

Spett.le
Autorità di Regolazione per Energia
Reti e Ambiente
Corso di Porta Vittoria 27
20122 Milano (MI)

Direzione Infrastrutture Energia e
Unbundling
c.a. Dott. Andrea Oglietti

Direzione Mercati Energia all'Ingrosso e
Sostenibilità Ambientale
Unità Mercati gas all'ingrosso

c.a. Ing. Massimo Ricci
Ing. Lorenzo Monterosso

Prot. CCT n. 13/18 SBR-sbr

*Inoltrata esclusivamente via e-mail agli indirizzi: infrastrutture.aeeq@pec.energia.it,
mercati.aeeqsi@pec.energia.it*

Milano, 17 dicembre 2018

Oggetto: osservazioni al DCO 512/2018/R/gas “*Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5 PRT) – Orientamenti finali*”

Il parere che segue è “unanime” secondo la definizione riportata al punto X dello Schema organizzativo del Comitato di consultazione per l'attività di trasporto.

pag 1 di 7

*Segreteria Comitato di consultazione per l'attività di trasporto
c/o 2B Energia S.p.A.
via Russoli, 1 - 20143 Milano
e-mail: CCT@2benergia.it, CCT_2benergia@gigapec.it
tel. +39.02.49.45.43.65
fax +39.02.89.54.44.46*

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il Comitato, in generale, concorda con gli orientamenti espressi dall'Autorità all'interno del documento di consultazione in oggetto.

D'altra parte, in coerenza con quanto più volte ribadito dalla stessa Autorità, si ravvisa la necessità che la regolazione del servizio di trasporto e misura - specie in occasione di modifiche dell'assetto in essere - risulti coerente ed armonica per tutti i diversi ambiti oggetto di regolazione (organizzazione del servizio, regime tariffario e qualità).

In particolare, il Comitato ritiene che il regime tariffario, avente l'obiettivo di assicurare, mediante opportuna articolazione e nel rispetto di vincoli imprescindibili¹, il recupero delle *allowed revenues* per gli operatori infrastrutturali, non possa che essere costruito una volta definito il regime del servizio su cui deve trovare applicazione e non, nei fatti, determinare tale regime.

A tale riguardo, riprendendo quanto affermato dal Regolatore al punto 21.4 del documento in analisi, il Comitato ritiene che la soppressione dei corrispettivi alle aree di uscita e l'applicazione di un unico corrispettivo tariffario debbano, da un punto di vista logico, essere **conseguenti** alla definizione di un unico prodotto "*bundled*" della capacità di uscita e di riconsegna. Si rileva a riguardo che, anche a livello comunitario, la Commissione Europea ha a suo tempo dato priorità all'armonizzazione dei meccanismi di allocazione della capacità (tramite il Regolamento (UE) 984/2013, prima versione del *CAM Network Code*), intervenendo solo quattro anni dopo, con il Regolamento (UE) 2017/460 (*TAR Network Code*), in tema tariffario.

¹ Quali, ad esempio, *cost reflectivity*, non discriminazione dei clienti finali, adeguata stabilità e certezza del gettito tariffario, prevenzione di indebiti sussidi incrociati tra gli utenti della rete, trasparenza e replicabilità delle tariffe.

Pertanto, si ritiene che l'avvio della modifica della regolazione tariffaria, che, così come prevista dalla presente consultazione, implicherebbe anche la soppressione di una tipologia di punti di uscita dalla rete di trasporto (le aree di prelievo) non oggetto della regolazione europea, non possa essere precedente al 1 ottobre 2020, prima data utile per l'entrata in vigore del prodotto di capacità "*bundled*" alle riconsegne prospettata dall'Autorità al tavolo tecnico dello scorso 16 novembre in merito ai contenuti del DCO 114/2018/R/gas, e che quindi debba trovare applicazione coerentemente con l'entrata in vigore delle modifiche di cui al DCO citato (quindi, al più presto, al 1 ottobre 2020).

Poiché sembrerebbe difficile prevedere, di per sé, un differimento del recepimento del TAR *Network Code*, il Comitato chiede che vengano definiti opportuni meccanismi finalizzati a mantenere separati, almeno fino a settembre 2020, i conferimenti ai punti di uscita della rete di trasporto verso aree di prelievo da quelli alle riconsegne, secondo le disposizioni del Codice di Rete attualmente in vigore. In particolare, alle due tipologie di capacità (in uscita e in riconsegna) potrebbero essere applicati dei corrispettivi desumibili a partire dal corrispettivo unitario "*bundled*" pubblicato per l'anno 2020, che garantiscano in ogni caso a ciascuna impresa di trasporto il gettito coerente con i propri ricavi di riferimento.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE

Spunto di consultazione 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, il Comitato 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.

Spunto di consultazione S.13:

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

In riferimento alle modalità di copertura dei costi variabili, il Comitato conferma la propria preferenza per l'Opzione 2 di cui al DCO 182/2018/R/gas: *"definizione di un unico corrispettivo variabile, espresso in termini monetari, a copertura dei costi operativi e dei costi per il gas relativi ad autoconsumi, perdite e GNC, applicato ai punti di uscita"*.

D'altra parte, il Comitato, come già espresso in occasione della consultazione richiamata, ritiene necessario che i punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio vengano esclusi dall'ambito di applicazione del corrispettivo unitario variabile CV (come del resto avviene ad esempio nel mercato UK), in quanto, diversamente, tali costi verrebbero corrisposti due volte (prima in uscita dallo stoccaggio, poi dalla rete di trasporto, verso aree di prelievo/estero).

