

**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, 4 agosto 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 criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

Anigas rimanda alle osservazioni generali di cui al precedente *Position Paper* dell'11 luglio u.s., in cui sono stati formulati commenti alle proposte delineate dall'Autorità per il periodo transitorio 2018-2019 e più in generale allo scenario di contesto e agli obiettivi da perseguire con la regolazione tariffaria del trasporto del 5PRT.

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 delineato, si auspica che nei prossimi mesi siano intraprese iniziative di approfondimento e confronto sul nuovo modello tariffario per il 5PRT, in modo di definire prima di maggio 2019 il nuovo assetto a regime, per dare congruo anticipo e tempo agli operatori di prepararsi e limitare gli impatti.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, occorre infatti avviare una seria riflessione su temi quali il trattamento delle reti regionali, i criteri di allocazione dei costi (considerando nuove modalità di allocazione dei costi relativi alla copertura della punta di consumo, per la sicurezza di sistema, funzionali all'esportazione), la metodologia dei prezzi di riferimento, la ripartizione *capacity/commodity*, nonché le modalità di applicazione dei corrispettivi tariffari, da valutare sulla base dei risultati espressi, anche attraverso l'effettuazione di simulazioni che permettano una miglior comprensione degli effetti complessivi, verificando l'effettivo perseguimento dell'obiettivo generale di "efficienza del sistema gas".

In particolare, per avvalorare concretamente le nuove scelte, dovrebbe comunque essere sempre effettuata e pubblicata un'analisi di impatto regolatorio che evidenzi le implicazioni in termini di corrispettivi tariffari e gli effetti sui diversi settori del mercato. Ciò tenuto conto del diverso utilizzo delle infrastrutture che vi sarà nei prossimi anni, della minore prevedibilità dei flussi e della revisione delle modalità di conferimento della capacità in uscita/riconsegna.

Si ritiene pertanto opportuno avviare un confronto aperto per un approfondimento con le varie Direzioni dell'Autorità coinvolte (DIUC e DMEG), per traguardare la definizione del nuovo paradigma tariffario con congruo anticipo, attraverso un'attenta e organica verifica di sostenibilità del modello. Pertanto alla luce del mutato contesto competitivo e considerando anche la scadenza prossima di molti contratti LT (fine del 2019), sarà necessario affrontare in maniera organica tutti gli aspetti per trovare delle soluzioni regolatorie adeguate al cambiamento. Senza pretesa di completezza si riportano sotto

alcuni elementi dei quali occorrerà tenere conto e rispetto ai quali si richiede che l'Autorità effettui:

- forte cambiamento di contesto esige un profondo ripensamento - scadenza di rilevanti contratti di lungo termine alla fine del periodo transitorio. Andrà evitato che la minore prenotazione di capacità si traduca, a parità di ricavi riconosciuti, in un aumento delle tariffe di entry. Tariffe “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;
- le tariffe determinano un impatto rilevante in termini di concorrenza del mercato all’ingrosso – Le fonti di importazione dovrebbero competere tra loro principalmente in base al prezzo della materia prima gas;
- definizione dell’obiettivo da perseguire per la definizione della nuova struttura tariffaria - nuovi criteri dovrebbero perseguire l’obiettivo generale di “efficienza del sistema gas” declinato in: sicurezza, concorrenza, diversificazione delle fonti, prevedibilità, sostenibilità e, non da ultimo, stabilità tariffaria;
- i corrispettivi di trasporto dovranno garantire il perseguimento dell’obiettivo - Nel caso l’applicazione di nuovi modelli dia luogo a risultati non soddisfacenti, occorrerà procedere ad una nuova ponderata ripartizione dei corrispettivi;
- articolazione dei ricavi di riferimento e ipotesi di articolazioni diverse - 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 valutare di scorporare, fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore, dai costi della RTN da ripartire con il criterio della matrice quelli relativi a: (i) costi per il transito cross border; (ii) costi connessi alla sicurezza;
- riduzione e/o diversa attribuzione del gettito da entry (spostamento verso exit) e riduzione dei corrispettivi da Sud - Ripartizione che riduca l’onere allocato ai punti di entrata evitando la riduzione dell’attrattività del mercato Italia, la concorrenza e la diversificazione degli approvvigionamenti, e al contempo l’introduzione di misure che mitigano l’aumento degli *exit*, differenziati per tipologia di utenza ed elasticità della domanda, da definire anche sulla base di un’analisi di impatto regolatorio in termini di sostenibilità del modello;
- rimodulazioni dei corrispettivi a valle, a sostegno della domanda finale gas - nell’ottica di mitigare gli effetti della ridefinizione delle quote *entry-exit*, valutare l’introduzione di principi di degressività per i grandi consumatori finali industriali e termoelettrici, promuovendo in modo efficiente lo sviluppo della domanda gas.

