

DCO 330/2013/R/GAS

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

Determinazione dei corrispettivi tariffari.

Commenti e proposte Anigas

Milano, 25 settembre 2013

OSSERVAZIONI GENERALI

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 330/2013/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.

In primo luogo Anigas ribadisce la necessità di prevedere elementi che, nel corso del periodo di regolazione, riducano la discrezionalità e la variabilità della quantificazione dei corrispettivi annuali, nonché delle componenti aggiuntive 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.

In secondo luogo, Anigas evidenzia l'opportunità che ogni cambiamento della vigente disciplina del trasporto sia discussa alla luce di una chiara identificazione degli obiettivi perseguiti e quindi di un'attenta valutazione dei benefici e dei costi associati alle diverse misure implementabili, tenuto conto anche dell'attuale contesto di mercato e di domanda.

In tal senso, si ritiene opportuno che, ai fini di perseguire obiettivi di concorrenza del mercato dell'ingrosso e sicurezza degli approvvigionamenti, siano valutate modifiche dei vincoli dell'algoritmo di calcolo della matrice *entry-exit* in modo di attenuare le penalizzazioni territoriali, favorire gli scambi sulle piattaforme di mercato nonché i transiti.

Come noto, inoltre, il settore industriale e termoelettrico italiano stanno attraversando un momento di crisi che si traduce 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. E questo disegno dovrebbe ispirare anche le scelte in fase di revisione degli elementi sottostanti il calcolo e l'articolazione delle tariffe delle infrastrutture gas.

Infine, si rileva che la disciplina tariffaria per il quarto periodo di regolazione dovrebbe essere definita contemplando le prospettive di evoluzione del contesto di riferimento per effetto del recepimento dei codici europei.

A tal proposito, si rileva che nel DCO non vengono illustrati gli orientamenti dell'Autorità relativi agli aspetti economici e tariffari conseguenti al recepimento delle disposizioni europee in materia di allocazione della capacità (di cui al documento di consultazione 270/2013/R/gas), né è chiaro il coordinamento tra la disciplina tariffaria per il quarto periodo di regolazione e l'eventuale riforma dei criteri di conferimento della capacità in riconsegna (di cui al DCO 317/2012/R/gas). Anigas pertanto auspica che ci siano ulteriori occasioni di approfondimento e confronto su tali temi.

SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S 1. Osservazioni in merito all'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi.

S 2. Osservazioni in merito ad eventuali effetti sul funzionamento del mercato, derivanti dall'applicazione di un corrispettivo capacitivo nei punti di entrata della rete nazionale.

Anigas, pur consapevole del fatto che la proposta dell'Autorità di attribuire la totalità dei ricavi riconosciuti alla componente *capacity* sia corretta dal punto di vista della *cost reflectivity*, evidenzia che la stessa comporterebbe una redistribuzione dei costi tra i diversi utenti del servizio sia per gli importatori, visto che i corrispettivi di entry aumenterebbero, sia per la categoria dei clienti termoelettrici, in quanto tali utenti non presentano fattori di utilizzo comparabili agli altri.

Fermo restando che il beneficio derivante dall'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi (CP0) è la neutralità dell'operatore del trasporto, Anigas evidenzia l'opportunità di esplorare anche altre misure e di identificare quella che al contempo minimizza la redistribuzione dei costi, tenuto conto della profonda crisi attraversata dal settore industriale e termoelettrico italiano.

A tal fine, Anigas sottolinea che:

1. la neutralità dell'operatore può esser perseguita anche in presenza di corrispettivi tariffari variabili, per esempio mediante un congruo dimensionamento della quantità di energia trasportabile, ad esempio sulla base della media dei volumi immessi negli ultimi dodici mesi disponibili, ovvero di un valore inferiore per tenere conto della notevole flessione dei consumi industriali e termoelettrici stante la perdurante situazione di crisi nel mercato e della ripresa prevista non prima della fine del quarto periodo di regolazione;
2. tenuto conto che ai sensi del codice Europeo sui meccanismi di allocazione di capacità (CAM NC) tutta la capacità continua esistente presso i punti di *entry* dovrà essere offerta tramite meccanismi di asta, **sarebbe auspicabile che sia l'attuale corrispettivo variabile** che l'eventuale corrispettivo CP0, **insieme alle componenti addizionali CVI, CVOS, CVfg etc, siano applicate ai punti di riconsegna**, evitando in questo modo impatti negativi sui processi di asta prefigurati dal CAM e ripercussioni sui prezzi al PSV e quindi sul mercato all'ingrosso italiano. In tal caso occorrerà anche considerare gli impatti sui processi e sui sistemi informativi in base ai criteri individuati;

3. eventuali modifiche dell'articolazione tariffaria e conseguenti impatti in termini di diversa allocazione di costo dovrebbero essere resi noti con congruo anticipo e comunque prima della chiusura delle campagne commerciali.
4. gli effetti dell'introduzione del corrispettivo CP0 andrebbero valutati congiuntamente agli effetti derivanti dall'eventuale modifica di pesi e/o vincoli considerati nella risoluzione dell'algoritmo di calcolo dei corrispettivi *entry-exit* e relativa articolazione. Si rimanda alla risposta allo spunto S3 per alcune valutazioni su questi aspetti.

