

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n. 512/2018/R/GAS  
Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto  
periodo di regolazione (5PRT) – *Orientamenti finali***

San Donato Milanese, 17 dicembre 2018

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 512/2018/R/GAS “*Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo regolatorio (5PRT) – Orientamenti Finali*” (di seguito: DCO).

I criteri tariffari devono essere certamente definiti in linea con i principi del Codice TAR, ma al contempo considerare:

- da un lato, le specificità del sistema del gas in Italia e del suo quadro regolatorio, come verrà richiamato più avanti in relazione ad alcuni degli aspetti posti in consultazione;
- dall’altro, lo scenario di mercato attuale, caratterizzato da imprevedibilità e concorrenzialità molto maggiori rispetto al passato e da una conseguente minor disponibilità degli operatori ad assumere impegni di lungo termine data la maggiore rischiosità degli stessi.

A proposito della rischiosità di impegni di lungo termine, va osservato che il quadro regolatorio attuale disincentiva la stipula di contratti di trasporto di medio/lungo termine poiché espone gli utenti a rischi difficilmente sostenibili connessi alle variazioni, anche significative, delle tariffe di trasporto. È pertanto necessario attenuare, se non eliminare tali rischi. Per consentire agli utenti di prenotare consapevolmente capacità di trasporto anche su periodi superiori all’anno, e compiere quindi altrettanto consapevolmente scelte di approvvigionamento, è quantomeno necessario che le tariffe siano prevedibili e il più possibile stabili, anche su orizzonti di medio-lungo termine. Inoltre, è necessario valutare l’opportunità di introdurre strumenti regolatori per promuovere il conferimento di capacità *long term*, in grado di offrire al sistema una indicazione dei flussi di gas prevedibili nel medio e lungo termine.

Come già osservato nelle precedenti consultazioni, riteniamo fondamentale che i nuovi criteri tariffari per il quinto periodo regolatorio siano definiti perseguendo in via prioritaria gli obiettivi di promozione di un uso efficiente delle infrastrutture. Un uso efficiente delle infrastrutture presuppone criteri tariffari che siano:

- in grado di garantire l’efficienza produttiva, evitando in particolare livelli eccessivi ed eccessive differenze tra le varie tariffe agli *entry*, con potenziali impatti negativi su alcune direttrici di importazione e conseguenti distorsioni nei flussi di approvvigionamento e nel *merit-order* economico delle fonti, che possono rendere preferibile importare gas da fonti con prezzi della *commodity* più elevati e ridurre l’attrattività del mercato gas italiano;
- in grado di perseguire l’efficienza allocativa, garantendo per quanto possibile che i vari clienti finali sostengano costi coerenti con i benefici ad essi apportati ed evitando effetti distorsivi a carico di alcune tipologie di utilizzatori del gas.

Indipendentemente dalla metodologia tariffaria che sarà adottata, è inoltre necessaria l’introduzione di meccanismi di riconoscimento tariffario per il trasportatore che si basino sui costi efficienti sostenuti, come da orientamenti recentemente già espressi da Arera. Deve inoltre essere fatta una attenta valutazione sull’allocazione dei costi relativi ai nuovi investimenti infrastrutturali, per evitare che questi ultimi possano avere impatti generalizzati sulle tariffe con effetti negativi sulla competitività del mercato Italia.

Entrando nel merito dei criteri e della metodologia tariffaria per il nuovo periodo regolatorio, si ribadisce anzitutto la condivisione per il criterio adottato a suo tempo da Arera per definire la ripartizione *entry/exit* dei costi di trasporto su rete nazionale nel corso del periodo transitorio 2018-2019, basato sul livello di utilizzo delle capacità di trasporto ai punti di entrata. Tale criterio, a nostro avviso, rappresenta una buona approssimazione del rapporto tra i costi infrastrutturali effettivamente funzionali all’attività di trasporto necessaria a servire il mercato nazionale ed i costi associati a capacità strumentali a soddisfare esigenze di sicurezza e competitività del sistema nazionale e/o a servire altri mercati (anche esteri in prospettiva): nel rispetto di un principio di allocazione dei costi secondo una logica che rifletta i benefici apportati ed eviti sussidi incrociati, i costi della prima tipologia devono essere allocati agli utenti del trasporto ai punti di entrata, mentre i costi per la sicurezza devono essere recuperati a valle del Punto di Scambio Virtuale (PSV)

sugli utenti che ne beneficiano a livello nazionale e presso i Paesi esteri, proporzionalmente ai benefici che questi ne traggono.

