

## OSSERVAZIONI ALLA 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'AUTORITA' ARG/GAS 184/09”**

### OSSERVAZIONI GENERALI

Con riferimento agli esiti del contenzioso amministrativo in oggetto, relativo ai criteri tariffari del periodo regolatorio 2010-2013, la scrivente auspica che una piena ottemperanza rispetto a quanto previsto dalla sentenza n. 2888/2015 venga raggiunta in tempi brevi. Tali considerazioni sono ulteriormente rafforzate dal fatto che le argomentazioni contenute nella sentenza interessano potenzialmente anche il periodo regolatorio successivo (2014-2017) a quello di riferimento (2010-2013).

Nell'ottica di propendere per un'azione risolutiva da parte dell'Autorità, che scongiuri ulteriori azioni legali da parte dei precedenti ricorrenti vincitori ed il conseguente protrarsi di incertezze per tutti, si segnala che il solo intervento sulla disciplina del gas per il funzionamento delle centrali di compressione, proposto dalla consultazione in oggetto, non appare sufficiente a garantire il pieno adempimento alla menzionata sentenza: non si dimentichi, in tal senso, che i Giudici amministrativi non hanno ravvisato, nei criteri tariffari individuati dall'Autorità per il periodo regolatorio 2010-2013, che i medesimi *“corrispondessero alle segnalate esigenze di copertura dei “costi effettivi” del servizio, con “recupero delle quote di ricavo riconducibili al capitale”*. Appare necessario, pertanto, anche un intervento volto ad una migliore distribuzione degli oneri a suo tempo sostenuti, anche con riferimento ai corrispettivi capacitivi.

A supporto di tale perplessità, nonostante le argomentazioni dell'Autorità sui criteri di individuazione del c.d. baricentro del sistema nazionale gas, nonché sulla maggiore economicità delle tariffe exit delle aree geografiche a Sud rispetto a quelle del Centro-Nord, resta evidente che i costi entry/exit complessivamente sostenuti nel periodo di riferimento per importare la commodity attraverso gli entry Sud e consegnarla presso i punti più prossimi al menzionato baricentro (Nord Italia) restano, anche dopo il prospettato intervento sugli autoconsumi, significativamente superiori a quelli sostenuti dagli importatori Nord per le stesse consegne. Il Consiglio di Stato, a tal proposito, ha qualificato le argomentazioni con le quali Enel Trade S.p.A. contestava che il corrispettivo di *exit* (più contenuto nel Sud del Paese) fosse sufficiente per garantire il principio di *cost reflectivity* come *“ragionevoli”*, sottolineando peraltro che *“in base ai nuovi criteri [...] detta determinazione delle tariffe pare invece allontanarsi dalla valutazione dei dati reali e quindi dei costi effettivi”*.

E' pertanto confermata la discriminazione e penalizzazione degli importatori Sud ravvisata dai Giudici amministrativi, nonché la conseguente necessità di mitigare le stesse attraverso, ad esempio, forme di attenuazione delle disparità derivanti dalla distanza rispetto ai centri di consumo, favorendo più efficacemente i principi della concorrenza e della diversificazione delle forniture strategiche del gas naturale; in sintesi, un sistema più equilibrato e trasparente, nonché preclusivo di qualsiasi discriminazione territoriale, come previsto nella normativa nazionale e comunitaria e ribadito dalla pronuncia del Consiglio di Stato.

Come già avvenuto in casi simili, la scrivente sottolinea la fondamentale esigenza che il meccanismo di ottemperanza si basi su azioni che non influiscano retroattivamente sui bilanci di trasporto, evitando in tal modo inopportuni ed impraticabili conguagli ex-post. Si condivide pertanto l'approccio generale dell'Autorità solo se basato su una congrua compensazione economica a favore degli aventi diritto. Il necessario gettito potrebbe essere recuperato tramite la futura applicazione di specifiche componenti tariffarie alla generalità degli utenti, senza determinare impatti negativi per particolari tipologie di operatori piuttosto che per altre.

## **OSSERVAZIONI SPECIFICHE**

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

R1. Quello della corretta attribuzione dei costi del servizio di trasporto costituisce sicuramente un principio rilevante della regolazione nazionale e comunitaria. Al contempo, risulta condivisibile il fatto che la natura dei costi sostenuti dal TSO nell'offerta dei servizi di trasporto sia prevalentemente di tipo fisso. In ogni caso, la scrivente ritiene che il principio della *cost reflectivity*, da cui derivano le argomentazioni dell'Autorità a supporto della ripartizione capacity/commodity 90:10, non sia necessariamente l'unico da considerare, ma che lo stesso dovrebbe essere supportato ed affiancato da altri principi in grado di mitigare penalizzazioni e discriminazioni in capo a determinati soggetti, come quelle ravvisate dalle sentenze amministrative nei rispettivi gradi di giudizio. Tenuto conto che il passaggio dalla ripartizione capacity/commodity 70:30 a quella 90:10, seppure motivato dalla necessità di adempiere al principio della *cost reflectivity*, ha determinato un incremento non propriamente proporzionale degli entry Sud rispetto agli entry Nord, il solo intervento sulla regola dell'autoconsumo, ipotizzato dalla presente consultazione, non è sufficiente ad ottemperare a quanto previsto dalla giustizia amministrativa, che ha in sostanza considerato "sbilanciati" gli equilibri tariffari stabiliti dall'Autorità. Come argomentato nelle osservazioni generali si auspica, pertanto, un riequilibrio dei costi sostenuti nel periodo in oggetto anche con riferimento ai corrispettivi capacitivi e si conferma comunque la necessità di evitare conguagli retroattivi.

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

R2. Si esprime sostanziale condivisione nei confronti della soluzione argomentata con riferimento alla rideterminazione dei costi dell'autoconsumo in capo agli utenti del trasporto, purché tale rideterminazione porti solo all'individuazione dei rimborsi da conguagliare a chi ha contribuito eccessivamente a causa delle norme poi censurate dalla citata sentenza. Riteniamo dunque che l'unica strada perseguibile per recuperare le somme necessarie sia quella di definire un corrispettivo variabile addizionale ( $CV^{fuelold}$ ) da applicare, da ora fino a quando sarà necessario, alla generalità degli utenti, alla stessa stregua di quanto fatto in passato con riferimento alla componente addizionale  $CV^{bl}$ .



Si esprime inoltre la necessità di adeguata trasparenza sull'ammontare complessivo del gettito da recuperare e sul valore che la componente addizionale variabile ( $CV^{\text{fueloid}}$ ) dovrebbe assumere a tal fine e per quanto tempo. Nello specifico, risulta essenziale che il valore di tale componente venga definito e pubblicato con largo anticipo, evitando impatti negativi sui costi addizionali del trasporto gas come quelli derivanti da inaspettati incrementi su base trimestrale.

Con particolare riguardo alla scelta dell'indice di valorizzazione della commodity conferita in natura, si auspica di utilizzare il valore relativo alla componente di commercializzazione all'ingrosso, secondo la formula in vigore nel relativo arco di tempo considerato. Si considera tale soluzione come la più rappresentativa del costo opportunità relativo alla mancata possibilità di cessione al mercato retail dei volumi invece destinati all'autoconsumo.

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

R3. Pur condividendo le osservazioni generali in merito alle difficoltà applicative *ex-post* del principio del *price cap*, sollecitiamo l'applicazione di tale metodo per il futuro; incentivando l'impresa di trasporto ad attuare comportamenti virtuosi ed incrementare i livelli di efficienza delle proprie centrali di compressione. Si rinvia ad opportuni approfondimenti riguardo a tali aspetti specifici.