Spunto di consultazione S.14:

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

Con riferimento all'ambito di applicazione del corrispettivo complementare variabile CV_{FC} prospettato all'interno del documento in analisi, il Comitato auspica che, nel caso in cui venga confermata dal Regolatore l'applicazione di tale corrispettivo ai punti di uscita della rete, vengano esclusi i punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio, coerentemente con quanto richiesto allo spunto di consultazione S.13 in merito al corrispettivo unitario variabile CV.

Sempre in tema di corrispettivi variabili aventi carattere di complementarità, il Comitato propone che la componente tariffaria φ di cui all'art. 26.1 lettera d) della RTTG attualmente

in vigore², venga attribuita, nel 5 PRT, non più ai punti di ingresso ma ai punti di uscita della rete di trasporto, coerentemente con l'ambito di applicazione prospettato per i corrispettivi connessi ai ricavi per i quali tale componente tariffaria mira a sanare gli squilibri di perequazione (CR_r e CV).

Spunto di consultazione S.15:

Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.

Con riferimento al *driver* per la definizione della ripartizione *entry/exit*, il Comitato riterrebbe opportuno che, in luogo dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto desumibile dai dati storici a disposizione, venisse considerata una previsione di tale grandezza per il periodo oggetto di regolazione.

Con riferimento invece alle modalità di trattamento delle Reti Regionali, il Comitato segnala che, in base al disegno prospettato dall'Autorità, parte dei costi di RR sarebbero attribuiti ai punti di uscita dalla rete di trasporto verso l'estero. Al fine di perseguire un sempre maggiore grado di integrazione del mercato europeo e di sviluppo dell'*hub* italiano del gas, sarebbe invece opportuno non attribuire tali costi alle esportazioni.

Si invita inoltre il Regolatore a tenere conto delle modifiche operate alle metodologie e strutture tariffarie di altri Paesi europei, per evitare che i vantaggi in termini di attrattività del mercato del gas naturale italiano derivanti da alcune delle misure positive suggerite possano venire neutralizzate da scelte di terzi.

Spunto di consultazione S.17:

Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto.

Con riferimento allo sconto previsto per i corrispettivi di trasporto relativi ad impianti di stoccaggio, il Comitato concorda con quanto affermato dallo stesso Regolatore al punto

² Componente per la quale, in assenza di specifiche proposte in merito da parte del Regolatore, si presuppone il mantenimento anche nel prossimo periodo regolatorio.

21.13 del documento in analisi, ossia che tale sconto, “a fronte di un rilevante incremento degli altri corrispettivi di capacità, non si tradurrebbe in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio: a tal proposito rilevano infatti le disposizioni della deliberazione 16 febbraio 2017, 64/2017/R/gas secondo cui, dall’anno termico 2017/2018, i corrispettivi a copertura del costo della capacità di trasporto da e per stoccaggio non sono applicati agli utenti dello stoccaggio, bensì alle imprese che erogano tale servizio. Il costo relativo al servizio di trasporto da e per stoccaggio è, di fatto, coperto dai proventi derivanti dalle aste per l’assegnazione della capacità di stoccaggio o, nella misura in cui tali proventi non siano sufficienti, mediante l’applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV^{OS} ai punti di riconsegna”. Nel caso italiano, viene pertanto meno l’obiettivo rispetto al quale, a livello europeo, è stata disposta l’applicazione di uno sconto minimo dei corrispettivi di trasporto da/verso gli stoccaggi, ossia l’incentivazione dell’utilizzo di tali infrastrutture. Tenendo conto di ciò, qualora, per ottemperanza a quanto imposto dall’articolo 9 del Codice TAR, tale sconto non possa trovare applicazione, il Comitato ritiene opportuno che venga impostato un meccanismo di recupero delle partite economiche oggetto dello sconto tramite il corrispettivo unitario integrativo CRV^{OS} anziché tramite incremento dei corrispettivi capacitivi degli altri punti di ingresso/uscita dalla rete.

Spunto di consultazione S.24:

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

In accordo con quanto prospettato dall’Autorità, il Comitato ritiene opportuno che le somme relative ai fattori correttivi pregressi, ossia maturate fino all’anno 2018 e quindi rilevanti per le tariffe dell’anno 2020, vengano utilizzate al fine di mitigare i potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio del 5 PRT e limitare le conseguenti discontinuità tariffarie. Relativamente alle modalità di declinazione di tale principio (considerare l’intero importo dei fattori correttivi pregressi per il 2020, spalmare tale importo su due anni, eventuali ulteriori opzioni), il Comitato rimanda ai contributi che verranno espressi dai singoli Membri nell’ambito della presente consultazione.

Il Comitato intende inoltre evidenziare che eventuali situazioni di *under recovery* generate dal meccanismo del *reshuffling* dovrebbero essere trattate al pari di altre mancate entrate e dunque recuperate a mezzo del corrispettivo CV_{FC}.

Rimanendo a Vostra disposizione per ogni ulteriore informazione, inviamo i più cordiali saluti.

**Segreteria Comitato di consultazione
per l'attività di trasporto**

pag 7 di 7

Segreteria Comitato di consultazione per l'attività di trasporto
c/o 2B Energia S.p.A.
via Russoli, 1 - 20143 Milano
e-mail: CCT@2benergia.it, CCT_2benergia@gigapec.it
tel. +39.02.49.45.43.65
fax +39.02.89.54.44.46