

**DCO 512/2018/R/GAS**  
**Criteria di regolazione tariffaria per il**  
**servizio di trasporto e misura del gas**  
**naturale per il quinto periodo di**  
**regolazione**

**Orientamenti finali**

***Commenti e proposte Anigas***

Milano, 18 dicembre 2018

## **PREMESSA**

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti finali delineati nel documento di consultazione (di seguito anche DCO) 512/2018/R/gas con riferimento ai criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT).

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

Anigas innanzitutto ringrazia per il seminario organizzato lo scorso 5 dicembre, in quanto ritiene fondamentale prevedere momenti di confronto e chiarimento sulle proposte formulate dall'Autorità nel DCO.

In generale, Anigas rimanda alle osservazioni generali di cui ai precedenti *Position Paper* trasmessi in risposta ai DCO 413/2017, 182/2018, 347/2018 e 374/2018 in cui sono state espresse considerazioni relative allo scenario di contesto e agli obiettivi da perseguire con la regolazione tariffaria del trasporto del 5PRT, nonché osservazioni puntuali con riferimento ai criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura per il 5PR.

Con riferimento agli orientamenti finali formulati nel DCO 512/2018, ci preme evidenziare la necessità che i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto del 5PR siano definiti perseguendo quanto più possibile **l'obiettivo generale di efficienza e competitività del sistema gas italiano** e garantendo al contempo la **prevedibilità e la stabilità tariffaria**.

Fermo restando la completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore e fermo restando la necessità di definire criteri funzionali a determinare ricavi riconosciuti che limitino i fenomeni di *under-over recovery*, Anigas ritiene che questo processo di revisione dei criteri tariffari per il 5PRT sia l'occasione per un **ripensamento dei criteri di allocazione dei costi riconosciuti**, anche in ottica innovativa, **funzionale alla definizione di corrispettivi tariffari che perseguano un uso efficiente delle infrastrutture e del sistema gas nel suo complesso** e, di conseguenza promuovano la liquidità e l'attrattività del mercato gas italiano ed insieme la sicurezza delle forniture e diversificazione delle fonti.

Appare infatti opportuna una **maggiore selettività nell'individuazione dei criteri di allocazione dei costi**, tenendo conto delle differenti finalità delle infrastrutture (alcune funzionali alla sicurezza degli approvvigionamenti, altre alla competitività delle fonti di approvvigionamento, altre alle esportazioni, etc) e dell'evoluzione del settore del gas e del ruolo che le infrastrutture del gas assumeranno nel medio-lungo periodo.

Una diversa allocazione dei costi relativi alla rete di trasporto nazionale, con riduzione delle *entry*, favorirebbe la diminuzione del *gap* di prezzo della *commodity* tra il PSV e gli *hub* dell'Europa settentrionale, con benefici in termini di competitività del mercato gas italiano.

I corrispettivi tariffari di *entry*, in particolare in un Paese importatore come il nostro in cui l'*import* copre circa il 90% della domanda, sono elemento rilevante per la **competitività e il corretto funzionamento del mercato**, oltre alla sicurezza degli approvvigionamenti e la stabilità tariffaria. Infatti, tariffe fortemente sperequate possono generare distorsioni modificando il "*merit order*" tra le fonti di importazione, che, fatto salvo l'elemento di una certa riflettività dei costi, dovrebbero competere tra loro in base al prezzo della materia prima gas piuttosto che in base ai costi di logistica.

Una struttura tariffaria disegnata in maniera tale da favorire la **concorrenza sulla materia prima** contribuirebbe a perseguire anche **l'integrazione del mercato italiano con quello europeo**, valorizzando peraltro il ruolo del mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo. Concorrenza e competitività che richiedono un'armonizzazione e una stabilità delle tariffe di trasporto che si possono perseguire partendo proprio dalla struttura fisica della rete.

**L'opportunità di definire nuove modalità di allocazione dei costi di trasporto**, che potrebbero essere disegnate in funzione dei benefici che taluni investimenti di capacità di trasporto apportano a certe tipologie di clienti finali, **risulta ancora più urgente alla luce degli orientamenti di definizione delle tariffe di trasporto da parte dei Regolatori dei vicini Paesi europei**, come ad esempio **la Germania**, che tra le **proposte in consultazione ne ha posta una che porterebbe a un significativo aumento del costo di trasporto del gas in transito verso l'Italia** stando ad un studio realizzato da *Frontier Economics*, ma non ufficialmente validato dal Regolatore tedesco. In questo senso non è da escludere che anche l'Austria possa decidere elementi tariffari che contribuiscano a sostenere uno spread alto rispetto ai paesi del nord all'interno della propria procedura di implementazione del TAR code, al momento non ancora avviata.

