

DCO 413/2017/R/GAS

**Criteria di regolazione delle tariffe e della
qualità del servizio di trasporto del gas
naturale per il quinto periodo di regolazione.**

Inquadramento generale e linee di intervento

Commenti e proposte Anigas

Milano, 11 luglio 2017

PREMESSA

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti generali delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 413/2017/R/gas con riferimento ai soli criteri di regolazione delle tariffe di trasporto del gas naturale **per il periodo transitorio.**

Con successivo invio saranno invece trasmesse le osservazioni agli orientamenti delineati in materia di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione.

OSSERVAZIONI GENERALI

In primo luogo Anigas rileva la **necessità di meglio inquadrare gli elementi di contesto**, sulla base dei quali **individuare gli obiettivi da perseguire** ai fini della definizione dei criteri di regolazione delle tariffe di trasporto per il periodo di transizione e, in modo ancora più rilevante, per il periodo a regime.

Occorre infatti premettere come l'attuale metodologia tariffaria sia stata definita in un'epoca caratterizzata da approvvigionamenti con contratti *long term* (LT) tra gli *shippers* e i produttori a monte del sistema italiano e dalle relative capacità di trasporto conferite su base pluriennale.

Anche la Bozza di SEN pubblicata dal MiSE evidenzia infatti come lo scenario di mercato vedrà infatti uno spostamento progressivo dai contratti *long-term* TOP verso forniture *spot* approvvigionate dai principali *hub* europei; la sicurezza e la competitività di approvvigionamento dipenderà sempre di più dalla capacità di mettere in competizione rotte e Paesi alternativi, via gasdotti e GNL, massimizzando flussi commerciali effettivamente importabili dal mercato italiano alle migliori condizioni economiche.

Alla luce del mutato contesto competitivo e considerando anche la scadenza prossima di molti contratti LT (fine del 2019), è **necessario un profondo ripensamento dell'attuale metodologia** ai fini della definizione dei criteri tariffari per il 5° periodo regolatorio e per il periodo transitorio che fungerà da transizione verso il nuovo assetto.

Ripensamento necessario, peraltro, alla luce delle indicazioni contenute nella bozza di SEN e dell'evoluzione del contesto normativo EU con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 460/2017 in materia di Codice di rete su strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas (Codice TAR) tenuto conto delle prospettive di sviluppo degli approfondimenti in corso da parte della Commissione Europea sul disegno di mercato unico del gas europeo (es. *Quo Vadis EU gas market regulatory framework*).

Con riferimento al **periodo transitorio**, nel DCO sono individuati alcuni obiettivi di carattere generale, tra i quali: i) *rivedere i criteri di allocazione dei costi per favorire un ottimale sfruttamento delle risorse esistenti* (6.12), ii) *migliorare la trasparenza e la*

*prevedibilità dei corrispettivi (6.13). Nella parte specifica relativa ai criteri del periodo transitorio (9.1 e 9.2), l'Autorità sottolinea di voler **confermare l'applicazione dei criteri di regolazione di cui alla RTTG 2014-2017, apportando alcuni correttivi alla determinazione dei corrispettivi, anche in ottica di **semplificazione** e di **maggiore prevedibilità dei medesimi**, nonché valutare l'ipotesi di anticipare alcuni degli aspetti che dovranno essere implementati in aderenza al Codice TAR con **l'obiettivo di favorire una transizione graduale verso il nuovo paradigma tariffario**, garantendo un'adeguata stabilità regolatoria.***

La gradualità prospettata dall'Autorità dovrebbe essere sfruttata per definire gli obiettivi e i principi generali a cui l'AEEGSI intende ispirarsi per la definizione dei criteri tariffari, in modo da offrire agli operatori un tempo congruo per prepararsi e limitare gli impatti. Le tempistiche di consultazione e di implementazione concernenti le proposte relative al periodo transitorio non risultano coerenti con l'esigenza di garantire un framework regolatorio stabile e prevedibile.

