

Spett.le  
Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas e il  
Sistema Idrico  
Piazza Cavour, 5  
20121 Milano (MI)  
c.a. **Dott. A. Oglietti**

Mail to:  
[infrastrutture@autorita.energia.it](mailto:infrastrutture@autorita.energia.it)

Prot. AFIR-Ing.gas/EF-vg/2-16

Milano, 25 gennaio 2016

**Oggetto: Osservazioni Edison S.p.a. al documento per la consultazione 607/2015/R/GAS "Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato, sezione VI, 12 giugno 2015, n. 2888/2015, relativa alla regolazione tariffaria del servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo 2010-2013, fissata con deliberazione dell'Autorità ARG/gas 184/09".**

Con la presente si provvede a trasmettere osservazioni alla consultazione di cui all'oggetto.

I nostri uffici rimarranno a disposizione per qualsiasi chiarimento e/o approfondimento in merito.

Distinti saluti.



Maria Elena Fumagalli  
Direttore Affari Regolatori



## OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Edison apprezza la volontà dell’Autorità di consultare con gli operatori i propri orientamenti in relazione alle modalità di attuazione della sentenza del Consiglio di Stato 12 giugno 2015, n. 2888, nonostante il relativo procedimento giudiziario non risulti ancora concluso in toto.

In generale, **non riteniamo auspicabile il presentarsi di modifiche retroattive al quadro regolatorio**, con particolare riferimento alla regolazione tariffaria. Una modifica retroattiva delle tariffe di trasporto, come nel caso in questione, implicherebbe infatti per gli operatori una variazione ex-post dei costi di importazione precedentemente sostenuti, in ragione di una diversa attribuzione dei costi relativi al servizio di trasporto tra i punti di entrata della rete nazionale. Riteniamo che **una simile eventualità non sia ammissibile, soprattutto nella misura in cui generasse retroattivamente un danno ad un soggetto importatore**, quale Edison.

A nostro avviso, l’individuazione delle misure volte a dare attuazione alla sentenza del giudice amministrativo non dovrebbe prescindere dal **garantire il rispetto del principio di certezza e stabilità della regolazione**. Modifiche improvvise o retroattive del quadro regolatorio, infatti:

- espongono gli operatori a **costi e rischi non preventivati** - né preventivabili – e **difficilmente gestibili**, in relazione ai contratti precedentemente stipulati e alle transazioni già concluse, che sono frutto di decisioni di business assunte in passato alla luce della regolazione allora vigente;
- generano **impatti anche sui processi di rinegoziazione futuri** dei contratti di approvvigionamento di lungo termine.

Oltretutto, riteniamo che **una revisione retroattiva delle tariffe sarebbe di difficile implementazione**, in quanto farebbe emergere il rischio di mancato recupero degli importi dovuti dai soggetti che risultano essere a debito nei confronti del sistema (qualora, ad esempio, fossero collegati a società non più esistenti).

A supporto di quanto sopra, riteniamo opportuno prendere ad esempio i principi sostenuti nel 2001 dal regolatore britannico all’interno delle linee guida sulle modifiche retroattive apportate ai codici di rete, applicabili sia al mercato gas che a quello elettrico. In particolare, Ofgem ritiene che le modifiche retroattive ai codici di rete danneggino la fiducia del mercato e il funzionamento efficiente degli accordi commerciali futuri. Piuttosto che proteggere le controparti da "ingiustizie impreviste", Ofgem ritiene che gli operatori preferiscano la garanzia di regole difficilmente



modificabili in modo retroattivo. Inoltre, secondo il regolatore britannico rappresenta un principio generale del diritto il fatto che le regole non debbano impattare transazioni passate eseguite in base alle regole allora esistenti.

Pertanto, con riferimento alla regolazione tariffaria del trasporto del III periodo regolatorio<sup>1</sup> auspichiamo che la soluzione che verrà adottata dall'Autorità, nel rispetto della decisione finale dal giudice amministrativo, sia tale da:

- non implicare modifiche retroattive delle tariffe di trasporto;
- non comportare – in nessun caso – svantaggi economici per gli operatori;
- trovare il supporto della generalità degli operatori, al fine di **evitare l'insorgere di nuovi contenziosi**.

I principi sopra enunciati sono da intendersi validi anche in relazione ad eventuali interventi futuri in conseguenza di ulteriori ricorsi analoghi presentati con riferimento alla regolazione tariffaria del servizio di trasporto del IV periodo regolatorio. A tale proposito, **riteniamo opportuno che l'Autorità intraprenda la discussione con gli operatori quanto prima**, per evitare il generarsi di eccessiva incertezza anche in relazione al quadro regolatorio attualmente in essere.

