



**Documento di Consultazione 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 -**

**Premessa**

La presente nota contiene le osservazioni di OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. (OLT) in relazione al documento per la consultazione illustrante gli orientamenti finali circa i “Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT)”. Le osservazioni riportate di seguito ricalcano quelle già presentate durante la consultazione relativa al DCO 182/2018/R/Gas, contenente gli orientamenti iniziali dell’ARERA sulla metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT. Infatti, la scrivente ritiene importante riproporre alcune considerazioni che non sono state prese in considerazione dall’Autorità nell’ambito della prima consultazione.

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

In merito alla proposta dell’Autorità di cui al punto 21.13 del DCO, ossia l’applicazione di uno sconto pari al 50% delle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio, la scrivente ritiene che, come già espresso nell’ambito delle osservazioni al DCO 182/2018/R/Gas, una tale disposizione, se non applicata in maniera non discriminatoria anche ai punti di entrata da terminali di rigassificazione, creerebbe un notevole effetto distorsivo tra le fonti.

Ciò arrecherebbe notevoli danni agli operatori dei terminali GNL, oltre che uno svantaggio competitivo per i terminali stessi – spesso in competizione con il servizio dello stoccaggio – che rappresentano una fonte di flessibilità importante per il sistema nazionale del gas, anche in conseguenza delle previsioni in materia di offerta dei servizi di flessibilità introdotte dal TIRG. Vi sono almeno due ragioni per avere un trattamento analogo (sui corrispettivi di *entry*) tra gli stoccaggi e le altre fonti di immissione del gas in rete, evitando una discriminazione tra fonti che pure contribuiscono alla sicurezza del sistema.

In primis, il trattamento differenziato proposto nel DCO non rappresenterebbe una misura incisiva rispetto all’esigenza di assicurare il riempimento degli stoccaggi, quale fonte principe della sicurezza; infatti è già il meccanismo di aste (con prezzi di riserva potenzialmente nulli) che assicura detto obiettivo. Si noti, a riguardo, che la tendenza europea di esentare (parzialmente) gli stoccaggi dall’applicazione di corrispettivi – si veda anche la disposizione del Codice TAR - si motiva in tale ottica, ma ha ragione di essere solo perché non è prevista la misura – più radicale – di assegnazione a qualsiasi prezzo (con piena garanzia dei ricavi per l’impresa di stoccaggio) prevista in Italia (e solo recentemente anche in Francia).

In secondo luogo, si ritiene che tale proposta, rendendo più oneroso portare il gas in Italia, possa potenzialmente ridurre la sicurezza del sistema.



Per quanto riguarda la decisione dell'ARERA di non applicare uno sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti GNL, la scrivente non condivide gli orientamenti dell'Autorità espressi nell'articolo 21.14 del DCO ma concorda su quanto precedentemente espresso dall'Autorità nell'articolo 14.18 del DCO 413/2017/R/Gas.

Inoltre, visto quanto previsto nell'articolo 9, comma 2 dell'EU TAR Network Code, che così recita: “Al fine di aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento, è consentito applicare uno sconto alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata dagli impianti GNL e sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso le infrastrutture sviluppate con l'intento di porre fine all'isolamento degli Stati membri per quanto riguarda i rispettivi sistemi di trasporto del gas.” si segnala l'importanza di introdurre un “hub rigassificazione”, in parallelo con quanto avviene per l'hub stoccaggi, con l'applicazione del medesimo livello di sconto previsto per gli stoccaggi.

Dato il contributo fornito dagli impianti di GNL in termini di flessibilità e sicurezza degli approvvigionamenti, consideriamo come necessaria la definizione degli sconti alle tariffe di trasporto ad essi relativi. Ciò sarebbe il logico complemento normativo rispetto a quanto già sviluppato dal Ministero dello Sviluppo Economico (es. peak shaving e servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio). Inoltre, ciò risulterebbe determinante nell'ipotesi di creazione di un hub del gas in Italia con maggiore concorrenza fra punti di entrata e la possibilità di esportare il GNL rigassificato verso i paesi del Nord Europa.

Pertanto, la scrivente richiede di considerare effetti di mitigazione del sistema attuale prevedendo, per esempio, per i terminali di rigassificazione una tariffa unica nazionale di entry in rete (hub rigassificazione) 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 e al fine di evitare discriminazione tra le varie infrastrutture.

Ciò consentirebbe di:

- Giungere ad un trattamento equo delle fonti flessibili in forza del principio di non penalizzazione di una fonte rispetto ad un'altra (rigassificazione vs stoccaggi);
- Ottenere una riduzione del valore del corrispettivo di entry in rete da terminali GNL, rispetto ai corrispettivi attualmente in vigore, e aumentare la competitività del mercato Italia anche in seguito all'introduzione del meccanismo di allocazione ad asta della capacità di rigassificazione, a beneficio della sicurezza del sistema. In particolare, nelle attuali condizioni di mercato dove i margini per gli operatori sono bassi e i differenziali tra i vari hub ridotti, il livello dei corrispettivi di ingresso in rete può rappresentare un ostacolo alla partecipazione degli operatori alle aste e all'aggiudicazione della capacità di rigassificazione.

Al fine di evitare che si creino distorsioni tra lo stoccaggio e la rigassificazione la scrivente auspica, quindi, che vengano definiti sconti in maniera non discriminatoria alle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio e ai punti di entry da impianti GNL e che una tale previsione sia definita congiuntamente alla revisione del fattore di copertura dei ricavi per i terminali di rigassificazione, prevedendo il riconoscimento di tale



istituto al 100% dei ricavi di riferimento al terminale di rigassificazione, così come avviene per l'operatore di stoccaggio.