## SPUNTI DI CONSULTAZIONE

### Durata del periodo di regolazione

#### ***S10. 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.

### Definizione del servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR

#### ***S 11. Osservazioni in merito alla definizione di servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR.***

#### ***S 12. Osservazioni rispetto ai servizi forniti da un'impresa di trasporto che non si configurino come servizio di trasporto.***

Con riferimento al servizio di trasporto, Anigas rimanda alle osservazioni espresse nel precedente *Position Paper* e nell'introduzione generale per la definizione dello scenario di riferimento e degli obiettivi 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*.

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 ed insieme sicurezza delle forniture e diversificazione delle fonti.

Laddove le metodologie tariffarie e il livello dei corrispettivi non siano definiti secondo logiche di mercato ma secondo logiche *cost-based* vicine a quelle sottese alle attuali regole tariffarie, il punto di maggior attenzione relativo alla riclassificazione del servizio di trasporto è che ciò possa implicare l'inclusione dei corrispettivi legati alla rete regionale nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento.

Riteniamo in ogni caso che ogni intervento tariffario debba essere attentamente e preventivamente valutato in modo da bilanciare l'esigenza di copertura dei ricavi consentiti 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.

In linea di principio, si condivide la proposta dell'Autorità di effettuare una ricognizione dei possibili servizi offerti dai gestori delle reti di trasporto, tra cui anche il servizio di

misura, valutandoli alla luce del Codice TAR e prevedendone una loro eventuale classificazione come servizi di trasporto accessori al servizio di trasporto. Conseguentemente, dovrà essere adottata una disciplina e dei corrispettivi tariffari specifici, preservando l'attuale garanzia dei ricavi associati a tali servizi e perseguendo per quanto possibile la semplicità di calcolo e di applicazione della tariffa.

Infine si sollevano perplessità circa l'ipotesi, prefigurata al par. 12.-7 del DCO, sulla possibilità di ricomprendere parti delle reti regionali di trasporto nelle concessioni di ambito della distribuzione. Tale tematica andrebbe attentamente approfondita in altre sedi (Ministero dello Sviluppo Economico), al fine di valutare la percorribilità normativa di tale ipotesi nonché gli impatti, tenuto conto del processo delle gare della distribuzione del gas in corso.

### **Criteri di riconoscimento dei costi**

#### ***S 13. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi per il 5PRT***

In linea generale si ribadisce che la nuova disciplina tariffaria dovrebbe salvaguardare 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.

Con riferimento ai criteri di riconoscimento dei costi illustrati al paragrafo 13, Anigas evidenzia quanto segue:

- logica di riconoscimento dei costi basata sulla spesa totale: si condivide l'introduzione, in via evolutiva, di logiche di riconoscimento dei costi basate sul cosiddetto approccio *totex* (costi operativi e investimenti), da valutare nell'ambito delle prossime consultazioni in materia;
- trattamento delle immobilizzazioni in corso (LIC): come evidenziato nel precedente documento, 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, ai fini del superamento del criterio di maggiorazione forfettaria della remunerazione del capitale investito (1% a copertura del *lag regolatorio*). Si prende pertanto atto dell'intenzione dell'Autorità di escludere i LIC dalla determinazione del valore del capitale investito e laddove venisse introdotta tale riforma, si ritiene necessario prevedere opportune misure di salvaguardia utili a garantire una graduale transizione verso la nuova disciplina, in analogia a quanto previsto per il settore elettrico e per lo stoccaggio gas. Con riferimento agli IPCO se ne propone il riconoscimento sulla base dell'investimento sostenuto e del WACC in vigore, in analogia a quanto previsto dalla disciplina regolatoria di altri Paesi europei;