Anche la SEN, richiamando gli obiettivi di resilienza, sicurezza e competitività, auspica un adeguamento dell'attuale struttura tariffaria del trasporto, nel rispetto del Codice TAR, per renderla funzionale al nuovo contesto internazionale di mercato, tenuto conto del mutato utilizzo delle infrastrutture che si è verificato negli ultimi anni e che vi sarà in futuro anche per effetto della prossima scadenza di molti contratti LT (fine 2019). Tariffe di *entry* "eccessive" rispetto alla disponibilità a pagare degli utenti non solo compromettono la sicurezza del sistema e la concorrenza dell'offerta, ma rischiano di innescare un circolo vizioso legato ad una sistematica sotto-prenotazione della capacità ed un conseguente sistematico aumento delle tariffe, che nel medio termine, stante la garanzia del conseguimento dei ricavi riconosciuti a beneficio delle imprese di trasporto, può minare la tenuta del sistema nel suo complesso. In quest'ottica, laddove per ragioni diverse non fosse possibile ridurre il livello delle tariffe, sarebbe opportuno valutare altri

elementi che contribuiscono alla loro definizione, come ad esempio la durata convenzionale dei periodi di ammortamento.

Anche tenuto conto che il 42% della energia elettrica immessa nel sistema elettrico italiano è derivante dal gas naturale, il criterio di allocazione dei costi dovrebbe 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, nel rispetto di un principio di allocazione dei costi secondo una logica che rifletta i benefici apportati ed eviti sussidi incrociati.

Con riferimento ai corrispettivi tariffari, si segnala inoltre l'importanza per gli operatori che il quadro tariffario di riferimento sia quanto più certo e che il **valore delle tariffe di trasporto e delle relative componenti addizionali** alle medesime **sia quanto più stabile e prevedibile**, in quanto l'incertezza sull'evoluzione dei corrispettivi annui e un loro eventuale andamento altalenante rappresentano elementi critici per le strategie commerciali di approvvigionamento e per lo sviluppo di un mercato italiano liquido, efficiente e competitivo.

**Rispetto al 2019, i corrispettivi tariffari indicativi per l'anno 2020 e il costo del servizio di trasporto per le diverse tipologie di clienti finali appaiono infatti radicalmente innovati** per effetto dell'implementazione delle disposizioni del Codice TAR – i cui criteri non risultano ancora del tutto coerenti con la creazione di un mercato unico del gas europeo e il cosiddetto *gas target model UE* in quanto prevede l'applicazione dei corrispettivi di trasporto in funzione dei confini nazionali dei singoli Stati Membri.

A tale discontinuità, è prevedibile si aggiungeranno gli effetti del mutamento del contesto regolatorio a seguito dell'implementazione della riforma delle modalità di conferimento della capacità di trasporto ai *city gates*, accompagnata dalla riforma della disciplina del *Settlement*, la revisione del sistema di bilanciamento e la prevista rimozione della tutela di prezzo per i clienti finali.

Posto che anche tali ulteriori modifiche regolatorie avranno impatti non trascurabili sugli operatori e sul costo del trasporto ai clienti finali, si segnala fin da ora la necessità che **l'Autorità implementi le diverse riforme in modo coordinato, definendo con congruo anticipo il quadro di riferimento e perseguendo per quanto possibile la stabilità e la prevedibilità, sia in termini di costi annui da riconoscere alle imprese di trasporto, sia in termini di corrispettivi tariffari e di costo del servizio di trasporto.**

A tal proposito, si pone all'attenzione dell'Autorità l'opportunità di valutare meccanismi finalizzati a mantenere separati, nel periodo transitorio gennaio – settembre 2020 e, in generale, per l'AT 2019/20, i conferimenti ai punti di uscita della rete nazionale di trasporto verso le aree di prelievo dai conferimenti alle riconsegne, secondo le disposizioni del Codice di Rete attualmente in vigore. A tali due tipologie di conferimenti

di capacità (in uscita e in riconsegna) potrebbero essere applicati corrispettivi desumibili a partire dal corrispettivo unitario “*bundled*” pubblicato per l’anno 2020, pur garantendo a ciascuna impresa di trasporto il gettito coerente con i propri ricavi di riferimento.