Viene sottolineato come - nell'ambito del contesto delineato - l'Autorità intenda *sviluppare una nuova regolazione proattiva e capace di indurre comportamenti virtuosi tanto negli operatori quanto negli utilizzatori del servizio.. garantire adeguati incentivi all'efficienza allocativa, favorendo ad esempio l'utilizzo delle infrastrutture esistenti (7.1).*

Con riferimento al **periodo a regime**, si legge poi che *l'Autorità è chiamata ad una **attenta ponderazione delle diverse esigenze che, nel corso dell'attuale periodo di regolazione, sono emerse dai diversi stakeholder**. Tali esigenze, in particolare, riguardano una maggiore flessibilità nell'utilizzo della rete di trasporto, la promozione dell'uso efficiente delle infrastrutture, la non distorsione delle scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento, la necessità di fornire i corretti segnali, anche di tipo locazionale, in merito alla necessità di sviluppare ulteriormente le infrastrutture, il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza e, non da ultima, la necessità di tenere conto dell'equilibrio economico-finanziario degli esercenti il servizio (14.1).* L'Autorità, infine, sottolinea che *la definizione dei criteri per 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, in ogni caso, una riflessione in merito alla sostenibilità nel lungo periodo di alcune scelte regolatorie adottate nei periodi di regolazione precedenti**** (14.2).*

Tuttavia, **non si riscontrano nel documento proposte che riflettano una reale comprensione del nuovo contesto di mercato e quindi volte a perseguire in modo fattivo gli obiettivi indicati.**

Con riferimento al periodo transitorio - che purtroppo l'Autorità prevede di emanare entro agosto e quindi senza prevedere una seconda *chance* di consultazione e riflessione in merito - i limitati correttivi proposti non sembrano giustificabili solo per motivi di semplificazione e di maggiore prevedibilità dei corrispettivi. Anigas ritiene **necessaria una più chiara identificazione degli obiettivi da perseguire e dei relativi principi fondanti, nonché una più decisa declinazione dei possibili interventi volti a realizzarli**, per poter prevedere la direzione che si intende seguire per il 5PRT.

A tal proposito, si promuove la definizione di nuovi criteri tariffari che perseguano concretamente **l'obiettivo generale di "efficienza del sistema gas"**, declinato in termini di concorrenza, competitività, sicurezza, diversificazione delle fonti, prevedibilità, sostenibilità e, non da ultimo, stabilità tariffaria.

In particolare, per avvalorare concretamente nuove proposte di ripartizione ricavi tra *entry* e *exit*, dovrebbe comunque essere sempre effettuata e pubblicata una analisi di impatto regolatorio che evidenzi le implicazioni in termini di minori barriere all'ingresso e di prezzi all'ingrosso, di maggior costo non recuperabile della capacità in uscita a carico dei clienti finali (in particolare, industriali e termoelettrici) e di potenziali effetti sul mercato elettrico italiano (alla luce del ruolo rilevante rivestito dalla produzione termoelettrica). Inoltre, per una corretta prevedibilità dei mutamenti regolatori e dei relativi impatti economici operativi, qualsiasi provvedimento finale dovrebbe essere previsto con sufficiente anticipo (ad esempio almeno 6 mesi) rispetto ai relativi termini di decorrenza. 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.

Con riferimento alla concorrenza del mercato italiano, si ritiene che la struttura tariffaria dovrebbe essere disegnata in maniera tale da favorire la **concorrenza sulla materia prima** limitando per quanto possibile le differenze di costo logistico tra diversi mercati europei e differenti canali di approvvigionamento. Ciò infatti contribuirebbe a perseguire parallelamente **l'integrazione del mercato italiano con quello europeo**, valorizzando peraltro il ruolo del mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo.

I corrispettivi tariffari di *entry*, in particolare in un Paese importatore quale il nostro (l'*import* copre circa il 90% della domanda), sono elemento particolarmente rilevante di **competitività**. Per questo motivo la stessa normativa europea considera il corretto funzionamento del mercato, oltre alla sicurezza degli approvvigionamenti e la stabilità tariffaria, elemento in base al quale definire le tariffe di trasporto. 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.

Va, dunque, evitato un aumento delle tariffe di *entry* a fronte della riduzione della capacità conferita, poiché ciò potrebbe portare, in una sorta d'involutione a spirale, al manifestarsi di una c.d. *self-fulfilling prophecy* ovvero di una situazione distorta in cui gli shipper prenotano meno capacità in previsione di un aumento della tariffa e quest'ultima s'incrementa anche alla luce della minor capacità prenotata, compromettendo la **sicurezza e la concorrenza delle diverse fonti di approvvigionamento, nonché la competitività del sistema gas**.

