

Milano, 10 luglio 2017

Spett.le

**Autorità per l'Energia Elettrica
il Gas ed il Sistema Idrico**

Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Piazza Cavour, 5
20121 – Milano

Inviata via e-mail a: infrastrutture@autorita.energia.it

Prot: UAA2017009

Oggetto: Risposta di Infrastrutture Trasporto Gas Spa alla consultazione DCO 413/2017/R/GAS – Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione.

Infrastrutture Trasporto Gas S.p.A. (di seguito anche **"ITG" o l'"Operatore"**), con sede in Milano, Via Nino Bonnet, 6/A in persona del Direttore Generale, Ing. Ezio Nini allega alla presente le osservazioni e proposte afferenti alla consultazione avviata dall'Autorità per l'energia elettrica il Gas e il Sistema Idrico (di seguito anche **"AEEGSI" o "Autorità"**) con DCO 413/2017/R/GAS recante Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (di seguito **"DCO 413/2017"**).

Cordiali saluti



Infrastrutture Trasporto Gas Spa
Direttore Generale
Ing. Ezio Nini

1. Premessa

ITG valuta positivamente il processo intrapreso da parte di codesta Autorità funzionale alla definizione dei criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (di seguito anche *"5PRT"*), al fine di integrare nel quadro regolatorio nazionale le disposizioni del codice di rete relativo alle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas (di seguito anche *"Codice TAR"*).

La presente risposta è preceduta da una introduzione all'interno della quale ITG presenta le osservazioni di carattere generale, al fine di poter meglio inquadrare la ratio delle risposte ai quesiti puntuali proposti da codesta Autorità.

2. Osservazioni di carattere generale

Al fine di preservare la stabilità e certezza regolatoria, ITG ritiene necessario ricercare un equilibrio tra una graduale evoluzione dei criteri di regolazione tariffaria già all'interno del periodo transitorio 2018-2019 e l'inserimento di elementi novativi, nel limite del possibile, rispetto a quanto previsto nel IV periodo regolatorio. A tal riguardo ci preme sottolineare come nel IV periodo regolatorio fosse stato raggiunto un punto di equilibrio per gli operatori non efficienti, tra costo riconosciuto e costo effettivo sostenuto, grazie all'utilizzo della formula dell'*X-factor* (art. 3.11 RTTG).

Stante la necessità di recepimento delle disposizioni contenute all'interno del Codice TAR, si ritiene che il 5PRT debba essere il più possibile chiaro e privo di adempimenti residuali afferenti ai precedenti periodi regolatori in capo agli operatori del trasporto.

3. Osservazioni di carattere puntuale

S1 Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità

In riferimento agli obiettivi generali dell'intervento proposto dall'Autorità si esplicita quanto segue:

- a) si concorda con l'ipotesi di posticipo della decorrenza del 5PRT successivamente rispetto all'anno 2018 sia al fine di integrare compiutamente le disposizioni contenute nel Codice TAR sia al fine di preservare la stabilità regolatoria con introduzione graduale di elementi novativi rispetto alla precedente regolazione tariffaria;
- b) si concorda con la possibilità di prorogare per l'anno 2018 i principali criteri di regolazione attualmente in vigore, ma senza introdurre misure correttive relativamente ai meccanismi di incentivazione per la realizzazione di nuovi investimenti in quanto gli operatori del trasporto avrebbero impatti sul piano di sviluppo di investimenti già in corso; gli investimenti in ambito infrastrutturale, infatti, sono di carattere pluriennale e modificando, per esempio, il sistema di incentivazione si andrebbe a modificare il quadro regolatorio rispetto al quale si fondano le decisioni di investimento già adottate dall'operatore del trasporto;
- c) si concorda con l'opportunità di prevedere per il 5PRT una durata superiore ai quattro anni per aumentare il grado di stabilità regolatoria;
- d) si concorda con l'ipotesi di avviare gli opportuni approfondimenti al fine di implementare nel corso del prossimo periodo di regolazione, un approccio regolatorio in chiave di controllo complessivo della spesa (cosiddetto approccio *totex*) per superare i problemi connessi alle politiche di capitalizzazione degli operatori del trasporto purché i valori massimi di spesa siano definiti secondo criteri oggettivi e non discriminatori;
- e) si concorda con l'ipotesi di introduzione per i nuovi investimenti, laddove possibile, di criteri di riconoscimento dei costi basati anche sugli esiti delle tempestive valutazioni degli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale effettuate ai sensi l'articolo 16, comma 6-bis, del decreto legislativo n. 93/2011; si sottolinea tuttavia che per far ciò bisogna individuare una metodologia univoca per la valutazione dei benefici attesi dall'investimento per premiare quegli investimenti che sapranno promuovere, non solo una diversificazione delle fonti di approvvigionamento ma anche una reale liquidità del mercato;
- f) si concorda con la previsione di modifica degli attuali meccanismi di incentivazione dello sviluppo delle reti di trasporto basati sul riconoscimento di una remunerazione addizionale, valutando l'introduzione di meccanismi che permettano di perseguire una maggiore selettività degli investimenti in una logica *output-*