Inoltre, si suggerisce che insieme alla pubblicazione dei criteri di regolazione tariffaria a marzo 2019 l’Autorità preveda la pubblicazione di un esempio chiarificatore delle modalità di applicazione delle tariffe di trasporto nel Q4 2019 e nel 2020, in coordinamento con le previste modalità di conferimento delle capacità.

Ciò aiuterebbe infatti gli operatori a sgombrare il campo da eventuali incertezze applicative e a prevedere con congruo anticipo gli impatti delle diverse modifiche regolatorie, con tempi coerenti con l’avvio delle campagne commerciali per l’anno termico 2019/2020. A tal fine si evidenzia la necessità che sia garantito agli operatori il mantenimento del principio che costi sostenuti per il trasporto siano “passanti”.

Si coglie infine l’occasione per segnalare l’opportunità di definire *ex ante* e in modo trasparente le modalità per gestire gli scostamenti dei ricavi riconosciuti per il servizio di trasporto riconducibili all’aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito ai sensi della disciplina del TIWACC, date le diverse tempistiche di approvazione previste dall’Autorità.

## **OSSERVAZIONI PUNTUALI AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE**

### **Durata del periodo di regolazione**

***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.***

Si ritiene condivisibile confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che soddisfi la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario.

L'introduzione di schemi di regolazione orientati alla logica *totex* potrà avvenire nel periodo regolatorio successivo, a seguito di opportuna consultazione in merito, pur prevedendo già nel 5PRT alcuni elementi che possano favorire la transizione verso logiche di riconoscimento basate sulla spesa totale.

### **Criteri di riconoscimento del costo**

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

Anigas condivide i principi generali per il riconoscimento dei costi di capitale e dei costi operativi sostenuti dalle imprese di trasporto, nonché l'opportunità di avviare una revisione degli attuali criteri di riconoscimento dei costi basati sulla spesa effettiva sperimentando l'introduzione di logiche di riconoscimento basate sulla spesa totale, mediante:

- un crescente coordinamento tra i principi di riconoscimento tariffario degli investimenti e gli esiti delle valutazioni dei Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto (Piani), in una logica di maggiore selettività secondo logiche *output based* delle ulteriori esigenze di sviluppo infrastrutturale e/o rinnovo delle reti esistenti;
- una trasparente pianificazione degli interventi di sviluppo, sia in termini di obiettivi e benefici perseguiti che con riferimento alla determinazione della spesa annua, rendendo nota *ex ante* la migliore stima dei ricavi prospettici del servizio di trasporto da riconoscere su base annua, tenuto conto degli investimenti previsti nei Piani, a beneficio di una maggiore trasparenza e prevedibilità dell'andamento tendenziale dei corrispettivi tariffari da parte degli utenti;
- una specifica attività di monitoraggio degli investimenti effettuati e degli obiettivi conseguiti: a tal proposito, si accoglie con favore la previsione di messa a disposizione degli utenti del rapporto di confronti degli output effettivamente conseguiti con quelli dichiarati in sede di redazione del Piano e utilizzati ai fini

dell'ACB, nell'ottica di maggiore trasparenza, verificabilità e misurabilità degli obiettivi prefissati;

- una specifica analisi degli eventuali scostamenti tra i costi preventivati nei Piani e utilizzati ai fini dell'ACB, rispetto ai costi effettivamente sostenuti.

### **Determinazione del capitale investito riconosciuto**

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

Si condividono le previsioni dell'Autorità in merito ai criteri di determinazione del capitale investito riconosciuto. In particolare, si condivide la previsione di utilizzare i fattori correttivi per gestire eventuali scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e quelli definitivi.

A tal proposito, con riferimento agli effetti dell'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) per il servizio di trasporto del gas naturale per il periodo 2019-2021 di cui alla delibera 639/2018/R/com, Anigas ha già evidenziato come tale aggiornamento non può essere effettuato a valere sulle tariffe di trasporto per il 2019 già approvate nel maggio scorso (ai sensi dell'art. 29 del TAR Code) ma dovrà trovare copertura nell'ambito della definizione delle tariffe per l'anno 2021, mediante il sopra richiamato fattore correttivo di recupero degli scostamenti.

