

DCO 374/2018/R/GAS
Orientamenti per la valutazione degli
interventi di sviluppo della rete di
trasporto del gas naturale.

Requisiti minimi e linee guida per l'analisi costi-benefici

Commenti e proposte Anigas

Milano, 2 agosto 2018

PREMESSA

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 374/2018/R/gas per la valutazione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale, con specifico riferimento ai requisiti minimi e linee guida per l'analisi costi-benefici (ACB).

OSSERVAZIONI GENERALI

Anigas rimanda al *Position Paper* trasmesso in risposta al DCO 347/2018 in cui sono state formulate osservazioni relative ai criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti, nonché ai precedenti documenti associativi in risposta alle consultazioni relative alla regolazione tariffaria del 5 periodo di regolazione del trasporto (5PRT) per quanto riguarda le considerazioni relative allo scenario di contesto e agli obiettivi da perseguire.

Anigas condivide gli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità in materia di valutazione selettiva degli investimenti di sviluppo infrastrutturale e gli obiettivi specifici relativi all'individuazione delle linee guida per l'applicazione dell'ACB da applicare nei Piani decennali, prevedendone l'utilizzo per:

- il riconoscimento dei costi ai fini tariffari e all'accesso ai meccanismi incentivanti per il 5PRT, con 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, nonché la consistenza delle valutazioni degli interventi;
- promuovere la selettività degli investimenti secondo logiche *output-based*;
- monetizzare i benefici associati a ciascun intervento di sviluppo analizzato, ponendo attenzione alla riduzione dei costi sostenuti dagli utenti del sistema del gas naturale ovvero considerando una loro più corretta attribuzione in funzione dei benefici.

Entrando nel dettaglio della proposta di ACB dell'Autorità, considerato che i costi di investimento possono essere allocati sulla base dei benefici identificati, riteniamo opportuno che vengano meglio definiti e chiariti alcuni aspetti in merito alla fase dell'ACB relativa alla definizione dell'ambito di riferimento rispetto al quale si propone siano quantificati i benefici apportati da un progetto di investimento (cfr. da 13.6 a 13.8 del DCO). 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.

In mancanza di ciò, il costo dell'investimento verrebbe sostenuto solo dal Paese in cui l'infrastruttura è realizzata, rischiando di distorcere il meccanismo di riconoscimento e incentivazione tariffaria che, correttamente, a partire dalle infrastrutture che entrano in esercizio nel 2018, si baserà sui risultati dell'ACB che mettono a confronto benefici e costi legati ad un progetto di investimento. Per evitare effetti distorsivi, tale nuovo meccanismo dovrebbe infatti fare riferimento ad un rapporto B/C che consideri esclusivamente i benefici dell'investimento effettivamente arrecati al sistema nazionale e i relativi costi imputabili, una volta depurati questi ultimi della quota parte di costi che risultano invece riferibili, proporzionalmente ai benefici, ai Paesi transfrontalieri.

Anigas ribadisce infatti 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.

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.

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.

Infine si ribadisce l'opportunità di prevedere la definizione *ex ante* degli ammontari massimi annui di costo da riconoscere per il servizio di trasporto, per favorire una maggiore prevedibilità dei ricavi riconosciuti annui e conseguentemente la prevedibilità dei corrispettivi tariffari del trasporto a carico degli utenti del sistema.

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.