La conseguenza di detto "circolo vizioso" sarebbe un aumento del costo atteso per il consumatore, dovuto all'aumento del prezzo del gas all'ingrosso, che rifletterebbe i maggiori costi di logistica (legati proprio alla scarsa capacità prenotata) con effetti negativi di un ordine di grandezza certamente superiore rispetto ai ricavi tariffari che si

intendono coprire con le tariffe di *entry*. Nel medio termine, infatti, ciò potrebbe anche minare la tenuta del sistema nel suo complesso.

Anche la bozza SEN, richiamando gli obiettivi di resilienza, sicurezza e competitività, auspica un adeguamento dell'attuale struttura tariffaria, nei rispetto delle normative comunitarie, per renderla funzionale al nuovo contesto internazionale di mercato e per promuovere un uso efficiente delle infrastrutture.

Posto che la modifica dell'attuale struttura tariffaria del trasporto avrà degli effetti potenzialmente rilevanti, tanto più in un contesto di profondo cambiamento come quello sopra delineato, si sottolinea che la **gradualità** prospettata dall'Autorità – che prevede un periodo di transizione di 2 anni e l'avvio del 5PRT a regime dal 2020 – dovrebbe essere sfruttata per definire gli obiettivi e i principi generali a cui l'Autorità intende ispirarsi per la definizione dei criteri tariffari del 5PRT, in modo di dare congruo anticipo e tempo agli operatori di prepararsi e limitare gli impatti.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, alla luce del contesto sopra delineato Anigas ritiene imprescindibile che i criteri tariffari per il periodo transitorio siano definiti alla luce di riflessioni più articolate funzionali a: i) un profondo ripensamento dei criteri di allocazione dei costi del servizio riconducibili alla rete nazionale di trasporto ii) l'introduzione di criteri di omogeneità dei corrispettivi di *entry*, iii) un approfondimento della metodologia dei prezzi di riferimento e dei vincoli sottostanti, nonché iv) una rimodulazione dei corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto.

i) *Ripensamento dei criteri di allocazione dei costi del servizio riconducibili alla RT^N*

La proposta dell'Autorità, di allocare ai punti di *entry* una quota di ricavi pari al 40% dei ricavi afferenti al trasporto su rete nazionale, muove nella direzione auspicata di riduzione dei corrispettivi di *entry* 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.

Tuttavia, tale correttivo non appare sufficiente e si ritiene opportuno valutare la quota da allocare agli *entry* rispetto ai risultati derivanti in termini di corrispettivi, verificando il perseguimento dell'obiettivo di efficienza. Al fine di perseguire la competitività del sistema gas italiano, Anigas propone di valutare una ripartizione tra *entry* e *exit* del 30-70.

In ottica di criteri a regime per il 5PRT si evidenzia la necessità di un ulteriore approfondimento ai fini della definizione della ripartizione dei ricavi relativi agli *entry* ed *exit*, cercando di enucleare la quota dei ricavi che non sono direttamente connessi con il trasporto sulla rete nazionale. Si potrebbe pertanto valutare di scorporare, fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, dai costi della RT^N da ripartire 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 alla sicurezza ed alla concorrenza e 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.

ii) Introduzione di criteri di omogeneità dei corrispettivi di entry

Posto il ripensamento delle quote percentuali da raccogliere in *entry* ed in *exit*, occorre inoltre introdurre principi atti ad 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 modifiche dei vincoli dell'algoritmo di calcolo della matrice in termini 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.

iii) Approfondimento della metodologia dei prezzi di riferimento e dei vincoli sottostanti

L'attuale metodologia dei prezzi di riferimento (matrice *entry-exit*) è caratterizzata da numerosi elementi di dettaglio in termini di scelte di ripartizione delle quote di ricavi riconosciuti relativi alla RT^N e di vincoli sottostanti ai calcoli per la definizione dei corrispettivi di trasporto sulla rete nazionale.

Tuttavia, fatta salvo quanto già sopra richiamato in termini di ripartizione dei ricavi tra *entry* e *exit*, nel DCO non si riscontrano riflessioni e/o proposte in merito alla possibile revisione degli elementi sottostanti il calcolo e l'articolazione dei corrispettivi, né per il periodo transitorio, né per quello a regime.