Ciò premesso, per il prossimo periodo di regolazione la ripartizione *entry/exit* a suo tempo definita deve essere soggetta ad aggiornamento per tenere conto delle importanti discontinuità che si ravvisano nel sistema gas a partire da ottobre 2019 e nel corso del prossimo periodo di regolazione, legate alla scadenza dei contratti di trasporto LT e alla prevista entrata in esercizio di nuove infrastrutture di importazione. Queste discontinuità determineranno un utilizzo fisico delle infrastrutture profondamente differente rispetto a quello verificatosi negli anni precedenti (sulla base del quale è stata adottata la ripartizione *entry/exit* attuale 40/60, o 28/72 per effetto della futura inclusione della rete di trasporto regionale nella metodologia dei prezzi di riferimento) e la ripartizione *entry/exit* dovrà riflettere tali sviluppi: la ripartizione *entry/exit* non deve essere considerata un input statico del modello tariffario, bensì una variabile da adattare nel tempo, ancor meglio in un'ottica "*forward-looking*" in funzione dell'evoluzione delle condizioni di mercato e sulla base di una opportuna previsione dell'effettivo utilizzo fisico della capacità di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata.

In merito alla prospettata riduzione del 50% dei costi di trasporto capacitivi da/verso stoccaggio si osserva quanto segue.

La corretta ricostruzione che l'Arera riporta al paragrafo 21.13 del DCO evidenzia come una eventuale riduzione dei corrispettivi di trasporto da/verso stoccaggio non si tradurrebbe in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio. Per tale motivo, in Italia sembra mancare il presupposto del NC TAR per applicare anche il minimo sconto possibile previsto dal NC TAR stesso alla tariffa di trasporto da/verso stoccaggio. Anzi, nel caso di applicazione di tale sconto nel sistema italiano, non solo non ci sarebbe alcun impatto sulle tariffe corrisposte dagli utilizzatori dello stoccaggio, ma si andrebbe ad incidere negativamente sulla generalità degli *shipper* e sul livello di concorrenzialità del PSV posto che, per recuperare tale sconto, subirebbero un incremento anche i corrispettivi in corrispondenza degli altri punti di *entry*.

Pertanto, tenuto conto che dall'eventuale applicazione dello sconto nel contesto italiano possono derivare effetti distorsivi e parzialmente opposti agli obiettivi del NC TAR in materia e avendo l'attuale regolazione già indirizzato tali obiettivi del NC TAR di non "pesare" impropriamente sugli utilizzatori dello stoccaggio e di promuovere l'uso efficiente delle infrastrutture di stoccaggio, riteniamo che non sia opportuno riconoscere alcuno sconto in corrispondenza dei punti di entrata/uscita da/verso stoccaggio e che vi siano razionali solidi, ancorati alle specificità del quadro regolatorio italiano, per argomentare una deviazione dalle previsioni del Codice in tal senso.

In subordine, qualora nonostante le considerazioni di cui sopra l'Arera valutasse comunque opportuno riconoscere la riduzione del 50% dei costi capacitivi da/verso stoccaggio, riteniamo che tale riduzione debba essere equiparata ad un intervento sulle tariffe di stoccaggio e, di conseguenza, recuperata attraverso la componente CRV<sub>OS</sub> e non attraverso le rimanenti tariffe di *entry* e di *exit*. Le tariffe che verrebbero fatte oggetto di tale sconto rappresentano infatti costi strettamente funzionali all'utilizzo dei servizi di stoccaggio e, coerentemente con gli orientamenti già attuati nella regolazione italiana, è del tutto ragionevole che rimangano a carico degli utenti finali che ne traggono i benefici, in termini di flessibilità e sicurezza delle forniture. Peraltro, tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili, a nostro avviso il CRV<sub>OS</sub> andrebbe applicato esclusivamente in corrispondenza dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. *city gate*).

In merito alle modalità di recupero dei costi (*missing revenues*) corrispondenti all'utilizzo differito delle capacità fatte oggetto di "*reshuffling*" ai sensi della delibera 666/2017/R/gas, prospettato al paragrafo 31.3 del DCO, si ritiene che i mancati ricavi che si genereranno per SRG per effetto dell'utilizzo da parte dei soggetti titolari della capacità precedentemente "*reshufflata*" debbano essere ragionevolmente recuperati mediante la componente CV<sub>FC</sub> o, comunque, in modalità coerente con gli orientamenti espressi e attuati dall'ARERA nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019.