Giova infine ricordare che l'articolazione delle tariffe di trasporto in componenti *commodity* e *capacity* risulta coerente con le previsioni dell'articolo 23, comma 3, del Decreto Legislativo 164/2000 che tra l'altro prevede che **“Le tariffe di trasporto tengono conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza; le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono determinate in relazione ai punti di entrata e di uscita da tale rete, tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali”**.

S 3. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti

Anigas condivide la conferma del modello tariffario *entry-exit* e del criterio basato sul costo medio ai fini della determinazione del costo unitario di trasporto associato ai percorsi individuati nella matrice.

Per quanto concerne le modalità di calcolo dei corrispettivi unitari e in particolare quelli che sono i pesi e/o vincoli considerati nella risoluzione dell'algoritmo di calcolo dei corrispettivi *entry-exit*, Anigas evidenzia l'opportunità di **prevedere elementi che riducano la discrezionalità e la variabilità della quantificazione dei corrispettivi tariffari nel corso del periodo di regolazione nonché di ponderare attentamente gli impatti di ogni cambiamento, anche tenuto conto delle prospettive di evoluzione del mercato**.

Anigas evidenzia infatti l'opportunità che, in coerenza a quanto previsto dalla SEN di favorire lo sviluppo di un mercato competitivo e candidare l'Italia quale *hub* del gas sud-europeo, nonché nel rispetto degli obiettivi di sicurezza delle forniture, siano valutate modifiche ai vincoli dell'algoritmo di calcolo delle matrici *entry-exit* al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali di alcune aree di approvvigionamento, favorire gli scambi sulle piattaforme di mercato con settlement fisico al PSV, nonché i transiti.

Con riferimento alla simulazione dei flussi di gas nella rete alla punta di consumo (punto 9.6 del DCO), si evidenzia l'opportunità che l'Autorità svolga delle simulazioni prendendo a riferimento un livello di immissioni e prelievi attesi nel periodo invernale sulla base di una media tra più giorni in condizioni climatiche di freddo normale.

Ciò al fine di valutare se l'attuale criterio non porti a un'eccessiva attribuzione dei costi di punta ai corrispettivi di *entry*.

Con riferimento ai criteri di determinazione del numero di aree di uscita, Anigas sottolinea che già la transizione da 17 a 6 aree di uscita ha comportato impatti in termini di redistribuzione dei costi mentre dovrebbero essere attentamente identificati gli obiettivi perseguiti da un'eventuale revisione del perimetro delle aree di uscita e i benefici associati. In tale contesto si ritiene ragionevole che, pur nella consapevolezza che l'attuale "limitato" numero di ambiti comporti una disottimizzazione del modello tariffario, sia mantenuto l'assetto attuale, in accordo agli orientamenti finali relativi alla definizione degli ambiti tariffari del servizio di distribuzione illustrati nel DCO 359/2013/R/gas, svolgendo ulteriori approfondimenti circa un eventuale futura ridefinizione delle aree in funzione di una maggiore efficienza allocativa dei costi del servizio.

Si rileva come le Linee Guida europee sulle norme per l'armonizzazione delle strutture tariffarie del trasporto (Framework Guidelines - FG) siano ancora in fase di evoluzione e che anche una volta completate, le FG dovranno essere implementate tenendo conto delle peculiarità del sistema di trasporto e del mercato Italiano, nonché degli obiettivi perseguiti a livello di Sistema.

S 4. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti.

S 5. Osservazioni in merito alla introduzione della metodologia della distanza dal punto virtuale della rete.

Posto quanto sopra, Anigas non ritiene opportuna l'adozione della metodologia austriaca, di calcolo della distanza dal punto virtuale della rete.

S 6. Osservazioni in merito alla modalità di determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti.

Anigas rileva la limitata applicabilità della riduzione applicata per i prelievi concentrati in periodi fuori punti e nei casi di avviamento di nuovi punti di riconsegna per gli impianti termoelettrici.

Con riferimento alla ridefinizione della distanza entro cui opera la riduzione del corrispettivo regionale, Anigas evidenzia la necessità di alcuni chiarimenti circa le motivazioni sottostanti all'identificazione di 5 km al posto di 15 km e sugli impatti derivanti da tale modifica.