based purch  tali meccanismi per i nuovi investimenti siano sviluppati in coerenza con la disciplina adottata in ambito comunitario;

g) si concorda sull'ipotesi di revisione dei criteri di allocazione del costo, delle procedure di consultazione, degli obblighi di trasparenza e delle tempistiche di approvazione e pubblicazione dei corrispettivi di trasporto;

h) si concorda con l'ipotesi di rafforzare le disposizioni che promuovano l'interesse degli operatori di rete miranti ad ottenere contributi europei per lo sviluppo delle infrastrutture e/o ad attivare procedure per la ripartizione dei costi infrastrutturali tra Stati membri ai sensi del Regolamento n. 347/2013 (*cross border cost allocation*) con benefici in termini di minori costi posti in capo agli utenti della rete;

i) si concorda con l'ipotesi di ridefinire l'assetto e le responsabilit  dell'erogazione del servizio di misura sulle reti di trasporto del gas naturale, nonch  di definire dei requisiti funzionali minimi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita sulle reti;

j) si concorda con l'ipotesi di introduzione di incentivi per la riduzione dei livelli di perdite fisiche e contabili nei punti di riconsegna della rete di trasporto;

k) si concorda sull'ipotesi di rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio, di aggiornare le disposizioni in materia di continuit  del servizio, nonch  di semplificazione della disciplina della qualit  commerciale.

S 2. Osservazioni in merito alla decorrenza del quinto periodo di regolazione e del processo di consultazione previsto.

Si concorda con le ipotesi prospettate da codesta Autorit  in merito alla decorrenza del 5PRT e del relativo processo di consultazione in modo da integrare compiutamente nel quadro regolatorio nazionale le disposizioni del Codice TAR.

S 3. Osservazioni in merito all'evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio.

Per quanto attiene le misure per la compensazione del lag regolatorio, ITG ritiene che tali previsioni debbano trovare applicazione a decorrere dal 5PRT e non all'interno del periodo transitorio 2018-2019, stante quanto riportato nelle osservazioni di carattere generale e al S1 lettera b). Va inoltre sottolineato

che l'opportunità di includere nel riconoscimento tariffario i valori di preconsuntivo introdurrebbe per gli utenti finali un'incertezza sugli effetti di scostamento della tariffa applicata nell'anno $t+1$.

S 4. Osservazioni in merito alla remunerazione del capitale investito riconosciuto.

Per quanto attiene la remunerazione del capitale investito, ITG auspica che l'aggiornamento dei parametri per la determinazione del WACC non comporti una significativa riduzione del suo valore, ove questo risulti al di sotto della soglia minima dei attrattività delle risorse economiche necessarie al completamento dello sviluppo infrastrutturale della rete italiana.

S 5. Osservazioni in merito all'incentivazione per i nuovi investimenti.

In riferimento all'incentivazione dei nuovi investimenti, ITG concorda in generale con l'impostazione dell'Autorità; per quanto riguarda il periodo transitorio, sarebbe auspicabile salvaguardare non solo gli investimenti entrati in esercizio fino al 31/12/2017 ma tutti quegli investimenti che hanno natura pluriennale anche se non ancora entrati in esercizio la cui decisione finale di investimento è già stata presa dall'operatore del trasporto.

Notiamo altresì che non viene fatta menzione degli investimenti per il mantenimento in sicurezza della rete esistente che, a nostro avviso, comunque dovrebbero trovare una loro corretta remunerazione nella tariffa.

ITG non concorda con l'impostazione secondo la quale l'incentivazione *input-based* residuale sia prevista solo per gli interventi di sviluppo di rete nazionale di gasdotti ma si ritiene di doverla considerare, sempre per un principio di stabilità e graduale evoluzione dell'impianto regolatorio, anche per gli investimenti di rete regionale.

S 6. Osservazioni in merito agli obiettivi di recupero di efficienza.

In riferimento alla metodologia proposta dall'Autorità per il recupero dell'efficienza, ITG non concorda con l'impostazione dell'Autorità. Infatti sarebbe auspicabile un approccio, in totale continuità con quanto previsto dalla precedente regolazione, che prenda a riferimento i costi effettivi del 2016 e ricalcoli i recuperi di efficienza secondo quanto previsto nell'attuale periodo di regolazione seppure considerando un periodo di soli 2 anni.