Anigas rileva la necessità di svolgere maggiori approfondimenti sulle assunzioni e sui vincoli sottostanti all'attuale matrice *entry-exit*, finalizzati al perseguimento degli obiettivi individuati, nonché richiede chiarimenti in merito all'unico elemento trattato nel DCO, relativo all'ipotesi di *fissare per il periodo 2018-2019 un'unica configurazione dei flussi prevalenti di gas nella rete alla punta del consumo, al fine di sterilizzare per l'anno 2019 i possibili effetti di variazione delle tratte in controflusso nella determinazione dei costi unitari di tratta* (9.22 b).

Posta la scadenza di alcuni contratti *long term* nel 2019 e le incertezze circa il relativo futuro rinnovo, Anigas rileva che l'ipotesi di definire per il periodo 2018-2019 un'unica configurazione di flussi prevalenti di gas potrebbe generare un fenomeno non trascurabile di *under-recovery* dei ricavi riconosciuti del 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. Si auspica a tal fine l'individuazione di un meccanismo che sterilizzi tali effetti.

iv) Rimodulazione dei corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto

Come noto, il settore industriale e termoelettrico italiano stanno attraversando un momento di crisi che si è tradotto in un calo della domanda di gas naturale, con effetti che nel medio termine potrebbero tradursi in un aumento dell'incidenza dei costi delle infrastrutture sul prezzo del gas. Anigas ha già invocato nelle sedi opportune la definizione di indirizzi e politiche che individuino nel gas naturale una delle risorse su cui

l'Europa e l'Italia punti per il proprio futuro energetico, evitando penalizzazioni di quei settori che possono trainare la domanda di gas.

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.

In particolare, si propone di considerare i seguenti interventi:

- revisione delle modalità di applicazione del corrispettivo RET, a copertura degli oneri per gli interventi di carattere ambientale, attualmente riscosso tramite la tariffa di trasporto, alle imprese a forte consumo di gas e agli impianti termoelettrici;
- opportuna e mirata applicazione dei corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto, la cui applicazione andrebbe spostata in riconsegna al fine di non alimentare artificialmente gli *spreads* tra PSV e *hub* europei. In particolare si potrebbe prevedere che il corrispettivo CVfg oggi applicato ai volumi immessi agli entry e il corrispettivo di stoccaggio strategico CSt, oggi applicato ai volumi di gas importati e prodotti assoggettati a royalties, siano applicati rispettivamente ai *city gates*, in coerenza con la funzione svolta da tale risorsa.

Anigas infine ribadisce la necessità di perseguire per quanto possibile la stabilità dei corrispettivi tariffari annuali, 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.

SPUNTI DI CONSULTAZIONE

Obiettivi generali dell’Autorità

S1. Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell’intervento

Pur condividendo gli obiettivi indicati ai paragrafo 7 del DCO, come già osservato nelle osservazioni generali, si ritiene che essi non trovino corrispondenza negli interventi prospettati per il periodo transitorio, ancorato a visioni anacronistiche rispetto all’evoluzione del contesto di riferimento, nonché la necessità di garantire una transizione graduale verso un nuovo paradigma, da riflettersi appieno nel periodo a regime del 5PRT

Con riferimento all’evoluzione dei criteri di riconoscimento dei ricavi del trasporto, si ritiene necessario che la nuova disciplina tariffaria salvaguardi gli investimenti intrapresi dal trasportatore sulla base dei regimi tariffari dei precedenti periodi di regolazione. Diversamente si determinerebbe una revisione ex-post dei criteri tariffari minando gli aspetti di stabilità, trasparenza e sostenibilità che caratterizzano il quadro regolatorio italiano.

Si segnala inoltre che i meccanismi di incentivazione selettiva degli investimenti basati su logiche *output-based* siano oggetto di definizione *ex-ante*, in modo che le imprese di trasporto possano effettuare scelte di investimento sulla base di un quadro chiaro e certo. Tali meccanismi dovrebbero prevedere *output* facilmente misurabili e verificabili (es. capacità di trasporto resa disponibile, tempistiche per la messa in esercizio dell’opera) a cui si possano associare opportuni schemi di incentivazione per stimolare gli operatori infrastrutturali all’innovazione e alla qualità del servizio a supporto e a beneficio del sistema ed essere applicati per l’intero arco temporale di “vita utile” dell’investimento o, comunque per un periodo di tempo predefinito e indipendente dall’evoluzione della disciplina nei successivi periodi di regolazione tariffaria.