#### ***S 4. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito alla definizione del $\beta_{asset}$ .***

Si condividono le valutazioni dell'Autorità in merito al mantenimento del parametro  $\beta_{asset}$  per il 5PRT in linea con quello attuale.

### **Determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti**

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

Anigas evidenzia l'opportunità di determinare i costi operativi (ai fini della tariffe del 2020) con riferimento ai dati di pre-consuntivo dell'anno 2018 in luogo dei dati dei bilanci certificati e dei conti annuali separati relativi all'anno 2017.

Si condivide l'opportunità di confermare il principio della simmetrica ripartizione tra utenti ed imprese delle maggiori efficienze di costo realizzate rispetto agli obiettivi fissati dall'Autorità (*profit sharing* del 50%). Tuttavia, nel caso in cui il costo riconosciuto nell'anno t-2 risultasse inferiore al costo effettivo dell'operatore nel medesimo anno,

riteniamo auspicabile prevedere un livello di costo riconosciuto per l'anno t più allineato al costo effettivo.

#### ***S 7. Osservazioni in merito ai costi relativi al sistema di Emission Trading.***

Anigas condivide l'introduzione dei criteri regolatori delineati per il riconoscimento dei costi relativi all'acquisto sul mercato dei titoli ETS, incentivando il gestore della rete di trasporto ad adottare comportamenti virtuosi volti a ridurre le emissioni di CO2.

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

Anigas condivide l'introduzione di criteri di riconoscimento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato, prevedendo la neutralità del gestore della rete di trasporto rispetto ai rischi prezzo dell'approvvigionamento di tali volumi di gas.

#### **Criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale**

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

Anigas condivide l'introduzione di logiche di sviluppo maggiormente selettive degli investimenti di trasporto del gas naturale, che tengano conto anche degli esiti delle valutazioni dei Piani, al fine di massimizzare l'utilità di tali investimenti per il sistema.

Si condivide l'opportunità di prevedere per il periodo 2020-2021 un meccanismo di remunerazione transitorio elaborato in coerenza con i requisiti approvati con la delibera 468/2018, superando poi dal 2022 gli attuali criteri di incentivazione di tipo *input-based* basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione del capitale.

Come evidenziato nelle osservazioni generali, si ritiene opportuno rivedere i criteri di allocazione dei costi della capacità di trasporto, allocando i medesimi in funzione dei soggetti che ne beneficiano, prevedendo **un'allocazione dei costi relativi alla rete nazionale di trasporto alle specifiche tipologie di clienti finali nonché ai Paesi terzi direttamente e indirettamente interconnessi con l'Italia in funzione dei relativi benefici arrecati**, rivedendo gli attuali criteri di allocazione dei costi riconosciuti anche alla luce dei principi di ripartizione transfrontaliera dei costi (CBCA) di cui al Regolamento (UE) n. 347/2013.

La regolazione tariffaria dovrà infatti incentivare l'utilizzo efficiente delle infrastrutture gas del sistema Paese, stimolando comportamenti virtuosi da parte degli operatori infrastrutturali nel miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi offerti agli utenti e ai clienti finali.

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

Anigas condivide l'approccio delineato dall'Autorità e chiede che la gestione e i costi relativi alla capacità di stoccaggio da assegnare al Responsabile del Bilanciamento per il servizio di bilanciamento fisico della rete siano tenuti opportunamente separati da quelli sostenuti per l'attività di trasporto, garantendo trasparenza degli ammontari e del recupero degli eventuali scostamenti nell'ambito del corrispettivo  $CV_{FC}$  per il recupero dei ricavi riconosciuti.

**S 11. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese.**

Nessuna osservazione.

**Identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari**

**S 12. Osservazioni in merito all'identificazione ai fini tariffari dei servizi forniti dalle imprese di trasporto e alla definizione del servizio di trasporto.**

Con riferimento all'articolazione dei servizi forniti dalle imprese di trasporto, Anigas segnala come il servizio per il bilanciamento operativo della rete di trasporto sembra non possedere i requisiti stabiliti dal Codice TAR per essere incluso all'interno del perimetro dei c.d. "servizi di trasporto" definiti dallo stesso Codice. Nello specifico all'art.4 paragrafo 1 lettere a) e b) del codice TAR vengono individuati i driver di costo per i quali è possibile considerare un servizio come servizio di trasporto; in particolare: "a) i costi del servizio sono causati dai driver di costo della capacità tecnica o capacità contrattuale prevista e della distanza" e "b) i costi del servizio sono correlati all'investimento nell'infrastruttura e al funzionamento della medesima infrastruttura che fa parte del capitale investito riconosciuto per la fornitura dei servizi di trasporto." Il costo del servizio di bilanciamento operativo non si ritiene essere causato dal driver della distanza né si ritiene correlato all'investimento nell'infrastruttura. Per ragioni analoghe a quelle appena espresse circa il servizio di bilanciamento, con riferimento ai c.d. servizi accessori di cui al paragrafo 17.7 Anigas ritiene che i relativi costi non debbano essere ricompresi nel servizio di trasporto poiché non dipendono da alcuno dei driver individuati al punto a) né al punto b) dell'art.4 paragrafo 1.

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

**S 14. Osservazioni in merito al corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.**

Anigas ritiene che la previsione di applicare il corrispettivo a copertura dei costi variabili, CV, e il corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi,  $CV_{FC}$ , ai soli punti di uscita, potrebbe favorire il riallineamento del prezzo gas italiano con quello europeo e per un utilizzo più efficiente delle infrastrutture di trasporto del gas.

Si ribadisce l'opportunità che tali componenti variabili CV e  $CV_{FC}$  non vengano applicate ai volumi di gas in uscita verso impianti di stoccaggio, per evitare una doppia imposizione del corrispettivo ai volumi oggetto del servizio di stoccaggio e destinati alla modulazione dei clienti finali domestici. A tali volumi, infatti, il corrispettivo verrebbe poi nuovamente applicato ai relativi punti di riconsegna.

Al contempo si evidenzia l'opportunità che il corrispettivo variabile CV non sia applicato in caso di esportazioni virtuali in quanto si tratta di controflussi che non generano alcun costo al sistema, ma anzi li riducono.

Analogamente, nell'ipotesi in cui venisse confermata la previsione di applicazione del CV e  $CV_{FC}$  in uscita verso stoccaggio, auspichiamo che tali corrispettivi siano applicati solo in caso di flussi fisici in uscita verso stoccaggio e non anche ai controflussi.

Nelle more della revisione da parte del MiSE dei criteri di applicazione del corrispettivo  $RE_T$  ai soggetti "gasivori", i cui impatti andranno opportunamente tenuti in considerazione nell'ambito di una generalizzata crescita degli oneri variabili in capo a consumatori finali diversi da quelli industriali, si ritiene opportuno prevedere una revisione delle modalità di applicazione delle componenti addizionali alla tariffa di trasporto, relativi alla copertura degli oneri generali di sistema, promuovendo la domanda finale gas dei clienti caratterizzati da una domanda sensibile ed elastica alle variazioni di prezzo.

In particolare, Anigas evidenzia l'opportunità che anche i corrispettivi addizionali alla tariffa di trasporto siano applicati ai soli punti di riconsegna, limitandone l'applicazione ai soli *city gates*, nell'ottica di promuovere in modo efficiente l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, l'allineamento dei prezzi nazionali della commodity (PSV) con gli *hub* europei e la competitività del mercato del gas italiano.

Si potrebbe infatti prevedere che il corrispettivo  $CV^{FG}$  oggi applicato ai volumi immessi agli *entry* e il corrispettivo di stoccaggio strategico  $CS^T$ , oggi applicato ai volumi di gas importati e prodotti assoggettati a *royalties*, siano applicati ai *city gates*, in coerenza con la funzione svolta da tale risorsa.

In merito ai corrispettivi variabili CV,  $CV_{FC}$  applicati ai punti di uscita si ribadisce che **la nuova struttura tariffaria ridurrà notevolmente la resilienza degli impianti termoelettrici a gas.**

Facciamo infine notare che le situazioni di *under recovery* dei ricavi, comprese le mancate entrate eventualmente generate dal meccanismo del *reshuffling*, dovrebbero

essere recuperate a mezzo del corrispettivo  $CV_{FC}$ , che nel rispetto dei principi del TAR NC non dovrebbe incidere negativamente sulla prevedibilità delle tariffe di trasporto.

