



Autorità, per l'Energia Elettrica  
gas  
Direzione Infrastrutture  
P.zza Cavour 5  
20121 Milano

Frosinone, 10/07/2017

Prot COMM/ALe/EVa/2017/0611

Inviata tramite sito internet [autorita.energia.it](http://autorita.energia.it)

**Oggetto: Osservazioni di Società Gasdotti Italia (SGI) al documento di consultazione “Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Inquadramento generale e linee di intervento”.**

Si propongono, di seguito, le osservazioni generali e le risposte di SGI agli spunti proposti dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (Autorità) in relazione al documento di consultazione 413/2017/R/gas (“DCO”).

Quanto riportato nel presente documento non è da intendersi di carattere riservato.



### **S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità**

Rimandando le osservazioni di carattere puntuale alle risposte per i singoli spunti di consultazione, di seguito si elencano le valutazioni generali di SGI in merito agli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità di cui al punto 7.4 del DCO.

orientamento a): si condivide l'orientamento dell'Autorità;

orientamento b): si condivide la proposta di prorogare per l'anno 2018 i principali criteri di regolazione attualmente in vigore e si rinvia alla risposta allo spunto di consultazione S5 relativamente alle modifiche dei meccanismi di incentivazione per la realizzazione di nuovi investimenti.

orientamento c): si rimanda alle osservazioni di cui allo spunto S10;

orientamento d): si condivide l'orientamento dell'Autorità.

orientamento e): si condivide l'orientamento dell'Autorità rinviando per le opportune specificazioni allo spunto di consultazione S5;

orientamento f): si condivide l'orientamento dell'Autorità con opportune precisazioni illustrate nella risposta allo spunto di consultazione S.13;

orientamento g): si rimanda allo spunto di consultazione S9;

orientamento h): si condivide l'orientamento dell'Autorità;

orientamento i), j): si condivide l'orientamento dell'Autorità con opportune precisazioni illustrate nella risposta allo spunto di consultazione S.18;

orientamento k): si condivide l'orientamento dell'Autorità.

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

SGI condivide l'orientamento dell'Autorità.

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

SGI concorda con la proposta dell'Autorità di prevedere un riconoscimento anticipato dei costi sostenuti nell'anno t-1 basati su una stima di preconsuntivo ma sottolinea come, al momento della definizione delle regole per il IV periodo regolatorio, sia stato previsto che agli investimenti realizzati



all'interno del periodo, venisse accordata, in luogo del riconoscimento anticipato dei costi di investimento, una maggiore remunerazione pari all'1%. Non si ritiene quindi condivisibile eliminare la maggiore remunerazione per quegli investimenti che sono già stati programmati seguendo un determinato schema di regole valevole per tutto il periodo regolatorio. Si ritiene pertanto che l'applicazione delle nuove disposizioni debba aver luogo solo per gli investimenti realizzati nel corso del 2017, lasciando invariata la remunerazione dell'1% per gli investimenti realizzati e contabilizzati negli anni 2014, 2015 e 2016.

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

SGL vede positivamente la conferma del valore del tasso di remunerazione per un ulteriore anno, sulla base di quanto già condiviso in seno al DCO 275/2015/R/com e la decisione di determinare il valore del  $\beta^{asset}$  nell'ambito dei criteri tariffari per il 5PRT.

In merito agli elementi che concorrono alla formazione del parametro  $\beta$ , SGL ritiene che, considerata la scarsità di campioni osservabili, non sia la soluzione più corretta stabilire un livello di *gearing* (D/E) o un valore di  $\beta^{asset}$  tipici dell'attività di trasporto del gas; entrambi i suddetti parametri dovrebbero essere ricondotti ad un più ampio ambito delle infrastrutture energetiche regolate.

Per tale motivo il parametro  $\beta$  andrebbe calcolato sulla media dei settori delle sole infrastrutture energetiche regolate italiane, in quanto questi settori sono esposti al medesimo fattore di rischio predominante, rappresentato dal rischio regolatorio.

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

SGL suggerisce che il passaggio da una logica d'incentivazione degli investimenti di tipo *input-based* ad una logica di tipo *output-based* avvenga in un modo graduale anche alla luce del fatto che gli interventi di sviluppo della rete programmati da parte delle imprese di trasporto, inclusi quelli per i quali è prevista una realizzazione successiva, implicano investimenti da diversi anni precedenti l'avvio della fase realizzativa.

In merito agli orientamenti espressi dall'Autorità, SGL condivide il principio secondo il quale l'incentivazione debba essere destinata ai progetti inclusi all'interno del Piano di sviluppo già pubblicato dall'impresa di trasporto.

In aggiunta, si ritiene che l'applicazione dei meccanismi di incentivazione debba essere garantita per quei progetti che il Ministero dello Sviluppo economico abbia definito di prioritaria importanza ai



fini dello sviluppo e della sicurezza del sistema nazionale del gas naturale anche in coerenza con gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale.