Inoltre il meccanismo proposto nel DCO sembra trovare applicazione solo per le imprese che presentano costi operativi riconosciuti più alti di quelli effettivi mentre nulla è scritto per le imprese nella situazione opposta, per le quali ci sembra di capire che il riassorbimento del PS2₁₂ avvenga già naturalmente entro il 2019.

S 7. Osservazioni in merito all'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile.

Per quanto attiene l'aggiornamento dei volumi di riferimento si evidenzia che, tenere conto della variazione dei volumi di gas immessi in rete registrati negli ultimi 12 mesi, rappresenterebbe a nostro giudizio una distorsione in quanto il dato consuntivato non è rappresentativo del "normale" andamento degli immessi in rete. A tal proposito, ricordiamo che, gli ultimi 12 mesi sono affetti da un maggiore consumo termoelettrico utilizzato per sopperire alla mancata produzione di energia elettrica nucleare in Paesi confinanti con l'Italia (per esempio la Francia) che ha visto, per la prima volta, il nostro Paese come un esportatore netto di energia elettrica.

S 8. Osservazioni in merito ai corrispettivi tariffari e alle quote percentuali di autoconsumo.

Si concorda con quanto proposto dall'Autorità.

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

Per quanto attiene la tempistica relativa all'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi, si sottolinea che la scelta del 30 marzo 2018 come data per la presentazione delle proposte tariffarie per l'anno 2019 da parte degli operatori del trasporto, appare non applicabile. Difatti, a tale data, gli operatori del trasporto non hanno ancora la disponibilità dei Conti Annuali Separati sui quali le proposte tariffarie si basano secondo l'attuale regime regolatorio. Quindi, al fine di rispettare la scadenza del 30 marzo 2018, gli operatori del trasporto avrebbero come unica soluzione praticabile quella di fare riferimento a valori previsionali senza distinzione per attività/comparto *unbundling* e non a quelli certificati secondo i Conti Annuali Separati.

S 10. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.

In un'ottica di preservare il principio di stabilità regolatoria attraverso la durata del periodo di regolazione, si propone di portare la stesso a 5 anni, considerato che il Codice TAR prevede che la procedura di

consultazione finale e la decisione dell'autorità nazionale di regolamentazione debba essere ripetuta almeno ogni 5 anni.

Non si concorda con quanto proposto all'interno del DCO di mantenere a 4 anni la durata del periodo regolatorio e si ritiene di prolungare di 1 anno la durata del periodo di regolazione.

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.

Si concorda con le definizioni di servizio di trasporto e di servizio non di trasporto cioè come servizio accessorio. Tuttavia non si comprende che cosa si intenda per tariffa specifica del servizio accessorio; in particolare, non si comprende se detta tariffa sarà definita secondo logiche di mercato oppure secondo logiche regolate. Se la tariffa sarà definita con logiche di mercato dovrà trovare una sua corretta remunerazione al fine di rappresentare un valore aggiunto per l'operatore del trasporto.

Per quanto attiene il servizio di trasporto sulle reti regionali occorre effettuare una distinzione di tipo tecnico, in quanto l'inclusione di tratti di rete regionale negli ambiti della distribuzione dovrebbe essere veicolata da driver di tipo oggettivo e tecnico.

Andrebbero, infatti sicuramente esclusi dall'ambito della distribuzione tutti quei tratti di rete regionale di 2a e 3a specie, secondo la definizione del Decreto Ministeriale 17 aprile 2008, che presentano plurime interconnessioni con la rete nazionale o comunque funzionali al corretto esercizio della rete.

Di converso potrebbero essere incluse nell'ambito della rete di distribuzione, le infrastrutture di rete regionale di tipo "ad antenna" ovvero reti regionali alimentate da un unico punto di interconnessione alla rete nazionale e che si estendono all'interno di un unico ambito territoriale minimo (ATEM).

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

Per quanto attiene i criteri di riconoscimento dei costi, ITG concorda con la posizione dell'Autorità circa l'opportunità di introdurre, in via evolutiva, logiche di riconoscimento dei costi basate sulla spesa totale e accoglie con favore il posticipo dell'introduzione dell'approccio *totex* successivamente al 5PRT, in quanto

creando una discontinuità regolatoria per gli operatori del trasporto, necessita di approfondimenti e di articolati processi di consultazione.

Va tuttavia considerato che il nuovo approccio dovrà tenere in considerazione alcuni elementi di flessibilità:

- la pianificazione degli investimenti di un operatore del trasporto è costruita su logiche *rolling* cioè suscettibili di variazioni in termini di costo, in quanto possono sopraggiungere aggiornamenti progettuali dovuti ad evoluzioni tecnologiche impiantistiche;
- eventuali fattori esogeni possono comportare sia lo slittamento temporale sia variazioni di spesa (es. ritardi non imputabili all'operatore del trasporto nell'ambito degli iter autorizzativi da parte degli Enti preposti).