Decorrenza del quinto periodo di regolazione

S2. Osservazioni in merito alla decorrenza del quinto periodo di regolazione e del processo di consultazione previsto.

Si ritiene condivisibile far decorrere la validità del 5PRT dal 2020, a patto che nei due anni di transizione vengano previsti correttivi sostanziali che rappresentino realmente un passaggio graduale verso un nuovo assetto.

PERIODO TRANSITORIO 2018-2019

Evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio

S3. Osservazioni in merito all'evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio.

Si condivide la proposta relativa al superamento della maggiorazione forfettaria della remunerazione del capitale investito (+1% rispetto al WACC) a compensazione del lag regolatorio (t-2), in analogia a quanto già disposto per le attività di distribuzione e stoccaggio gas nonch'è nel settore elettrico.

Pertanto si accoglie con favore l'ipotesi di includere nel riconoscimento tariffario anche i valori di preconsuntivo degli investimenti realizzati nel t-1, ivi incluse le immobilizzazioni in corso. In particolare, si sottolinea come in ogni caso, in analogia a quanto disposto per il settore elettrico, con riferimento agli investimenti entrati in esercizio nel periodo 2014-2016 si dovrà ancora applicare l'attuale metodologia, al fine di evitare modifiche ex-post della normativa che minano le aspettative sulla decisione d'investimento.

Remunerazione del capitale investito riconosciuto

S4. Osservazioni in merito alla remunerazione del capitale investito riconosciuto.

In coerenza con il vigente TIWACC e in un'ottica di stabilità dell'assetto consolidato della disciplina, si condividono le proposte espresse in merito al WACC, in particolare in tema di conferma per l'anno 2018 dell'attuale valore (pari a 5,4% in termini reali pre-tasse) nonché di aggiornamento per l'anno 2019 del valore del β_{levered} sulla base dei parametri tc e del livello di gearing, mantenendo pertanto inalterato il valore del β_{asset} .

Meccanismo di incentivazione per i nuovi investimenti

S5. Osservazioni in merito all'incentivazione per i nuovi investimenti.

Al fine di salvaguardare le decisioni di investimento effettuate sulla base del quadro regolatorio vigente, si ritiene necessario mantenere gli attuali criteri di incentivazione anche per gli investimenti avviati entro l'attuale periodo tariffario che entreranno in esercizio nel transitorio 2018-2019.

Per gli investimenti, invece avviati ed entrati in esercizio nel periodo transitorio 2018-2019, potrà applicarsi un'incentivazione input-based residuale quale quella proposta, pari alla maggiorazione del tasso di remunerazione, così da consentire una graduale transizione verso nuovi modelli di incentivazione basati su logiche output-based. Tuttavia, in un'ottica di maggiore gradualità, a differenza dell'ipotesi presentata nel DCO si ritiene che l'incentivo debba applicarsi ai costi effettivamente sostenuti dall'operatore e a tutti quegli interventi di sviluppo, ivi inclusi quelli relativi alla Rete Regionale di

Gasdotti, che forniscano al sistema benefici superiori ai costi sostenuti, con un rapporto pertanto superiore a 1 anziché a 1,5.

Obiettivi di recupero d'efficienza

S6. Osservazioni in merito agli obiettivi di recupero di efficienza.

Non si condivide la proposta di ridurre il periodo di riassorbimento dei recuperi di efficienza, in quanto tale intervento non solo costituirebbe una modifica *ex post* dei criteri regolatori, ma anche un notevole depotenziamento dell'incentivo stesso.

Aggiornamento dei volumi di riferimento per il calcolo del CV

S7. Osservazioni in merito all'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile.

Si sollevano perplessità in merito all'ipotesi di aggiornamento del CV.

Innanzitutto non si ritiene metodologicamente corretto aggiornare il solo volume di riferimento senza procedere ad aggiornare anche i costi operativi effettivamente sostenuti, in quanto potenzialmente minerebbe la loro legittima copertura.