Ad ogni modo si ribadisce che modifiche come queste comportano impatti non trascurabili sui costi del servizio per i clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto e pertanto si ravvisa la necessità che siano definite con congruo anticipo rispetto alla relativa implementazione, in modo di non penalizzare gli operatori a campagna commerciale conclusa.

S 7. Osservazioni in merito al mantenimento dei coefficienti per i corrispettivi infrannuali.

S 8. Osservazioni in merito alla proposta di applicare i corrispettivi alla capacità massima impegnata.

Con riferimento alle proposte di riforma dei criteri di conferimento della capacità di trasporto di cui al DCO 317/2013/R/gas, Anigas rimanda alle osservazioni già inviate in data 17 settembre u.s.

Anigas condivide l'ipotesi di introduzione di conferimenti su base infrannuale rilevando come tale misura favorirebbe lo sviluppo del mercato *spot* e renderebbe più flessibile il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti a maggiore consumo di gas naturale.

Tuttavia ulteriori valutazioni e approfondimenti dovrebbero essere effettuate su eventuali diversi livelli di granularità dei conferimenti ai punti di uscita e ai punti di riconsegna, stanti le logiche di continuità del servizio sottostanti alle forniture a clienti e consumatori finali, ben differenti da quelle che governano la fase dell'approvvigionamento e/o transito, caratterizzate dall'attività anche su base giornaliera.

Infine la tempistica di introduzione dei conferimenti dovrebbe considerare gli impatti sui processi e sui sistemi informativi in base ai criteri individuati.

S 9. Osservazioni in merito alla modalità di determinazione delle tariffe per il servizio interrompibile.

Anigas condivide il mantenimento, in continuità con il precedente periodo di regolazione, delle riduzioni tariffarie del 10% nel caso di interrompibilità di primo livello e del 20% nel caso di interrompibilità di secondo livello.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali.

In linea di principio si condivide l'orientamento dell'Autorità di voler enucleare i costi associati all'erogazione di eventuali servizi opzionali dai costi riconosciuti per il calcolo della tariffa di trasporto, prevedendo la definizione, da parte dell'Autorità, di tariffe specifiche sulla base dei costi sottostanti con la compartecipazione dell'operatore infrastrutturale ai benefici generati per il mercato dall'introduzione di tali servizi. Anigas ritiene tuttavia opportuno condurre ulteriori approfondimenti sulla possibile declinazione di servizi opzionali.

S 11. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del corrispettivo del servizio di misura del trasporto.

Anigas condivide l'opportunità di mantenere gli attuali criteri di determinazione e applicazione del servizio di misura del trasporto, in attesa del completamento della revisione complessiva della regolamentazione del servizio di misura.

S 12. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei fattori di emissione.

Anigas evidenzia l'opportunità che si definisca una *road map* di implementazione del metodo GRI-EPA, riconoscendo a chi già applica il miglior livello di approfondimento, cosiddetto *Tier 3*, che continui a utilizzarlo con i fattori di emissione già in uso e che gli altri operatori si adeguino gradualmente, identificando in prima battuta il livello di approfondimento *Tier 2*, da implementare in tempi congrui e laddove il bilancio costi-benefici sia positivo (da valutare attentamente nei casi di reti regionali di minori dimensioni).

Con riferimento ai fattori di emissione efficienti riportati alla Tabella 2, Anigas evidenzia l'opportunità di ulteriori approfondimenti e chiarimenti in merito.

Riguardo invece alle ipotesi di un'eventuale applicazione di meccanismi di penalità o indennizzi di cui al punto 16.15 del DCO, gli stessi andrebbero valutati una volta identificati i piani di manutenzione.

S 13. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei coefficienti per l'assegnazione delle perdite di rete.

S 14. Osservazioni in merito alla opportunità di modificare la modalità di allocazione delle perdite di rete a partire dal 1 gennaio 2015.

Anigas condivide il principio della *cost reflectivity* alla base dell'articolazione dei coefficienti y_{FUEL} a copertura dei consumi delle centrali di compressione, differenziati per punti di *entry*. Tuttavia ritiene opportuno svolgere ulteriori approfondimenti circa gli impatti derivanti dall'applicazione di entrambi i coefficienti a copertura dei quantitativi di gas relativi ad autoconsumi e perdite all'energia immessa nei punti di *entry*, tenendo in considerazione gli effetti di redistribuzione dei costi, le eventuali penalizzazioni territoriali e del mercato all'ingrosso. Per quanto sopra, si propone di confermare per il prossimo periodo di regolazione l'applicazione del GNC e delle perdite di rete (y_{GNM}) ai Punti di riconsegna, prevedendo un'applicazione analoga alle componenti GSt e REt, ragionevolmente da applicarsi a tutti i PdR della rete di trasporto.