulteriormente specificato nelle risposte ai successivi spunti di consultazione, perseguano:

- **la stabilità dei corrispettivi tariffari**, mediante ad esempio la definizione *ex ante* degli ammontari massimi annui di costo da riconoscere per il servizio di trasporto e l'utilizzo del corrispettivo unitario variabile  $CV_{FC}$  per la gestione degli scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e quelli risultanti dalla proposta tariffaria definitiva;
- **la mitigazione dei potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio del 5PRT e limitare le conseguenti discontinuità tariffarie**, preoccupazione che la stessa Autorità esprime al paragrafo 17.5 del DCO;
- **un'allocazione dei costi relativi alla rete nazionale di trasporto alle specifiche tipologie di clienti finali nonché ai Paesi terzi direttamente e indirettamente interconnessi con l'Italia in funzione dei relativi benefici arrecati**, rivedendo gli attuali criteri di allocazione dei costi riconosciuti anche alla luce dei principi di ripartizione transfrontaliera dei costi (CBCA) di cui al Regolamento (UE) n. 347/2013.

La regolazione tariffaria dovrà infatti incentivare l'utilizzo efficiente delle infrastrutture gas del sistema Paese, stimolando comportamenti virtuosi da parte degli operatori infrastrutturali nel miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi offerti agli utenti e ai clienti finali.

### **Durata del periodo di regolazione**

#### ***S 2. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione***

Si ritiene condivisibile confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che soddisfi la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario.

### **Criteri di riconoscimento del costo**

#### ***S 3. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo.***

#### ***S 4. Osservazioni in merito al rapporto sugli output degli interventi di sviluppo.***

Anigas condivide l'opportunità di avviare una revisione degli attuali criteri di riconoscimento dei costi basati sulla spesa effettiva sperimentando l'introduzione di logiche di riconoscimento basate sulla spesa totale, mediante:

- una crescente interazione tra i principi di riconoscimento tariffario degli investimenti e gli esiti di valutazione dei Piani decennali di sviluppo della rete;
- una trasparente pianificazione degli interventi di sviluppo, sia in termini di obiettivi e benefici perseguiti che con riferimento alla determinazione della spesa annua.

A tal proposito, si ritiene opportuno rendere nota *ex ante* la migliore stima dei ricavi prospettici del servizio di trasporto da riconoscere su base annua, tenuto conto degli investimenti previsti nei Piani decennali di investimento dei gestori del trasporto per il periodo 2020-2023, a beneficio di una maggiore trasparenza e prevedibilità dell'andamento tendenziale dei corrispettivi tariffari da parte degli utenti.

Qualora poi si verificassero degli scostamenti tra l'ammontare annuo di investimenti riconosciuti a preventivo e quello a consuntivo (oltre una certa soglia di tolleranza), per il calcolo dei corrispettivi tariffari annui si potrebbe comunque utilizzare il costo stimato *ex-ante*, prevedendo che la parte eccedente (o inferiore) di spesa sia recuperata attraverso il corrispettivo unitario variabile  $CV_{FC}$  finalizzata appunto al recupero dei ricavi attribuita alla componente di *capacity*.

Si accoglie infine con favore la previsione di messa a disposizione degli utenti un rapporto che confronti gli output effettivamente conseguiti con quelli dichiarati in sede di redazione del Piano e utilizzati ai fini dell'ACB, nell'ottica di maggiore trasparenza, verificabilità e misurabilità degli obiettivi prefissati.

### Tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto

***S 6. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito ai criteri per l'individuazione di un range ragionevole, anche sotto il profilo della significatività del campione statistico, di valori del  $\beta_{asset}$  che tenga conto, da un lato, dei valori riscontrati con riferimento a società europee che svolgono l'attività di trasporto gas operanti in Paesi dell'area euro con rating elevato e, dall'altro, delle evidenze derivanti dai valori relativi a imprese che pur non svolgendo in modo esclusivo l'attività di trasporto operano in Paesi con rating elevato, tenendo conto degli effetti dello svolgimento di attività a più elevato rischio.***

Nessuna osservazione in merito.

### Determinazione della quota di ammortamento

***S 7. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento.***

Qualora, a valle della verifica di coerenza tra vite utili effettive e vite regolatorie, l'Autorità decida di effettuare una revisione delle vite utili regolatorie, si ritiene opportuno che l'eventuale modifica delle vite utili sia limitata ai nuovi investimenti. Ciò al fine di non creare le discontinuità finanziarie rispetto a scelte di investimento già effettuate in passato e nel rispetto del principio di non retroattività della regolazione.

### Determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti

***S 8. Osservazioni in merito alla determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.***

***S 9. Osservazioni in merito all'opportunità di considerare il 2017 come anno di riferimento per la determinazione del costo operativo riconosciuto.***

Si condivide l'opportunità di:

- determinare i costi operativi (ai fini della tariffe del 2020) con riferimento ai dati di pre-consuntivo dell'anno 2018, prevedendo una successiva istruttoria e opportuni meccanismi di conguaglio degli eventuali scostamenti tra il costo operativo riconosciuto in via provvisoria nelle tariffe del 2020 e i valori di costo operativo riconosciuto in via definitiva, **scostamento di cui gli utenti devono essere informati con trasparenza e di cui si auspica la gestione nell'ambito del corrispettivo variabile  $CV_{FC}$  finalizzato al recupero dei ricavi;**
- confermare il principio della simmetrica ripartizione tra utenti ed imprese delle maggiori efficienze di costo realizzate rispetto agli obiettivi fissati dall'Autorità (*profit*

*sharing* del 50%). Tuttavia, nel caso in cui il costo riconosciuto nell'anno t-2 risultasse inferiore al costo effettivo dell'operatore nel medesimo anno, riteniamo auspicabile prevedere un livello di costo riconosciuto per l'anno t più allineato al costo effettivo.

#### **S 10. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione.**

Anigas condivide l'introduzione di logiche di sviluppo maggiormente selettive degli investimenti di trasporto del gas naturale, al fine di massimizzare l'utilità di tali investimenti per il sistema, superando i criteri di incentivazione di tipo *input-based* basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione del capitale.

Come evidenziato nelle osservazioni generali, si ritiene opportuno rivedere i criteri di allocazione dei costi della capacità di trasporto, allocando i medesimi in funzione dei soggetti che ne beneficiano. In particolare, si dovrebbero monetizzare anche gli eventuali benefici che gli investimenti realizzati o da realizzare nella rete di trasporto italiana hanno sui Paesi Membri dell'Unione Europea, per tutti gli investimenti nella rete di trasporto (non solo per i PIC), tenuto conto del potenziale contributo che la diversificazione delle rotte di approvvigionamento italiano può dare ai fini della sicurezza del Paese e dell'Unione, anche alla luce dei meccanismi di solidarietà previsti dal Regolamento (UE) 1938/2017 sulla sicurezza degli approvvigionamenti. Tali benefici e i relativi costi, attribuiti entrambi ai Paesi terzi beneficiari, devono essere rispettivamente enucleati dalla determinazione del rapporto Benefici/Costi (B/C) rispetto al quale vengono concesse l'incentivazione *input-based* transitoria residuale di cui al paragrafo 12.5 del DCO e, in prospettiva, l'incentivazione orientata all'*output* di cui al paragrafo 12.9 del DCO. La remunerazione base ed eventuali incentivazioni devono essere infatti calcolate e incluse nei ricavi riconosciuti nel limite dei benefici e costi ricadenti sul territorio nazionale.

#### **S 11. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento.**

Nelle more della pubblicazione di provvedimenti specifici relativi alla capacità di stoccaggio da assegnare al Responsabile del Bilanciamento per il bilanciamento operativo della rete di trasporto, si chiede che la gestione e i costi relativi a tale servizio siano tenuti opportunamente separati da quelli sostenuti per l'attività di trasporto, garantendo trasparenza degli ammontari e del recupero degli eventuali scostamenti nell'ambito del corrispettivo  $CV_{FC}$  per il recupero dei ricavi riconosciuti.

**S 12. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.**

Con riferimento al corrispettivo unitario variabile a copertura delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato, si ritiene opportuno che il medesimo sia applicato ai punti di uscita/riconsegna della rete di trasporto, utilizzando quale driver per il dimensionamento del corrispettivo, i quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di riconsegna e nei punti di interconnessione con le esportazioni, escludendo i punti di uscita verso impianti di stoccaggio, nell'ottica di promuovere in modo efficiente l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto del gas, l'allineamento dei prezzi nazionali della commodity (PSV) con i prezzi degli *hub* europei e la competitività del mercato italiano.

**S 13. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese.**

Nessuna osservazione.

**S 14. Osservazioni in merito ai criteri di perequazione dei ricavi.**

Nessuna osservazione.

**S 15. Osservazioni in merito alla gestione a regime dei fattori correttivi.**

Come già evidenziato negli spunti di consultazione precedenti, si ritiene opportuno perseguire una maggiore stabilità e prevedibilità delle tariffe capacitive di trasporto mediante l'introduzione del corrispettivo unitario variabile  $CV_{FC}$  finalizzato al recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity*.

**S 16. Osservazioni in merito alla gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi.**

Si rimanda alle osservazioni generali, auspicando alla definizione di meccanismi e criteri regolatori che sterilizzino efficacemente gli effetti del mutamento del contesto regolatorio e di mercato dei prossimi anni.

Con riferimento alle somme relative ai fattori correttivi pregressi maturate fino all'anno 2019 si ritiene che le medesime dovrebbero confluire nel conto di riconciliazione relativo al recupero dei ricavi.