Con riferimento al dimensionamento dei volumi per il 2018, si ritiene che gli ultimi mesi disponibili non siano utilizzabili per la determinazione del CV, in quanto caratterizzati da diversi fenomeni straordinari che hanno determinato e determineranno profili anomali nel consumo di gas:

- inverno eccezionalmente freddo;
- chiusura centrali nucleari in Francia;
- bacini idrici insufficienti a coprire picchi di domanda di energia elettrica.

Inoltre, le principali e più accreditate previsioni di settore indicano un consumo atteso di gas naturale per l'anno 2018 inferiore all'attuale volume di riferimento (66 miliardi contro i 67,2 attualmente utilizzati per il CV) che peraltro si è dimostrato inferiore rispetto ai volumi effettivamente immessi nel sistema gas nel corso di questi anni, determinando ricavi conseguiti inferiori a quelli di riferimento.

Pertanto si potrebbe procedere alla determinazione del CV sulla base dei volumi stimati per gli anni 2018 e 2019, a cui far seguire un meccanismo di conguaglio presso la Cassa (CSEA) a copertura del delta tra i ricavi di riferimento e i ricavi conseguiti a causa degli scostamenti tra volumi effettivamente immessi in rete e quelli utilizzati per il calcolo del CV o in alternativa prendere in considerazione la media degli anni del 4 periodo regolatorio.

Corrispettivi tariffari e quote percentuali di autoconsumo

S8. Osservazioni in merito ai corrispettivi tariffari e alle quote percentuali di autoconsumo.

Rimandando alle osservazioni espresse nell'introduzione generale, si sottolinea come la proposta di attribuzione dei ricavi afferenti la RT^N tra entry e exit (40-60) **appare insufficiente a perseguire la competitività del sistema gas Italiano.**

Al fine di perseguire concretamente gli obiettivi individuati alla luce del mutato contesto competitivo, Anigas propone di valutare una ripartizione tra *entry* e *exit* del 30-70 che meglio riflette il grado di utilizzo della rete da parte degli shipper proprio tenendo conto delle capacità di trasporto e delle previste riduzioni di capacità conferite agli entry, previste per prossimi anni

Il maggior spostamento dei ricavi sugli *exit* è inoltre coerente con un contesto in cui – a fronte di una domanda attesa stabile (e quindi capacità di *exit* attese in linea nei prossimi anni), si rileva una forte incertezza sui flussi in *entry*. Ciò permetterebbe quindi di limitare i rischi di sottoutilizzo delle direttrici di approvvigionamento da sud, che corrono il rischio di diventare *stranded* con implicazioni sulla diversificazione delle fonti di approvvigionamento e sulla sicurezza delle forniture.

Con riferimento ai flussi prevalenti di gas da utilizzare nella matrice di calcolo dei corrispettivi 2018 e 2019, non si riscontrano indicazioni sulla configurazione da considerare e su come questa possa impattare l'evoluzione delle tariffe nel transitorio. Tale elemento appare fonte di grande incertezza in termini di evoluzione dei corrispettivi tariffari per il periodo transitorio.

Si sottolinea che le tariffe di trasporto dovrebbero per quanto possibile remunerare l'impresa di trasporto nell'anno di riferimento, senza *under/over-recovery* che impattano sia i TSO che gli *shippers*, questi ultimi in modo potenzialmente distortivo.

Con riferimento alle quote percentuali di autoconsumo, Anigas condivide l'opportunità di anticipare l'implementazione della disciplina del Codice TAR in merito ai corrispettivi variabili, prevedendo l'applicazione di un coefficiente a copertura del gas di autoconsumo indifferenziato per punto di entrata.

Tempistiche di approvazione e pubblicazione dei corrispettivi

S 9. Osservazioni in merito alle tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi.

Anigas condivide le tempistiche per l'approvazione e la pubblicazione dei corrispettivi previsti dall'Autorità.

Si segnala l'opportunità che, per l'anno tariffario 2018, il termine per le imprese di trasporto per l'invio all'Autorità delle proposte tariffarie sia individuato nel 30 settembre



2017, ovvero in un termine congruo di circa 30 giorni dall'approvazione delle provvedimento di riferimento laddove l'Autorità deliberasse tale disciplina dopo il mese di agosto 2017.

L'eventuale passaggio al KWh dovrebbe essere disponibile entro settembre 2017.