In merito invece alla necessità di stabilire un valore massimo del costo di investimento ammesso all'incentivazione e oggetto di maggiorazione del tasso di remunerazione, SGI ritiene che tale approccio possa essere adottato per gli investimenti per cui sia già stata presa una decisione finale di investimento e per i quali sia terminato l'iter autorizzativo (a valle quindi dell'ottenimento dell'autorizzazione unica). Questo perché la conclusione dell'iter autorizzativo presuppone il completamento della progettazione definitiva e quindi consente di determinare un budget d'investimento realistico.

A parere della scrivente, la determinazione di un valore massimo del costo di investimento ammesso all'incentivazione e oggetto di maggiorazione del tasso di remunerazione, dovrebbe inoltre prevedere dei *"range"* di tolleranza di spesa rispetto ai costi stimati di investimento.

In relazione ai punti sopra esposti si ritiene che le modalità di fissazione delle logiche di efficientamento della spesa dovrebbero più opportunamente essere discusse all'interno della consultazione che avverrà sui meccanismi di incentivazione secondo logiche *output-based* annunciata dall'Autorità.

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

SGI non ha osservazioni sull'argomento.

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

SGI valuta positivamente le intenzioni espresse dall'Autorità; non si concorda però con l'orizzonte di riferimento di 12 mesi. Dovrebbe essere preso a riferimento un periodo più esteso (per esempio gli ultimi 4 anni) e rappresentativo del tasso di variazione dei volumi di gas.

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

In merito al punto 9.20, si rimanda alla risposta fornita per lo spunto di consultazione S.13

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



Si rileva che il termine del 30 Marzo 2018 per la presentazione delle proposte tariffarie per l'anno 2019, non permetterebbe all'impresa di trasporto di dichiarare nella proposta tariffaria che gli investimenti, entrati in esercizio nell'anno t-2 rispetto all'anno di applicazione delle tariffe, siano corrispondenti a quanto riportato in bilancio in quanto il termine ultimo per l'approvazione dei bilanci delle società di capitali è fissato entro 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio (o entro il maggior termine di 180 giorni, in casi particolari), che per le società che chiudono il bilancio il 31 Dicembre, come SGI, vuol dire entro il 30 aprile. Si ricorda, inoltre, che, ai sensi del TIUC (Testo Integrato di *Unbundling* Contabile), i termini previsti per la compilazione dei conti annuali separati è 90 giorni dalla data di approvazione del bilancio.

Si suggerisce pertanto di estendere il meccanismo di cui all'art. 9.5 del DCO anche agli investimenti entrati in esercizio nell'anno t-2 rispetto all'anno di applicazione delle tariffe per consentire il superamento delle criticità sopra esposte.

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

SGI ha a suo tempo convenuto con l'Autorità sulla possibilità di prevedere una durata superiore a quattro anni per il prossimo periodo regolatorio, nell'auspicabile intento di conseguire una maggior stabilità regolatoria, ma considerando quanto previsto dal Codice TAR non ha osservazioni sull'argomento.

#### **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**

SGI ritiene che la discussione relativa alla classificazione delle reti di trasporto debba esulare dalla consultazione sui criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto, trattandosi di argomenti di competenza ministeriale.

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

In merito agli orientamenti illustrati dall'Autorità per il 5 PRT, SGI ritiene che una logica d'incentivazione degli investimenti di tipo *output-based* possa essere introdotta soltanto a condizione che le regole di applicazione dei nuovi meccanismi di incentivazione siano note agli operatori con adeguato anticipo, siano chiare nell'interpretazione e siano implementabili da tutti gli operatori.



Qualora le regole stabilite dall'Autorità non siano applicabili a tutte le tipologie di interventi di sviluppo previsti dagli operatori (per esempio in alcuni casi di interventi di sviluppo su Rete regionale), si ritiene necessario che per tali interventi si possa adottare una logica di selezione degli investimenti di tipo *input-based*, in particolar modo se tali investimenti fossero già stati valutati come di prioritaria importanza per lo sviluppo e sicurezza del sistema nazionale.

Come fra l'altro segnalato dall'Autorità stessa per poter fornire regole chiare agli operatori è necessario che si sviluppi la discussione in merito all'analisi costi-benefici dei progetti (al momento non esistono criteri specifici di valutazione condivisi) e che la valutazione dei progetti sia svolta da organismi indipendenti.

Si condivide, inoltre, la posizione dell'Autorità circa le difficoltà nell'ottenimento dei contributi di natura comunitaria e, a tal proposito, si auspica che l'Autorità tenga in considerazione, nella valutazione dei progetti di investimento, e per il riconoscimento delle incentivazioni, i progetti inclusi all'interno del Piano decennale di sviluppo della rete europea.