### **S 15. Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.**

Come già espresso nelle Osservazioni generali, Anigas sottolinea come l'implementazione del Codice TAR rappresenti un'occasione per un ripensamento dei criteri di allocazione dei costi del servizio riconducibili alla rete nazionale di trasporto per favorire un maggiore allineamento dei prezzi nazionali della *commodity* (PSV) con gli *hub* europei e rendere il mercato italiano competitivo rispetto agli altri mercati europei.

Come già espresso nelle osservazioni generali e nei precedenti documenti di risposta, Anigas ritiene percorribile valutare una diversa allocazione dei ricavi riconosciuti per il servizio di trasporto in forza di un principio di responsabilità dei costi generati e quindi di maggiore *cost reflectivity*, nonché per evitare sussidi incrociati tra gli utenti della rete. In particolare, i costi della capacità di importazione delle grandi infrastrutture di adduzione dovrebbero essere allocati ai clienti finali con swing stagionale dei consumi e che beneficiano di misure volte a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti anche in condizioni di emergenza.

In base alle previsioni del Regolamento EU 994/2010, come recentemente abrogato e sostituito dal Regolamento EU 2017/1938, gli Stati membri sono tenuti a mantenere un livello infrastrutturale minimo per disporre di un margine di riserva nel sistema nell'eventualità di un'interruzione dell'operatività dell'infrastruttura principale di gas (formula  $N - 1$ ). Ciò in quanto un'interruzione delle forniture di gas può danneggiare seriamente l'economia del Paese e dell'Unione con gravi conseguenze sociali, in particolare sui gruppi di clienti vulnerabili. Conseguentemente, la normativa italiana ed europea prevede che i clienti vulnerabili, tra cui i clienti civili e quelli che forniscono servizi sociali essenziali, siano da proteggere dalle interruzioni di fornitura di gas naturale.

Inoltre, i gestori dei sistemi di trasporto sono tenuti a realizzare una capacità fisica bidirezionale permanente su tutte le interconnessioni transfrontaliere, salvo esenzioni da tale obbligo. Tuttavia, la capacità bidirezionale può essere usata per approvvigionare di gas sia lo Stato membro confinante sia altri Stati lungo il corridoio di approvvigionamento di gas. I vantaggi che la realizzazione della capacità fisica bidirezionale permanente comporta per la sicurezza dell'approvvigionamento di gas devono quindi esser visti in una prospettiva più ampia, in uno spirito di solidarietà e di collaborazione più intensa.

È infatti la protezione dei clienti vulnerabili – sia dell'Italia che degli altri Paesi Membri – che in ultimo incide sul dimensionamento dei gasdotti, sugli investimenti infrastrutturali nei sistemi di trasporto (compresi gasdotti da e per stoccaggio) e sugli accordi di solidarietà che saranno allegati ai piani di emergenza nazionale.

Ne discende pertanto che anche **i costi della rete nazionale di trasporto riconducibili alle esigenze di resilienza dei sistemi e di sicurezza delle forniture dei clienti**

**vulnerabili dovrebbero trovare allocazione in una sede diversa da quella del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento**, secondo una modalità che attribuisca i costi ai soggetti che ne beneficiano e quindi ne sono in ultima istanza responsabili.

Con riferimento ai costi della rete di trasporto nazionale da allocare specificatamente nell'ambito della metodologia dei prezzi di riferimento, Anigas ritiene che la ripartizione già adottata nel periodo transitorio 2018-2019, basata sull'utilizzo della capacità, sia orientata a perseguire gli obiettivi di efficiente utilizzo delle infrastrutture e competitività del sistema.

Al fine di tenere in considerazione anche le discontinuità del contesto di mercato che si verificheranno a partire da fine 2019 (scadenza LT), e per rispondere pienamente all'obiettivo di maggiore competitività degli approvvigionamenti di gas naturale sul mercato nazionale, e di perseguire l'allineamento dei prezzi gas al PSV con il prezzo ai principali *hub* europei – anche **tenuto conto degli effetti delle probabili nuove tariffe di trasporto che saranno definite dagli Stati Membri vicini** - Anigas ritiene opportuno che per il prossimo periodo regolatorio la ripartizione *entry-exit* sia definita sulla base delle capacità previste in conferimento rispetto alle capacità tecniche.