Effettuare tale recupero sulle tariffe di *entry* non sembra coerente con gli orientamenti espressi e attuati dall'Arera già nella regolazione del periodo transitorio 2018-2019. In particolare, la ripartizione del costo della

rete di trasporto nazionale tra *entry* ed *exit* (in misura 40/60 per il periodo 2018-2019, che si traduce poi dal 2020 nella ripartizione 28/72 per effetto dell'inclusione della rete di trasporto regionale nel modello tariffario) si basa, come detto, sul condivisibile criterio del livello di utilizzo fisico delle capacità di importazione agli *entry*, con l'effetto, anch'esso pienamente condivisibile, di ridurre i costi logistici che concorrono al disallineamento di prezzo tra il PSV e gli *hub* interconnessi. Prevedere che il recupero degli oneri legati al *reshuffling* debba essere operato in corrispondenza dei punti di *entry* va in contraddizione con tale logica, che è invece adeguata al cambiamento del contesto di mercato. I ricavi "mancanti" per effetto del *reshuffling* derivano infatti da capacità il cui utilizzo fisico è stato differito nel tempo, ma che sono state comunque già pagate: in tal senso appare ragionevole assimilare questi ricavi mancanti a fattispecie di costo generate da capacità di *entry* "sovrabbondanti" rispetto alle esigenze di utilizzo fisico e di trasporto per il mercato nazionale, da trattare quindi coerentemente a quanto fatto nell'ambito della metodologia che ha condotto alla definizione della ripartizione *entry/exit* 40/60 del periodo transitorio 2018-2019: ossia attraverso un recupero sulle *exit* o comunque sugli utenti finali che ne traggono i relativi benefici, coerentemente con la natura di costi infrastrutturali non funzionali al costo di trasporto ma ad esigenze di sicurezza del sistema.

*S1. 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.*

Si condivide la proposta dell'Autorità di confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che contemperati adeguatamente sia la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario, sia l'esigenza che lo stesso venga rivisto in tempo per adeguarsi alle evoluzioni di mercato.

Si ritiene opportuno escludere una durata triennale anche in modo da conservare la coerenza della durata del periodo di regolazione del servizio di trasporto del gas naturale con la durata dei periodi regolatori relativi ai servizi regolati di stoccaggio del gas naturale e di rigassificazione del Gnl.

*S2. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo.*

Il mutato contesto di mercato, che rivela la presenza di una dotazione infrastrutturale eccedente quella funzionale a garantire la fornitura dei clienti anche nel medio termine, rende necessario introdurre meccanismi di selezione degli investimenti basati su metodologie di analisi costi benefici (ACB).

Ciò premesso, si condivide l'orientamento dell'Autorità di voler introdurre un approccio regolatorio in chiave di controllo complessivo della spesa attraverso logiche di riconoscimento dei costi basate sulla spesa totale (*totex*). Ciò si auspica che avvenga in coordinamento con le valutazioni dei Piani decennali di sviluppo, monitorando in particolare la coerenza con gli investimenti e i costi associati ivi previsti, e indagando il motivo di eventuali scostamenti dei costi preventivati nei Piani e utilizzati ai fini dell'ACB, rispetto ai costi effettivamente sostenuti.

In merito alla gestione/regolazione dei progetti di investimento riteniamo che l'applicazione della *Cross-Border Cost Allocation* (CBCA) ai soli PIC non rispecchi le effettive esigenze. Come già espresso in precedenti consultazioni, la scrivente società ritiene che, al pari dei progetti identificati come PIC a cui è applicabile la CBCA, il medesimo approccio dovrebbe essere adottato anche in relazione a progetti infrastrutturali di tipo *cross-border* non identificati come PIC, stante l'utilità per i Paesi limitrofi e la conseguente ragionevole necessità di contribuzione, da parte di questi ultimi, al recupero del costo delle infrastrutture proporzionalmente ai benefici conseguibili.

*S3. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione del capitale investito riconosciuto.*

Sosteniamo la proposta dell'Autorità di introdurre specifiche misure regolatorie che incentivino le imprese di trasporto ad operarsi per ottenere l'erogazione di contributi pubblici di natura comunitaria a copertura dei costi infrastrutturali.