In merito a quanto indicato ai punti 13.22 e 13.23 del documento (e al punto 9.20), si vuole segnalare che il quadro normativo disegnato dalla Delibera 349/2017/R/gas in materia di neutralità del Responsabile del Bilanciamento (RdB), non superi i meccanismi per il riconoscimento dei servizi di bilanciamento e per il trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili per le imprese di trasporto diverse dal RdB. Dalla lettura del DCO sembra che si dia per assodato che le imprese di trasporto interconnesse abbiano già siglato un Accordo di bilanciamento operativo (Operational Balancing Agreement, OBA) con il RdB di cui all'art. 4.2 del Testo Integrato del Bilanciamento (TIB). In realtà si segnala che gli accordi previsti non sono ancora stati siglati a causa di divergenze fra gli operatori in mancanza di chiarezza della normativa sui contenuti specifici dell'accordo. Per tale motivo la normativa che disciplina la neutralità del RdB, non esaurisce la necessità di stabilire delle regole valide per le imprese di trasporto interconnesse all'RdB per la gestione dei costi riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite di rete e perdite contabili nonché per il servizio di bilanciamento.

Con particolare riferimento a quanto previsto al punto 13.23 circa l'introduzione di meccanismi che incentivino il gestore a stimare l'entità del gas non contabilizzato su base giornaliera, si sottolinea come una previsione di questo tipo sia possibile solo a completamento della campagna di adeguamento degli impianti di misura (di cui alla Delibera ARG/gas/184/09) e al generale riordino dell'assetto e delle responsabilità nell'erogazione del servizio di misura sull'intero perimetro del trasporto del gas.



#### **S 14. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento per il 5PRT**

SGI non ha osservazioni sull'argomento.

#### **S 15. Osservazioni in merito alla ripartizione *capacity/commodity* per il 5PRT**

SGI non ha osservazioni sull'argomento.

#### **S 16. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di GNL per il 5PRT**

SGI condivide l'orientamento dell'Autorità in merito all'applicazione di uno sconto di almeno il 50% alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio. Allo stesso tempo riteniamo ugualmente condivisibile l'applicazione di uno sconto alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata dagli impianti di GNL, proprio in virtù di una logica di flessibilità e sicurezza del sistema nazionale del gas e alla luce della realizzazione di tali infrastrutture necessarie per lo sviluppo di zone (per esempio isole) altrimenti non raggiunte dalle tradizionali fonti di approvvigionamento del sistema gas.

#### **S 17. Osservazioni in merito al trattamento delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale per il 5PRT**

SGI valuta positivamente la discussione sul tema della realizzazione di reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale. Alla luce di quanto previsto dal Decreto Letta circa la necessità di non penalizzare in termini tariffari le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, appare opportuno prevedere, per le reti di trasporto isolate non ancora realizzate, meccanismi che assicurino uno sviluppo graduale dell'infrastruttura in coerenza con lo sviluppo della domanda. Questo per limitare il rischio di addossare al consumatore finale ingiustificati "*stranded costs*", dovuti alla realizzazione di *asset* sovra-dimensionati rispetto alla domanda effettiva.

Considerando, inoltre, la concreta possibilità che tali nuove reti isolate (es: Sardegna), possano essere alimentate attraverso fonti di approvvigionamento "flessibili", come per esempio depositi GNL, si ritiene che, al fine di incentivare l'allaccio di quest'ultimi alla rete di trasporto, si preveda la possibilità di "esonera" gli operatori dei depositi dall'onere dei costi direttamente funzionali all'immissione in rete, facendo rientrare alcune attività (es. le attività di pompaggio e vaporizzazione



del GNL) nell'alveo delle attività di trasporto, dando facoltà all'operatore di trasporto di farsene carico e, di conseguenza, ammettendo il recupero dei relativi investimenti (pompe e vaporizzatori) attraverso la tariffa di trasporto.

L'incidenza di questi costi dovrebbe essere presa in considerazione nella quota di *entry* analogamente ai costi per uno stoccaggio di tipo strategico (costi di infrastruttura e costi di stoccaggio strategico) necessario per il corretto funzionamento della rete.

**S18 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.**

SGI condivide l'orientamento dell'Autorità circa la volontà di voler riformulare la responsabilità del servizio di misura, anche al fine di assicurare una maggiore uniformità della qualità del servizio, passaggio essenziale per le finalità espresse al punto 7.4 lettera j) del DCO.

A tal proposito si valuta con favore l'introduzione di meccanismi di premio/penalità per i soggetti titolari degli impianti di regolazione e misura in caso di mancato rispetto dei requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura e dei componenti e delle apparecchiature che costituiscono le stazioni ReMI.

Si specifica che tali meccanismi debbano applicarsi a tutte le apparecchiature che costituiscono le stazioni ReMI e non esclusivamente agli apparati di misura ma anche a quelli di regolazione, preriscaldamento e in generale a tutte le componenti che possano influire sull'attività di misura in generale.

In merito agli spunti di consultazione proposti, SGI è favorevole all'eventualità di trasferire la titolarità degli impianti di misura dal cliente finale al gestore di rete. Fra le criticità di implementazione si ricorda il tema di garantire al Trasportatore l'accesso agli impianti di misura e alla cabina di regolazione e la possibilità per lo stesso di effettuare interventi diretti sugli apparati di regolazione, qualora non nella propria titolarità.

Si condivide, infine, l'ipotesi di prevedere un'articolazione tariffaria differenziata tra clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto e clienti che ne hanno mantenuto la titolarità.