#### ***S 16. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità.***

Anigas evidenzia la necessità che ogni mutamento tariffario sia attentamente e preventivamente valutato in modo da bilanciare l'implementazione delle normative europee con la necessità di rafforzare l'attrattività del mercato italiano ed evitare distorsioni nelle scelte delle fonti di approvvigionamento, anche in ottica di miglioramento della sicurezza, nonché rimodulando in chiave degressiva gli oneri a carico delle tipologie di grandi consumatori finali (industriali e termoelettrici), che rappresentano un elemento essenziale a sostegno dell'intera filiera gas, nell'ottica di mitigare gli effetti della ridefinizione delle quote *entry-exit* e promuovendo in modo efficiente lo sviluppo della domanda gas.

Relativamente alla metodologia dei prezzi di riferimento, Anigas coglie l'occasione per sottoporre all'Autorità l'opportunità di introdurre criteri di riduzione delle sperequazioni dei corrispettivi di *entry* al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali, favorire gli scambi sulle piattaforme di mercato nonché i transiti. Ciò permetterebbe infatti di promuovere un uso efficiente delle infrastrutture, promuovere la diversificazione degli approvvigionamenti senza distorcere le scelte degli operatori in merito alle relative strategie, nel rispetto delle esigenze di sicurezza del sistema.

Inoltre si evidenzia l'opportunità di prevedere opportuni meccanismi che sterilizzino gli effetti del previsto aumento dei corrispettivi di *entry* interconnessi con terminali di rigassificazione di GNL, in coerenza con gli obiettivi perseguiti dalla riforma dei conferimenti della capacità di rigassificazione di cui al TIRG.

Infine si evidenzia come l'inclusione dei ricavi relativi al trasporto sulle reti regionali nell'ambito del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento determini una riallocazione dei costi apparentemente in contrasto con i principi per la determinazione dei corrispettivi tariffari e in particolare con quelli – richiamati anche dal Codice TAR - di prevenire indebiti sussidi incrociati e di garantire la non distorsione degli scambi transfrontalieri, nonché di non disincentivare l'utilizzo della rete di trasporto nazionale anche ai fini dell'esportazione di gas naturale verso altri Paesi.

***S 17. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto.***

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

Posto che l'articolo 9 del Codice TAR prevede che alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio è applicato uno sconto di almeno il 50%, Anigas ritiene che i corrispettivi di trasporto da e verso stoccaggio dovrebbero essere determinati tenendo conto del contributo dello stoccaggio alla flessibilità e alla sicurezza del sistema nazionale del gas e di eventuali opzioni di arbitraggio sul costo della materia prima.

Come già in precedenza segnalato, Anigas auspica che l'ammontare relativo all'applicazione di uno sconto (50%) alla componente *capacity* del trasporto da/verso stoccaggio non sia recuperato sugli altri punti di entrata/uscita mediante il meccanismo di riproporzionamento previsto dal Codice TAR, bensì tali ammontari siano recuperati a valle del PSV, in corrispondenza dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. *city gate*), tenuto conto che l'utilizzo degli stoccaggi è funzionale alla modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili.

Anigas condivide la prevista equalizzazione dei corrispettivi relativi alle 6 aree di uscita, applicati a tutti i punti di riconsegna e la previsione di sconti legati alla distanza dei clienti finali diretti dalla rete nazionale, ovvero una differenziazione dei corrispettivi regionali sulla base della distanza, perseguendo gradualità dell'aumento del costo del servizio di trasporto dovuto al mutamento del contesto regolatorio.

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

Anigas evidenzia l'opportunità che ai punti di entrata dei terminali di rigassificazione del GNL non siano applicati moltiplicatori per i prodotti di capacità infrannuale mensile. Ciò in ottica di favorire l'utilizzo spot di tali impianti, promuovendo l'uso efficiente delle infrastrutture del sistema gas italiano. A questo proposito si fa notare che nel contesto attuale il ruolo del GNL non può che giocare un ruolo marginale, per quanto chiave, nelle forniture del mercato italiano. La logica *spot* è inerente al mercato GNL italiano del momento, quindi l'applicazione di moltiplicatori alla capacità di trasporto a breve ai punti

di accesso dai terminali non gioca alcun ruolo nella scelta delle modalità di prenotazione di capacità. La loro applicazione al contrario non fa che rendere più onerosa l'importazione di GNL in Italia.

