



Autorità di Regolazione per Energia, Reti e  
Ambiente  
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling  
P.zza Cavour 5  
20121 Milano

Frosinone, 17 Dicembre 2018

Prot. COMM/ALe/CMa/2018/1122

Inviata tramite modulo interattivo del sito internet dell'Autorità

**Oggetto: Osservazioni di Società Gasdotti Italia (SGI) al documento di consultazione “Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT)”.**

Si propongono, di seguito, le osservazioni di SGI agli spunti proposti dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (Autorità) in relazione al documento di consultazione 512/2018/R/gas (“DCO”). Alcune osservazioni agli spunti sotto riportati, avendo già avuto occasione di proporle nelle consultazioni precedenti, vengono qui ribadite.

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



**S 1. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione, con particolare riferimento all'opportunità di prevedere un periodo inferiore, di durata triennale, a cui potrebbe essere associata l'ipotesi di introdurre schemi di regolazione orientati alla logica totex nel periodo regolatorio successivo.**

SGI, pur preferendo una maggiore durata dei periodi regolatori, condivide l'orientamento dell'Autorità.

**S 2. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo**

SGI condivide le considerazioni dell'Autorità riguardo le tempistiche per l'introduzione dell'approccio *totex*, ossia che risultino difficilmente compatibili con la decorrenza del 5PRT.

Si evidenzia anche che ad oggi il coordinamento tra regolazione tariffaria e valutazione dei Piani decennali non è ancora evoluto in maniera organica. L'argomento viene ripreso anche nelle osservazioni al successivo spunto S9 circa l'incentivazione dei nuovi investimenti.

Va segnalato infine che l'entrata in vigore di nuovi criteri di riconoscimento dei costi dovrà prevedere un adeguato periodo di sperimentazione, durante il quale non sia messo in discussione - indipendentemente dall'esito della ACB - il riconoscimento degli investimenti effettuati per i progetti presenti nei Piani decennali.

**S 3. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione del capitale investito riconosciuto.**

Una congrua remunerazione del capitale investito e la certezza del quadro regolatorio sono gli elementi cardine a cui gli operatori fanno riferimento nel pianificare i propri investimenti.

#### Trattamento delle immobilizzazioni in corso

SGI ritiene condivisibile l'introduzione di meccanismi di incentivazione all'avvio in esercizio delle opere previste entro tempi programmati, ma non rileva differenze tra le fonti di finanziamento destinate alle immobilizzazioni in corso. I nuovi investimenti sono parimenti finanziati con capitale proprio e di debito, quindi si ritiene opportuno mantenere la remunerazione delle immobilizzazioni in corso al tasso base.

#### Poste rettificative e incentivo per l'ottenimento di contributi

SGI condivide l'approccio dell'Autorità per incentivare l'ottenimento di contributi, tuttavia ritiene che le misure proposte non siano sufficienti e debbano essere presi in considerazione valori più significativi, maggiori del 10% proposto.



#### **S 5. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento**

Riguardo l'analisi volta a verificare l'eventuale presenza di cespiti completamente ammortizzati ma ancora in esercizio, SGI segnala che non risultano situazioni di tale fattispecie.

Considerando le osservazioni contenute nello studio "*Future role of gas from a regulatory perspective*" (FROG) sarebbe opportuno accorciare il periodo di ammortamento per accelerare la restituzione del capitale investito dalle imprese; tale approccio sarebbe coerente con l'orizzonte temporale di osservazione determinato in tema di ACB dalla delibera 468/2018.

#### **S 6. Osservazioni in merito alla determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.**

SGI ritiene maggiormente indicativi i costi sostenuti nell'anno più prossimo al primo anno del nuovo periodo di regolazione ossia il 2018. Il problema della mancanza dei bilanci certificati e dei conti annuali separati dell'esercizio 2018 al momento della presentazione delle proposte tariffarie esiste anche per le immobilizzazioni e può essere gestito con un meccanismo analogo a quello con cui vengono gestiti i disallineamenti tra le immobilizzazioni per il 2019 e quelle consuntivate nei bilanci certificati.

#### **S 8. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato**

Riguardo la modalità di riconoscimento delle perdite di rete, autoconsumi e GNC, indipendentemente dalle modalità di riconoscimento di tali costi, è necessario prevedere che essi siano sterilizzati dagli effetti di variazione del prezzo di approvvigionamento (o prezzo di bilanciamento) della materia prima. E che tale principio sia applicato anche per le imprese di trasporto diverse dall'Impresa Maggiore.

Per quanto riguarda il quantitativo di GNC riconosciuto, indipendentemente dal valore riconosciuto al sistema gas nel suo complesso, è necessario prevedere una ripartizione tra imprese che rispecchi l'effettiva incertezza di misura in funzione delle caratteristiche della rete specifica. In ossequio al principio, affermato dalla letteratura scientifica, secondo cui il livello di GNC, a parità di tutte le altre condizioni, è inversamente correlato al numero dei punti di misura e quindi dell'estensione della rete (vedi osservazioni al DCO 164/2013/R/Gas di SGI prot. 0519 del 27 maggio 2013), una rete più piccola dovrebbe vedersi riconosciuta un'incertezza di misura maggiore.

Si ritiene che al fine di determinare una media rappresentativa di GNC occorranza periodi più ampi rispetto a quanto prospettato nel documento di consultazione.