- capitale circolante netto: si condivide la proposta di confermarne la metodologia parametrica di calcolo, a partire dal valore dell'attivo immobilizzato lordo, mantenendo l'attuale percentuale dello 0,8%;
- livello dei costi operativi riconosciuti e obiettivi di recupero d'efficienza: si ritiene che in coerenza con la disciplina del 4PRT, le maggiori efficienze debbano essere assorbite su un arco temporale di 8 anni. Ridurre il periodo entro il quale si persegue la totale restituzione di tali maggiori efficienze depotenzerebbe l'interesse a perseguirle, anche tenuto conto dei ridotti margini di efficienza ancora esistenti, dopo circa 16 anni di regolazione;
- incentivazione di tipo *output-based*: si condivide l'introduzione, in via evolutiva, di meccanismi di incentivazione che correlino i premi ed i riconoscimenti tariffari all'utilità per il sistema gas degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto, da valutare nell'ambito delle prossime consultazioni in materia; a tal proposito si evidenzia fin da ora la necessità che tali nuovi criteri i) 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, ii) prevedano *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, iii) siano 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;
- incentivo per l'ottenimento di contributi: si condivide l'opportunità di prevedere meccanismi incentivanti analoghi a quelli introdotti per la trasmissione elettrica (deliberazione n. 654/2015/R/EEL), considerate le elevate difficoltà nell'ottenimento di tali contributi;
- ricavi per il servizio di bilanciamento: si ritiene che, fino a quando il Responsabile del Bilanciamento disporrà di capacità di stoccaggio per il bilanciamento operativo della rete, dovranno essergli riconosciuti ricavi a copertura dei costi di stoccaggio per la relativa capacità (corrispettivi per spazio, capacità di iniezione e di erogazione); tali costi al momento non risultano infatti coperti nell'ambito della disciplina in materia di neutralità di cui al TIB;
- trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili: l'attuale disciplina della neutralità del RdB dovrà essere rivista alla luce delle eventuali novità introdotte (corrispettivo variabile a copertura degli autoconsumi e delle perdite di rete, revisione della disponibilità del RdB di stoccaggio per il bilanciamento operativo della rete), al fine di garantire la copertura al trasportatore dei costi associati a tali partite di gas.

## Metodologia dei prezzi di riferimento e ripartizione capacity-commodity e corrispettivi variabili

### **S14. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento per il 5PRT.**

### **S15. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity/commodity per il 5PRT.**

Anigas condivide la proposta dell'Autorità di valutare le diverse metodologie previste dal Codice TAR, rimandando alle osservazioni espresse nel precedente Position Paper e nell'introduzione generale per la definizione dello scenario di riferimento e degli obiettivi da perseguire, alla luce dei quali valutare appunto la metodologia di riferimento e la sua articolazione, nonché la ripartizione *capacity/commodity*. A tal proposito si ricorda qui brevemente che risultati che dovranno comunque garantire l'efficienza del sistema gas in termini di concorrenza, competitività, sicurezza, diversificazione delle fonti, prevedibilità, sostenibilità e, non da ultimo, stabilità tariffaria.