## OSSERVAZIONI IN RELAZIONE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

*S1. Osservazioni in merito ai criteri di ripartizione dei ricavi riconosciuti nella componente capacity e commodity.*

Con riferimento all'individuazione del baricentro del mercato e ai criteri di ripartizione dei ricavi tra componenti *capacity* e *commodity*, stante il non coinvolgimento della scrivente nel processo giudiziale in questione, riteniamo innanzitutto che sarà possibile esprimere un orientamento più preciso solo a valle della decisione finale del giudice amministrativo, alla luce degli ulteriori elementi apportati dall'Autorità a sostegno e motivazione delle scelte compiute con la regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il 2010-2013.

In ogni caso, in generale, riteniamo condivisibili i principi alla base della struttura tariffaria del III periodo regolatorio (e del periodo regolatorio vigente). Riteniamo, infatti, che i criteri adottati nel 2009 per il III periodo regolatorio siano pienamente rispondenti al principio di corretta attribuzione dei costi del servizio (*cost-reflectivity*),

---

<sup>1</sup> Per la parte oggetto delle pronunce giurisdizionali richiamate nella presente consultazione.



sancito dal Regolamento Europeo n. 715/2009, in relazione sia all'individuazione del baricentro del mercato (da cui discende una distribuzione dei costi differente per punto di entrata/uscita della rete nazionale) sia al criterio di ripartizione dei ricavi regolati. In modo analogo, condividiamo la non percorribilità del ripristino dei criteri di ripartizione dei ricavi utilizzati nel secondo periodo di regolazione.

*S2. Osservazioni in merito alle modalità di valorizzazione del gas ceduto in natura dagli shipper nel corso del terzo periodo di regolazione.*

**Non condividiamo la ratio sottostante la misura proposta nel DCO.** A nostro avviso, infatti, tale misura sembra:

- andare oltre le pronunce giurisdizionali sulla disciplina per il funzionamento delle centrali di compressione, in quanto si propone non solo il passaggio da un conferimento in natura del *fuel gas* (autoconsumo) alla copertura dei relativi costi in valuta, ma anche una redistribuzione di tali costi tra i vari soggetti importatori (attraverso l'introduzione di un corrispettivo tariffario identico su tutto il territorio nazionale), a vantaggio degli shippers che importano dal sud Italia;
- non coerente col principio di *cost-reflectivity* fortemente sostenuto dal regolatore a motivazione delle scelte precedentemente adottate in relazione al sistema tariffario del trasporto e, in particolare, all'individuazione del baricentro del mercato.

**La sentenza**, dal nostro punto di vista, **potrebbe essere quindi correttamente ottemperata senza prevedere meccanismi di conguaglio a carattere retroattivo**, come invece proposto dall'Autorità, e derivanti dal prevedere l'applicazione di un unico corrispettivo a livello nazionale. Basterebbe infatti limitarsi a prevedere il passaggio da conferimento in natura a conferimento monetario, mantenendo la logica del diverso contributo dei vari punti di entry alla copertura dei costi di funzionamento delle centrali di compressione.



Per quanto riguarda invece la **disciplina del gas per il funzionamento delle centrali di compressione riferita agli anni successivi al 2013** ribadiamo l'esigenza di non generare incertezza sul quadro regolatorio di riferimento. In particolare:

- per quanto riguarda l'ottemperanza ad eventuali future pronunce giurisdizionali riguardanti la regolazione tariffaria ad oggi vigente (relativa quindi al IV periodo regolatorio), suggeriamo l'adozione della misura sopra descritta per i periodi soggetti a conguaglio e chiediamo il coinvolgimento degli operatori il prima possibile;
- con riferimento agli anni a venire a partire dal prossimo periodo regolatorio, riteniamo che andrebbe valutata in maniera più approfondita la possibilità di mantenere l'attuale meccanismo di conferimento in natura differenziato per entry point, alla luce delle disposizioni del futuro Codice di Rete Europeo sulle tariffe del servizio di trasporto del gas naturale. Infatti, stante l'ultima versione disponibile<sup>3</sup>, il Codice potrebbe costituire quel supporto normativo ad oggi mancante a giustificazione sia della copertura in natura dei costi del servizio, sia dell'identificazione di corrispettivi differenziati per punto di entrata della rete nazionale<sup>4</sup>.

*S3. Osservazioni in merito all'esclusione dal price cap dei costi relativi al funzionamento delle centrali di compressione.*

Non abbiamo particolari osservazioni a riguardo.

---

<sup>2</sup> Calcolato rapportando il valore del *fuel gas* trattenuto dall'Impresa Maggiore di Trasporto nel periodo 2010-2013 ai volumi immessi in rete nel medesimo periodo.

<sup>3</sup> Ci riferiamo alla versione che ENTSG ha inviato ad ACER il 31 luglio 2015.

<sup>4</sup> Rif. articoli 4.2 e 4.3.