### **S 9. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione**

Una graduale uscita dagli attuali schemi di incentivazione, in un'ottica di certezza e stabilità del quadro regolatorio, deve considerare l'orizzonte temporale medio-lungo di pianificazione di questo tipo di investimenti, che avviene diversi anni prima dell'avvio della fase realizzativa. A parere di SGI sarebbe quindi auspicabile, non solo non mettere in discussione il riconoscimento dei costi già sostenuti (vedi punto S2), ma anche non modificare gli attuali criteri d'incentivazione per gli investimenti già pianificati nei Piani decennali pubblicati e, segnatamente, per quei progetti di cui è stata avviata la fase autorizzativa, che implica aver già sostenuto significativi costi di progettazione.

Come anticipato allo spunto 2, SGI ritiene che il citato coordinamento tra regolazione tariffaria e Piani decennali soffra di un disallineamento temporale, non solo tra Regolazione tariffaria (in consultazione nel 2018 il V Periodo 2020-2023) e Regolazione relativa ai Piani Decennali (a regime da piano 2019), ma anche relativamente al nuovo regime di incentivazione per la seconda parte del quinto periodo di regolazione (consultazione prevista a partire dal 2019 per il periodo 2022-2023).

Pertanto sarebbe opportuno salvaguardare quegli investimenti inseriti nei piani di sviluppo da diversi anni, ad oggi in uno stato più o meno avanzato di realizzazione (fasi autorizzative concluse) e che esplicheranno i loro effetti tariffari già a partire dalla prima metà del quinto periodo di regolazione.

### **S 10. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento**

Non è chiaro come verranno coperti i costi relativi al bilanciamento operativo della rete e inoltre, come più volte osservato in risposta a diversi DCO, si segnala come 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.

In tale situazione le imprese di trasporto sono ancora costrette ad utilizzare il servizio stoccaggio per bilanciare la rete e per modulare i quantitativi di gas scambiati con l'Impresa Maggiore ai sensi degli accordi di ripartizione dei ricavi. Sarà quindi necessario continuare a prevedere opportuna copertura del costo sostenuto.

Non è chiaro se l'intento dell'Autorità sia quello di lasciar gestire il servizio di bilanciamento al RdB, che si approvvigionerà dei quantitativi necessari al bilanciamento della rete, fornendo il servizio anche alle altre imprese di trasporto; se così fosse SGI sarebbe favorevole all'eliminazione del servizio di stoccaggio per il bilanciamento della rete.

***S 13. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili***

Circa le opzioni prospettate dall'Autorità nel DCO 182/2018 e richiamate nel presente Documento, SGI ribadisce di ritenere maggiormente condivisibile l'ipotesi 3, in cui viene definito un unico corrispettivo variabile a copertura dei costi per gli autoconsumi le perdite di rete e il gas non contabilizzato, applicato ai punti di uscita e dove i costi operativi riconosciuti sono attribuiti alla quota di costo da recuperare mediante l'applicazione dei corrispettivi capacitivi determinati sulla base della metodologia dei prezzi di riferimento; tale ipotesi, appare di semplice attuazione in quanto prevede l'applicazione del corrispettivo ai soli punti di uscita ed inoltre la quota di costi operativi di natura fissa verrebbe recuperata, proprio in virtù di questa caratteristica, attraverso corrispettivi capacitivi.

***S 20. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale***

Per le nuove imprese che operano su tratti di Rete Nazionale isolate, l'applicazione di un vincolo sui ricavi basato sui prelievi dei soli utenti di quel tratto di rete non pare coerente con la prassi applicata per le estensioni di tratti di Rete Nazionale non isolate.

Il fatto che si tratti di Rete Nazionale isolate, ad avviso di SGI, non giustifica un diverso trattamento, che anzi sembra orientarsi in maniera diametralmente opposta alle indicazioni contenute nel Decreto Letta, secondo cui il regime tariffario deve evitare di penalizzare quelle aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali.



#### ***S 22. Osservazioni in merito ai criteri di perequazione dei ricavi***

SGI condivide la necessità di definire un meccanismo di perequazione tra imprese di trasporto, che trasferisca la quota parte dei ricavi di pertinenza della rete di trasporto regionale alle imprese di trasporto nazionale, prevedendo anche la regolazione delle partite economiche di competenza di ciascun gestore in corso d'anno. Ad ogni modo, a parere della scrivente, la necessità di prevedere la risoluzione di partite economiche in corso d'anno tra le imprese di trasporto, richiede da parte dell'Autorità la definizione di meccanismi di perequazione tali da evitare la fase di "negoiazione" tra le parti che spesso accompagna la stipula degli accordi di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto e che in diverse occasioni ha portato a ritardi nella definizione degli stessi.

Anche per la perequazione attualmente esistente per i ricavi di rete regionale sarebbe opportuno prevedere la risoluzione di partite economiche in corso d'anno tra le imprese di trasporto.

SGI ritiene opportuno che, qualunque sia la soluzione adottata dall'Autorità, vi sia una parità di trattamento tra ricavi di rete regionale e ricavi di rete nazionale relativamente alle tempistiche di definizione dei quantitativi oggetto di perequazione.

#### ***S 24. Osservazioni in merito alla gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi***

SGI ritiene opportuno che qualunque modifica della gestione dei fattori correttivi debba prescindere dal segno positivo o negativo di tali somme.