*S4. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito alla definizione del  $\theta$ .*

Non si ha evidenza di un aumento negli ultimi anni della rischiosità media del settore tale da giustificare l'aumento del  $\theta$ .

*S5. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento.*

Siamo d'accordo che l'eventuale accorciamento delle vite utili tariffarie dei cespiti, riflettendosi sul costo del servizio, renderebbe senz'altro più onerosa la fruizione del servizio stesso e, paradossalmente, anche la fase di transizione verso un sistema energetico sostenibile. Nel medio periodo, infatti, il ruolo delle infrastrutture di trasporto gas non è affatto in discussione e, anzi, emergono nuove prospettive di utilizzo connesse al possibile sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative integrate gas-elettrico e all'immissione in rete di bio-metano. Pertanto, riteniamo opportuno mantenere quantomeno le attuali durate delle vite utili per il calcolo dei ricavi riconosciuti, verificandone eventualmente la coerenza con le vite utili effettive. In questo modo è possibile garantire una maggior aderenza della remunerazione riconosciuta alle imprese di trasporto alla effettiva utilità dei cespiti, coerente con i valori iscritti a bilancio.

*S6. Osservazioni in merito alla determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti*

Si condividono gli orientamenti espressi dall'Autorità.

*S8. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.*

Proponiamo di applicare, a copertura di costi operativi, autoconsumi, perdite di rete e GNC, un corrispettivo variabile indifferenziato applicato ai punti di uscita, ad esclusione dei punti di uscita verso stoccaggio per evitare un'ingiustificata duplicata applicazione dei corrispettivi variabili.

È condivisibile che le imprese di trasporto si approvvigionino dei quantitativi necessari nell'ambito del mercato centralizzato del gas naturale e, in ragione di ciò, che la valorizzazione dei quantitativi riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC avvenga sulla base delle quotazioni disponibili dei prodotti a termine con consegna al PSV nell'anno tariffario, tenendo conto del profilo con le quali tali risorse si rendono necessarie.

Si auspica inoltre l'introduzione, quanto prima, di incentivi per la riduzione dei livelli di perdite della rete di trasporto.

**S9. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione.**

Accogliamo con favore e sosteniamo l'orientamento dell'Autorità di introdurre logiche di maggiore selettività nelle decisioni di investimento, la cui remunerazione e incentivazione dipende dai risultati del rapporto Benefici/Costi e dall'ACB, che individuano l'effettivo grado di utilità dell'investimento (incluso nel Piano di sviluppo) per il sistema.

Per evitare distorsioni nel meccanismo di incentivazione dei nuovi investimenti, riteniamo opportuno che nel calcolo del rapporto Benefici/Costi siano considerati esclusivamente i benefici dell'investimento effettivamente arrecati al sistema nazionale e i relativi costi imputabili. Questi ultimi dovrebbero infatti essere attribuiti correttamente, in proporzione ai benefici che il Paese trae dall'investimento.

Una volta determinata la quota del costo d'investimento attribuibile all'Italia, per la sua corretta allocazione in corrispondenza dei punti di entrata e di uscita è poi necessario valutare quali di questi costi siano associati a:

- le capacità effettivamente funzionali alle esigenze di trasporto per servire il mercato domestico (i cui costi è corretto che continuino ad essere allocati agli *entry/exit* sugli utenti che servono clienti in Italia);
- le capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema, che dovrebbero essere sostenuti dai clienti che ne beneficiano.

In aggiunta, al fine di incentivare ulteriormente il trasportatore ad effettuare le migliori stime possibili del costo di investimento e minimizzare la differenza tra costi stimati di investimento e costi effettivi, proponiamo di prevedere che qualora il costo effettivo di investimento sia superiore al costo stimato, tale differenza sia remunerata ad un livello inferiore rispetto alla remunerazione base.

**S10. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento.**

Non si ravvisano controindicazioni a confermare le attuali disposizioni in merito alle modalità di copertura dei costi relativi al servizio di bilanciamento operativo della rete.

Naturalmente il livello di costi riconosciuti dovrà considerare la modifica, prospettata dall'ARERA nel DCO 462/2018/R/GAS, delle modalità di approvvigionamento sul mercato, a opera di Snam Rete Gas, delle risorse per garantire il bilanciamento operativo della rete di trasporto, in luogo dell'attuale soluzione che prevede capacità di stoccaggio nelle disponibilità di Snam Rete Gas.