In quest'ottica bisognerebbe prevedere dei momenti di aggiornamento dei livelli di spesa totale ammessi e dei menù regolatori proposti.

Occorre inoltre capire come contestualizzare l'introduzione dell'approccio *totex* all'interno del processo di redazione degli schemi di piani decennali di sviluppo della rete, che attualmente avviene con cadenza annuale, ma che in futuro, secondo la segnalazione inviata da Codesta Autorità al Governo e al Parlamento del 10 novembre 2016 648/2016/l/com, potrebbe avere una cadenza biennale.

ITG concorda con l'impostazione dell'Autorità in merito all'incentivazione degli investimenti di tipo *output-based*, al fine di rafforzare il legame tra i criteri di regolazione tariffaria e la pianificazione decennale degli interventi di sviluppo. Va tuttavia sottolineato che la valutazione degli schemi dovrebbe avvenire sulla base di criteri univoci e trasparenti di analisi costi-benefici sulla base della metodologia definita a livello europeo (CBA di ENTSG). A tal proposito si evidenzia di prevedere la gestione di casi particolari come, per esempio, i progetti che per loro caratteristiche non hanno determinati requisiti richiesti per l'applicazione della metodologia in ambito ENTSG (vedi assenza di una domanda di gas per le reti isolate mediante collegamento alla rete di trasporto esistente). In riferimento, invece, al trattamento delle immobilizzazioni in corso, occorre nuovamente sottolineare che gli investimenti sono in gran parte a carattere pluriennale e l'entrata in esercizio potrebbe differire di alcuni anni rispetto al momento dell'effettiva spesa anche per cause esogene all'operatore del trasporto (ad es. durata iter autorizzativi degli enti competenti). L'esclusione dal riconoscimento

tariffario delle immobilizzazioni in corso comporterebbe quindi un incremento del rischio d'impresa che dovrebbe essere compensato da una maggiore remunerazione per l'operatore del trasporto in termini di WACC.

ITG accoglie con favore l'ipotesi di introduzione di specifici meccanismi regolatori per agevolare l'ottenimento di contributi e la valorizzazione degli stessi. Va infatti segnalato che l'attuale disciplina tariffaria per il trattamento dei contributi scoraggia la richiesta degli stessi viste le complicazioni nella loro gestione in ambito tariffario.

Per quanto attiene i ricavi per il servizio di bilanciamento (RA), ITG sottolinea che per gli operatori diversi dal responsabile del bilanciamento, che attualmente accedono alla capacità di stoccaggio di spazio e di punta in erogazione e iniezione, la disciplina tariffaria dovrebbe raccordarsi con le previsioni disposte dalla delibera 312/2016/R/gas e, in particolare, dovrebbe mantenere immuni dai costi di sbilanciamento gli operatori che non hanno il controllo del proprio sbilancio fisico della rete (linepack)¹.

S 14. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento per il SPRT.

Nessuna osservazione da parte di ITG.

S 15. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity/commodity per il SPRT.

Si concorda con l'impostazione dell'Autorità..

S 16. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl per il SPRT.

Si concorda con l'impostazione dell'Autorità.

S 17. Osservazioni in merito al trattamento delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale per il SPRT.

ITG concorda con l'impostazione dell'Autorità sul trattamento delle reti di trasporto non interconnesse con la rete nazionale. Difatti, già in sede di predisposizione dei primi piani decennali di sviluppo della rete, i

¹ Cfr. pag. 9 secondo *bullet point* della delibera 312/2016/R/gas

progetti infrastrutturali presentati da ITG erano orientati verso la connessione di aree isolate con la rete di trasporto esistente. Sarebbe auspicabile, da parte di Codesta Spettabile Autorità che fossero introdotti incentivi per la promozione della metanizzazione delle aree isolate mediante collegamenti alla rete nazionale esistente.

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.

ITG accoglie con favore gli orientamenti dell'Autorità in materia del servizio di misura. Infatti, come più volte espresso in precedenti consultazioni, la mancanza di strumenti da parte degli operatori del trasporto per certificare l'affidabilità dei dati di misura, comporta spesso l'indisponibilità degli stessi ai punti di riconsegna. Altrettanto favorevolmente si accoglie la proposta dell'Autorità di definire requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura, dei componenti e delle apparecchiature (REMI). Non è chiaro, tuttavia, in riferimento al trasferimento della titolarità dell'impianto come questo debba avvenire tra il cliente finale e l'operatore del trasporto anche in termini di riconoscimento della RAB per gli operatori del trasporto.