

Spett.le
Autorità per l'energia elettrica il gas e il
sistema idrico
Direzione Infrastrutture Energia e
Unbundling Unità Mercati gas all'Ingrosso
Piazza Cavour, 5 – 20121 Milano
c.a. Dott. Andrea Oglietti
Ing. Marco Delpero

Inviata attraverso il modulo interattivo
disponibile sul sito web dell'Autorità per
l'energia elettrica il gas e il sistema idrico
("Autorità")

Milano, 10 luglio 2017

Prot ALNG_ OUT_0174

Oggetto: osservazioni al 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 - Inquadramento generale e linee di intervento" (di seguito "DCO")

Spett. Autorità,

Il presente documento illustra le osservazioni formulate da Terminale GNL Adriatico S.r.l (di seguito "Adriatic LNG" o la "Scrivente") al DCO.

Con riferimento agli obiettivi generali di intervento individuati dall'Autorità all'interno del DCO, Adriatic LNG:

- concorda sulla proposta di far decorrere il quinto periodo di regolazione (di seguito "5PRT") dall'anno 2020, prevedendo parallelamente l'applicazione di un periodo transitorio per gli anni 2018 e 2019;
- concorda sull'opportunità di mantenere la durata del 5PRT pari a 4 anni, sulla base delle considerazioni espresse dall'Autorità al punto 11.2 del DCO.

Con riferimento ai criteri di regolazione del periodo transitorio prospettati all'interno del DCO invece, Adriatic LNG concorda sull'opportunità di attribuire, ai Punti di Uscita della RN una quota dei ricavi di Rete Nazionale superiore al 50%.

Con riferimento agli orientamenti generali per il 5PTR Adriatic LNG non ritiene che la metodologia della cd "matrice" attualmente impiegata di cui al punto 14.8 sia coerente con le disposizioni di cui all'articolo 7 del Codice TAR, e che pertanto possa essere



proposta anche come criterio di allocazione dei costi per il 5PRT, in quanto non sia conforme all'obbligo di criteri di trasparenza e prevedibilità¹.

A tal proposito si ritiene necessario ribadire all'Autorità quanto già segnalato in precedenti comunicazioni (Prot. ALNG_0028/15 e risposta al DCO 714/2016/R/Gas inerente l'“Introduzione di meccanismi di mercato per il conferimento agli utenti della capacità di rigassificazione”) relativamente al tema delle tariffe di trasporto del gas nei diversi punti di entrata alla rete nazionale in corrispondenza dei terminali di rigassificazione.

In particolare le diverse tariffe di *entry* in corrispondenza dei terminali di rigassificazione creano un grave svantaggio in termini competitivi per la Scrivente rispetto agli altri terminali, anche in vista dell'introduzione di meccanismi di mercato (e.g. a parità di prezzo d'asta) nel conferimento agli utenti della capacità di rigassificazione. A tal proposito, e a titolo di esempio, si rileva che con la deliberazione 776/2016/R/Gas del 28 dicembre 2016, l'Autorità ha approvato i corrispettivi unitari di capacità di rete nazionale (CPe in euro/a/Smc/g) per l'anno 2017 che, comparati con i medesimi approvati negli anni precedenti (nella tabella sotto vengono analizzati gli anni 2014, 2015, 2016 e 2017) evidenziano un aumento percentuale sul punto di entrata di Cavarzere rispetto alla sostanziale diminuzione registrata negli altri punti di entrata alla rete nazionale interconnessi con gli altri terminali di rigassificazione (Panigaglia e OLT).

Tale aumento percentuale è ingiustificato, anche in ragione della circostanza che, a quanto consta, nel corso degli ultimi anni i terminali di GNL Panigaglia e OLT Livorno hanno immesso esigue quantità di gas in rete, se comparate alle immissioni di gas effettuate da Adriatic LNG:

CPe (euro/a/Smc/g)	2014	2015	2016	2017	Variazione % 2014-2017
Panigaglia (GNL Italia)	0,836394	0,285391	0,291249	0,316480	-62%
Cavarzere (Adriatic LNG)	0,523772	0,581490	0,589706	0,640791	+22%
OLT Livorno (OLT Offshore)	1,066446	0,346081	0,355801	0,386623	-64%

La prima conseguenza di tale struttura tariffaria è la paradossale minore competitività dei terminali più utilizzati con il rischio di mettere il mercato del gas in Italia in posizione di svantaggio nei confronti di altri mercati, se si considera che il minor utilizzo di alcuni terminali sia causato dalla loro obsolescenza o vincoli tecnici e operativi (es. impossibilità di attracco di navi con volume oltre 70.000 m3 di GNL²).

Si richiede dunque all'Autorità di considerare quanto prima effetti di mitigazione del sistema attuale prevedendo, per esempio, per i soli terminali di rigassificazione una tariffa unica nazionale di *entry* in rete con opportuno regime di perequazione tale da garantire un sistema più efficiente e competitivo a beneficio di tutti grazie all'effetto trainante dei terminali più utilizzati, soprattutto nell'ottica dell'introduzione ormai prossima di meccanismi di mercato nel conferimento della capacità di rigassificazione.

¹ Si ricorda qui quanto previsto al paragrafo 2 delle premesse del Regolamento UE 2017/460 del 16 Marzo 2017 (grassetto aggiunto): “(...)è **fondamentale aumentare la trasparenza** delle strutture tariffarie per il trasporto del gas (...) gli utenti dovrebbero essere in grado di **comprendere i costi** alla base delle tariffe di trasporto e **di prevedere ragionevolmente l'entità** di queste ultime (...)”.

² Codice di Rigassificazione GNL Italia, Capitolo 2, p.3.



Adriatic LNG è favorevole agli orientamenti dell'Autorità così come espressi nell'articolo 14.18 del DCO e condivide l'intenzione di definire degli sconti alle tariffe di trasporto per gli impianti di GNL, in considerazione del loro contributo al sistema in termini di flessibilità e sicurezza degli approvvigionamenti. Ciò sarebbe il logico complemento normativo a quanto già sviluppato dal Ministero dello Sviluppo Economico (es. peak shaving) ed è conforme all'articolo 9, paragrafo 2, del Codice TAR. Inoltre sarebbe particolarmente rilevante nell'ipotesi di creazione di un hub del gas in Italia con maggiore concorrenza fra punti di entrata³ e la possibilità di esportare il GNL rigassificato verso i paesi del Nord Europa. Di più, l'attuale situazione è antitetica con la Comunicazione Commissione sulla Strategia GNL che prevede *inter alia* che "*Il problema della non ottimale distribuzione dei terminali di GNL può essere affrontato (...) migliorando l'accesso ai terminali esistenti*"⁴. Inteso anche per quanto riguarda i costi di trasporto.

Si resta disponibili per qualsiasi chiarimento ed eventuali ulteriori informazioni che l'Autorità richiedesse in merito.

Cordiali saluti

Corrado Papa
Direttore Commerciale

³ Si sottolinea quanto detto dalla Commissione UE in materia di tariffe di trasporto nel "**Quo Vadis EU Gas Market regulatory framework – Study on a Gas Market Design for Europe**" (Giugno 2017) a p. 33 "*Supplier specific EU entry tariffs – possible differentiation of pipeline – based and LNG-based EU import tariffs as a potential way to increase supplier competition*"

⁴ §1, p. 4 della Comunicazione Commissione sulla Strategia GNL.