## ORIENTAMENTI IN MATERIA DI DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO

*S12. Osservazioni in merito all'identificazione ai fini tariffari dei servizi forniti dalle imprese di trasporto e alla definizione del servizio di trasporto.*

L'inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto su rete regionale nel perimetro dei ricavi recuperati tramite tariffe *entry/exit* comporta, come correttamente prospettato dall'Autorità, un aggiustamento della ripartizione *entry/exit* (da 40/60 a 28/72) in modo da operare la traslazione di tali ricavi sulle tariffe di *exit*. Tuttavia, va osservato che la traslazione di tali ricavi indistintamente su tutte le *exit*, domestiche e *cross-border*, potrebbe avere effetti distorsivi sugli scambi transfrontalieri in esportazione e comportare sussidi incrociati: andrebbe pertanto operato un aggiustamento in modo da consentire il recupero dei costi di trasporto afferenti alla rete regionale sui soli punti di uscita intra-sistemici.

*S13. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili.*

Al fine di incentivare il conferimento dello stoccaggio a vantaggio della sicurezza delle forniture, sarebbe preferibile non applicare la componente variabile di cui all'ipotesi 2 del DCO ai punti di uscita verso stoccaggio. Prevedere l'applicazione del corrispettivo variabile in corrispondenza del punto di uscita verso *hub* stoccaggio comporterebbe, ingiustificatamente, che il gas stoccato venga gravato per due volte del CV (la prima volta all'atto dell'immissione nel sito di stoccaggio, la seconda all'atto della riconsegna del gas ai PdR della rete).

Di conseguenza, ai fini del dimensionamento del corrispettivo unitario variabile CV non devono essere considerati i quantitativi di gas immessi in stoccaggio.

Come già espresso nell'ambito della risposta al DCO 182/2018/R/GAS, si ribadisce pertanto la preferenza per l'applicazione di un corrispettivo variabile indifferenziato ai punti di uscita, a esclusione dei punti di uscita verso stoccaggio.

In aggiunta, riteniamo che non debba essere applicato il corrispettivo per la copertura dei costi variabili (componente *commodity*) ai "controflussi virtuali" nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di interconnessione con le esportazioni, in quanto non generano costi effettivi.

*S14. Osservazioni in merito al corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.*

Condividiamo l'introduzione del CV<sub>FC</sub> come strumento per recuperare i mancati ricavi, consentendo così maggior prevedibilità e maggior stabilità dei livelli dei corrispettivi capacitivi della tariffa di trasporto.

Come accennato nella parte iniziale dedicata alle considerazioni di carattere generale, il corrispettivo può essere opportunamente utilizzato anche per un corretto recupero degli oneri connessi al c.d. "*reshuffling*".

*S15. Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.*

Si rimanda alle considerazioni riportate nella parte introduttiva.

*S 18. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento.*

Si ritiene condivisibile l'applicazione, nel nuovo periodo regolatorio, della metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità ("*Capacity Weighted Distance*" o CWD). Come argomentato nella parte introduttiva, si richiama tuttavia la necessità di rivedere alcuni elementi della metodologia complessiva, in relazione all'applicazione di uno sconto alle tariffe di *entry/exit* da stoccaggio e al recupero dei costi (*missing revenues*) corrispondenti all'utilizzo differito delle capacità fatte oggetto di "reshuffling".

**ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIORI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

*S 19. Osservazioni in merito a moltiplicatori, fattori stagionali e capacità interrompibile.*

Si ritiene condivisibile la conferma dell'attuale set di moltiplicatori.

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

In un'ottica di semplificazione e trasparenza, si ritiene condivisibile l'adozione di metodologie semplificate per la tariffazione delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale.

*S 21. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura.*

Ai fini di introdurre un'incentivazione alla cessione della proprietà dell'impianto di misura all'impresa di trasporto, maggiormente coerente con l'assetto che mira ad attribuire all'impresa maggiore di trasporto l'attività e la responsabilità sia del *meter reading* sia del *metering*, a nostro avviso anziché garantire la neutralità nella scelta tra (i) mantenere la proprietà dell'impianto, oppure (ii) cederne la titolarità all'impresa di trasporto a fronte del pagamento di un corrispettivo, si potrebbe introdurre un incentivo alla cessione dell'impianto all'impresa di trasporto.