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 distorsivo;
- perseguire gli obiettivi di flessibilità e competitività del sistema, al fine di favorire un uso efficiente delle infrastrutture e rendere attrattivo il mercato gas Italia;
- favorire la concorrenza del mercato all'ingrosso e la diversificazione degli approvvigionamenti, nel rispetto della sicurezza del sistema. Laddove le metodologie tariffarie ed il livello dei corrispettivi non siano definiti secondo logiche di mercato ma secondo logiche *cost-based* vicine a quelle sottese alle attuali regole tariffarie, condividiamo il principio di cui al punto 14.10 che "*la definizione di una opportuna ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e di uscita deve anche tenere conto delle scelte che saranno adottate in merito alla definizione del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento*" e riteniamo che la decisione sulla ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di *entry* e di *exit* al fine di raggiungere gli obiettivi che l'AEEGSI si prefigge possa essere adottata solamente a valle di una valutazione complessiva degli effetti aggregati di tutte le previsioni di riforma tariffaria, ossia:
  - o l'eventuale inclusione dei ricavi delle reti regionali all'interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate in *entry* ed *exit* definite secondo la metodologia dei prezzi di riferimento;
  - o la riformulazione del CV attuale in modo che copra esclusivamente la quota di costi operativi di natura variabile;
  - o la conseguente ridefinizione della ripartizione *capacity/commodity*;

- l'introduzione di principi di degressività nei corrispettivi, differenziati per tipologia di utenza, al fine di mitigare l'effetto della ridefinizione delle quote ricavi tra entry ed exit sui grandi clienti finali.

Infatti, a titolo esemplificativo, la ripartizione entry/exit 40:60 proposta dall'AEEGSI nel periodo transitorio, se considerata congiuntamente con le previsioni di cui sopra, rischia di non poter esplicare gli effetti positivi attesi in termini di maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale, di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei e di assenza di distorsioni nelle scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento.

Pertanto nell'ambito della definizione dei criteri del 5PRT si auspica che sarà preso in seria considerazione un maggiore spostamento delle tariffe sugli exit e al contempo l'introduzione di un principio di degressività dei corrispettivi, questo anche tenendo conto delle indicazioni della SEN, dei mutamenti di mercato, di una concorrenza sulla materia prima piuttosto che sui costi di logistica, e anche dell'inelasticità della domanda dei consumatori finali civili.

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

#### ***S16. Osservazioni in merito agli aggiustamento dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl per il 5PRT.***

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 vs 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.

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 che 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 (CVfg) e non ne creano di nuovi per gli *shipper*.

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

#### ***S 17. Osservazioni in merito al trattamento delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale***



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.

### **Servizio di misura**

***S 18. Osservazioni in merito al servizio di misura, e in particolare in merito a: (A) la possibilità di trasferimento della titolarità degli impianti di misura dal cliente finale al gestore di rete; (B) eventuali criticità di implementazione delle soluzioni prospettate; (C) eventuali criticità relativamente all'applicazione di una tariffa differenziata per punto di riconsegna.***

Anigas condivide la necessità di procedere ad un riordino dell'assetto e delle responsabilità in capo ai diversi soggetti a vario titolo coinvolti nell'erogazione del servizio di misura sull'intero perimetro del trasporto del gas naturale, nel rispetto delle normative specifiche vigenti e delle esigenze di economicità del servizio, nonché di tempestività e affidabilità dei dati di misura per un efficiente gestione del servizio di bilanciamento.

In termini generali, si accolgono pertanto positivamente gli orientamenti volti a prevedere: i) la possibilità per il cliente finale, su base volontaria, di cedere i propri impianti di misura del punto di riconsegna al gestore della rete di trasporto, ii) la definizione di requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura dei PdR dei clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, iii) introduzione di un sistema incentivante.

D'altra parte con riferimento agli apparati di misura asserviti ad impianti di generazione termoelettrica si ritiene opportuno che l'Autorità valuti alcuni aspetti in merito ai tre punti oggetto di consultazione: (A) dovrebbe avvenire su istanza del cliente finale e comunque garantendo la stessa disponibilità di informazioni; (B) consultare il perimetro di applicazione (nuovi apparati di misura / apparati già esistenti) ed i criteri per la

variazione della titolarità; (C) tenere conto anche delle classi di utenza e l'affidabilità nella manutenzione e gestione.

L'applicazione di una tariffa differenziata tra clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto e clienti finali che invece hanno mantenuto la titolarità appare una conseguenza naturale che non desta particolari criticità. A tal proposito si segnala la necessità che i corrispettivi di tale articolazione tariffaria differenziata siano definiti con congruo anticipo per permettere ai clienti finali di valutare la cessione degli impianti ai gestori di rete.