

## **Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione - Consultazione 413/2017/R/GAS**

### ***Osservazioni Axpo Italia SpA***

Tra i criteri che ispirano le proposte di revisione delle tariffe di trasporto gas illustrate nel documento, sia per il periodo transitorio (2018-2019) che per quello a regime, emerge chiaramente la volontà di favorire l'afflusso di gas naturale in Italia e la massimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, su tutte quelle di importazione e rigassificazione.

Quest'obiettivo, che mira a favorire la competitività del mercato italiano e il contenimento dei costi sostenuti dal TSO (anche per consentire future riduzioni tariffarie) è condivisibile, ma le modalità individuate destano alcune preoccupazioni, principalmente legate al rischio di provocare distorsioni nella competizione tra infrastrutture di approvvigionamento e all'ulteriore irrigidimento delle tariffe di trasporto applicate ai consumatori finali, su tutti le utenze termoelettriche.

Ci riferiamo in particolare alla proposta di modificare già dal prossimo anno (2018) le modalità di ripartizione dei costi tra punti di entry e di exit della rete nazionale di gasdotti, passando da un rapporto 50:50 a uno 40:60, con il risultato di trasferire a valle del PSV l'applicazione di questi costi, applicati in questo modo non più agli *shipper* importatori ma direttamente ai clienti finali. Ciò ridurrebbe l'impatto dei costi di trasporto sui prezzi al PSV, contribuendo al loro allineamento a quelli degli *hub* europei.

Tuttavia per utenze come quelle termoelettriche ciò rischia di determinare un ulteriore irrigidimento dei costi di trasporto, frustrando le conclamate esigenze di flessibilità della tariffa. A fronte dell'eventuale introduzione di una simile misura si avverte pertanto in modo ancor più netto l'urgenza di disporre di misure efficaci in grado di rendere più flessibili le tariffe di trasporto.

**A ciò va aggiunto che la produzione di energia elettrica per l'anno 2018 è stata sostanzialmente già collocata sul mercato tramite prodotti a termine. Una modifica regolamentare di tale portata avrebbe quindi l'effetto di determinare perdite non recuperabili per gli operatori termoelettrici.**

**Per questi motivi riteniamo che l'eventuale modifica delle percentuali di ripartizione dei costi tra *entry* ed *exit* debba trovare applicazione non prima del 2019, ed essere approvata con largo anticipo su tale decorrenza.**

Per quanto concerne l'introduzione di misure volte a favorire determinate modalità di approvvigionamento (import/rigassificazione) riteniamo in generale che simili decisioni debbano trovare fondamento e individuare modalità applicative nella necessità di dare risposta a specifiche esigenze del sistema, a esempio adeguatezza e sicurezza di approvvigionamento, nonché di bilanciamento della rete, o a conclamate necessità di mercato, a esempio una manifesta carenza di liquidità. Come detto in precedenza, in caso contrario il rischio di distorcere le dinamiche di mercato sarebbe elevato, andando a garantire indebiti vantaggi a singole categorie di operatori (es. detentori di contratti di importazione di lungo termine).

Si potrebbero piuttosto prevedere condizioni di approvvigionamento particolarmente vantaggiose in situazioni particolari, a esempio concedendo riduzioni tariffarie sugli entry nel caso in cui il gas importato (anche tramite terminali di gnl) debba essere utilizzato per far fronte a situazioni di emergenza o anche nell'ambito del bilanciamento della rete.

#### **Axpo Italia SpA - Società a Socio Unico**

Sede legale e Direzione: Via Enrico Albareto, 21 | IT - 16153 Genova | T +39 010 2910 41 | F +39 010 2910 444 | [www.axpo.com](http://www.axpo.com)

Uffici di Roma: Via IV Novembre, 149 | IT - 00187 Roma | T +39 06 454 68 21 | F +39 06 454 682 222

Cod. Fisc. e Part. IVA: 01141160992 | R.E.A. di Genova 387635 | Cap. Soc. Euro 3.000.000 i.v.

Società soggetta a direzione e coordinamento da parte di Axpo Trading AG | Parkstrasse 23 | CH-5400 Baden

Per quanto concerne la regolazione tariffaria a regime condividiamo la proposta di prediligere criteri di selettività dei progetti di sviluppo infrastrutturali, secondo logiche di tipo *output based* in grado di calibrare i livelli di remunerazione in funzione dei benefici sistemici derivanti dalla loro realizzazione.

Condivisibile infine anche la proposta di introduzione di incentivi volti alla riduzione dei livelli di perdite fisiche e contabili nei punti di riconsegna della rete di trasporto.