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

Anigas ritiene che tutte le reti di trasporto di gas naturale dovrebbero essere trattate in maniera analoga, a prescindere dalla interconnessione o meno con la rete di trasporto nazionale. Analoga riflessione vale infatti anche per le reti di distribuzione isolate alimentate mediante GNL, che Anigas ritiene dovrebbero essere equiparate alle reti di distribuzione di gas naturale interconnesse con la rete di trasporto del gas.

Con riferimento alla metanizzazione della Sardegna e alla possibile realizzazione di infrastrutture che rientrino nella rete nazionale di gasdotti, posta la non interconnessione con il resto del sistema gas italiano e quindi l'impossibilità di determinare corrispettivi nella logica *entry-exit*, Anigas evidenzia l'opportunità che in tale casistica sia prevista la sola applicazione di un corrispettivo tariffario analogo al corrispettivo unico di uscita delineato dall'Autorità, prevedendo la perequazione dei relativi costi nell'ambito del sistema di definizione dei corrispettivi per i punti di uscita. In ogni caso dato che il criterio della distanza non è applicabile in quanto le reti non sarebbero interconnesse, il costo della realizzazione non può che essere sostenuto dai clienti che ne beneficiano.

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

Anigas accoglie con favore la previsione di una consultazione ad hoc finalizzata ad un riordino complessivo dell'assetto, delle responsabilità e delle modalità di erogazione del servizio di misura sull'intero perimetro del trasporto del gas naturale, nel rispetto delle normative specifiche vigenti e delle esigenze di economicità del servizio, nonché di tempestività e affidabilità dei dati di misura per un'efficiente gestione del servizio di bilanciamento.

Con riferimento all'articolazione del servizio di misura del trasporto, posta la sua classificazione come servizio non di trasporto, si condivide la definizione di una tariffa che assicuri ai clienti finali titolari di impianti di misura la neutralità tra i) mantenere la proprietà dell'impianto e ii) cederne la titolarità all'impresa di trasporto a fronte di un corrispettivo.

L'applicazione di una tariffa differenziata tra clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto e clienti finali che invece ne hanno mantenuto la titolarità appare una conseguenza naturale che non desta particolari criticità. A tal proposito si segnala la necessità che i corrispettivi di tale articolazione tariffaria differenziata siano definiti con

congruo anticipo per permettere ai clienti finali di valutare la cessione degli impianti ai gestori di rete, cessione che deve avvenire su base volontaria.

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

Nessuna osservazione

**S 23. Osservazioni in merito alla gestione a regime dei fattori correttivi.**

Anigas condivide gli orientamenti dell'Autorità in merito alla gestione a regime dei fattori correttivi per il recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity*, agli scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e quelli consuntivati, nonché quelli relativi ai ricavi da penali di scostamento laddove ancora applicate a valle della riforma dei conferimenti della capacità di trasporto prevista dal DCO 114/2018.

Si condivide la previsione di limitare la volatilità del corrispettivo variabile CV con un meccanismo di aggiornamento che operi qualora, rispetto ai volumi di riferimento utilizzati per il dimensionamento di tale corrispettivo, si registrino a consuntivo variazioni eccedenti, in più o in meno, una franchigia pari al 4%.

Si evidenzia tuttavia che anche il corrispettivo  $CV_{FC}$  potrebbe assumere valori molto rilevanti e incidere negativamente sulla prevedibilità delle tariffe di trasporto e pertanto si segnala l'opportunità di prevedere una sorta di meccanismo di "calmieramento" a garanzia dal rischio di possibili criticità e/o effetti distorsivi.

Come già evidenziato in precedenza, Anigas ritiene opportuno perseguire la massima stabilità e prevedibilità delle tariffe di trasporto.

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

Anigas auspica che l'Autorità persegua il risultato migliore in termini di stabilità dei livelli tariffari per gli anni 2020 e seguenti, limitando le discontinuità tariffarie riconducibili al mutamento del contesto regolatorio (*reshuffling*, riforma conferimento capacità trasporto, riforma Settlement, revisione bilanciamento, cessazione della tutela di prezzo per i clienti finali, etc) e del mercato dei prossimi anni (scadenza TOP).