



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

*Spett.le Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente  
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling  
C.so di Porta Vittoria 27  
20122 Milano*

*Milano, 17 dicembre 2018*

**Osservazioni 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 (5PRT). Orientamenti finali”**

### **Osservazioni generali**

Accogliamo con favore la pubblicazione del documento di consultazione sugli orientamenti finali sulla metodologia dei prezzi di riferimento e i criteri di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione. Reputiamo inoltre importante la possibilità di apprendere con congruo anticipo la revisioni dei criteri di regolazione tariffaria per il 5PRT, in ottica di semplificazione e trasparenza del quadro regolatorio e armonizzazione con le disposizioni del Codice TAR. Abbiamo infine anche sicuramente apprezzato le occasioni di confronto avute con gli operatori per agevolare il dibattito sui temi di maggiore interesse.

### **Osservazioni di dettaglio**

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

Riteniamo che un'integrazione dei ricavi tariffari a tantum pari al 10% del contributo percepito dal CEF non sia plausibile, in quanto SNAM dovrebbe semmai avere l'obbligo e non l'incentivo di ricercare finanziamenti dai fondi europei, cercando di gravare quanto meno possibile sulla tariffa, e quindi sui consumatori. Sempre in questo senso la percentuale del 10% ci appare troppo elevata e ne proporremo pertanto una riduzione al 5%, con una parallela penale in caso di mancato ottenimento dei fondi UE.

#### *S4. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito alla definizione del Basset*

A valle della Delibera 639/2018/R/com sulla remunerazione dei servizi regolati (WACC), riteniamo opportuno avere un aggiornamento delle simulazioni tariffarie e corrispettivi per il 2020.



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

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

Poiché le tariffe per il SPRT verranno definite a marzo del 2019, potrebbe risultare critico utilizzare i soli dati di bilancio 2017 del TSO. Condividiamo pertanto piuttosto l'utilizzo della media dei costi operativi sostenuti nel periodo 2015-2017.

### *S7. Osservazioni in merito ai costi relativi al sistema di Emission Trading*

Reputiamo più opportuno utilizzare una media dei periodi precedenti per la quantificazione dei titoli ETS necessari in un determinato anno, anziché ottenerli da una proposta del TSO interessato.

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

Con riferimento alla valorizzazione dei costi variabili, riteniamo corretto che la componente tariffaria a copertura dei costi variabili ricomprenda i costi operativi nonché i costi sostenuti dalle imprese di trasporto per autoconsumi, perdite e GNC. Auspichiamo inoltre che la pubblicazione dei corrispettivi variabili avvenga con congruo anticipo, e quindi entro i termini previsti per l'approvazione delle proposte tariffarie per il prossimo periodo regolatorio.

Riguardo al driver per il dimensionamento del corrispettivo variabile, non condividiamo tuttavia l'applicazione del corrispettivo ai flussi verso stoccaggio, ad oggi non prevista dalla regolazione vigente. Lo stoccaggio rappresenta di fatto un punto *intrasistemico* e, pertanto, se venissero ricompresi i flussi in uscita dalla rete verso stoccaggio nel calcolo del corrispettivo, ci sarebbe una doppia penalizzazione per l'utente che ne usufruisce, che già sostiene l'onere legato al corrispettivo variabile applicato al gas prelevato in riconsegna. Inoltre, stante l'importanza che la risorsa stoccaggio riveste nel sistema italiano, una tale riforma rischierebbe a tendere di scoraggiarne l'utilizzo e disincentivare i conferimenti di stoccaggio.

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

Le osservazioni già indicate per la precedente risposta sono in parte valide per la definizione del perimetro di applicazione del corrispettivo CVfc.

Vorremmo inoltre far notare come le entrate mancanti per il TSO relativamente al funzionamento del cosiddetto *reshuffling* dovrebbero essere trattate al pari di qualsiasi altra situazione di *under-recovery* e per tanto gestite tramite il corrispettivo CVfc. Ogni altra soluzione rischierebbe di creare situazioni discriminatorie nei confronti di quegli importatori che non hanno avuto modo di beneficiare del meccanismo.



## ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

### *S16. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità*

Come noto, la riforma del sistema tariffario del servizio di trasporto che l'Autorità è chiamata a definire in coerenza con le disposizioni del Codice TAR, comporta la necessità di superare la struttura tariffaria attualmente vigente, prevedendo in particolare l'introduzione di un corrispettivo unitario unico di capacità applicato ai punti di uscita della rete a partire dal 1° gennaio 2020, in virtù dell'inclusione dei ricavi regionali nell'unico perimetro dei ricavi di trasporto nel VPRT.

Tuttavia, pur condividendo la necessità di applicare un unico corrispettivo *bundled* ai soli punti di riconsegna della rete di trasporto, in luogo dei due distinti corrispettivi in vigore (CPu e CRr), ci preme rimarcare che tale previsione deve necessariamente raccordarsi con la disciplina dei conferimenti in uscita, attualmente ancora sul tavolo di discussione della Direzione Mercati (cfr. DCO 114/2018/R/GAS). Infatti, come peraltro emerso a valle dell'ultimo tavolo tecnico con gli operatori tenutosi presso gli uffici dell'Autorità il 16 novembre u.s., non sono ancora definiti tutti gli elementi propedeutici al completamento della riforma dei conferimenti entro il prossimo anno termico 2019/20, con evidente necessità di procrastinare i termini di avvio della riforma a regime solo a partire almeno dal 1° ottobre 2020 e, solamente, a valle della piena implementazione nel SII ai fini del settlement gas.

A fronte di quanto premesso, non condivideremmo quindi la possibilità prospettataci di raccordare le due discipline anticipando l'eliminazione dei conferimenti all'uscita già a partire dal 1° ottobre 2019 e, di fatto, anticipando l'applicazione del corrispettivo *bundled*, mediante ricalcolo a partire dalle tariffe approvate del 2019. Riteniamo infatti che la soluzione più adeguata a gestire il transitorio consista nel mantenimento *as is* dell'attuale disciplina, mantenendo i conferimenti separati in uscita e in riconsegna almeno per tutto l'AT2019/20, prevedendo l'applicazione di "nuovi" e distinti corrispettivi di riconsegna e uscita ai conferimenti sottostanti per tutto il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 e, al più presto, il 1° ottobre 2020. In tal modo tali corrispettivi verrebbero applicati separatamente alla capacità prenotata dagli utenti in uscita e quella in riconsegna secondo il vigente codice di rete, pur mantenendo al coerenza con i principi del TAR NC. Il meccanismo previsto per la perequazione dei ricavi si presta a tal fine, consentendo la scomposizione del corrispettivo *bundled* nei due "sotto" corrispettivi (di uscita e riconsegna), ai soli fini della gestione del transitorio, assicurando a ciascuna impresa di trasporto un gettito coerente con i propri ricavi di riferimento.

A nostro avviso, nelle more dell'avvio della prospettata riforma dei conferimenti, la soluzione sopra esposta consente la corretta armonizzazione delle due discipline in ottica di garantire certezza regolatoria, anche in virtù dell'avvio imminente delle campagne commerciali degli operatori.



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

### *S18. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento*

Concordiamo con la volontà di confermare la riduzione del corrispettivo di uscita in funzione della distanza (c.d. “sconto distanza”) per i punti di riconsegna localizzati ad una distanza inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale, peraltro in coerenza con i principi del Codice TAR che identificano nella distanza uno dei principali driver di costo.

Dal nostro punto di vista la soluzione più opportuna consisterebbe nel mantenere i criteri attualmente vigenti, calcolando lo sconto proporzionalmente in funzione della minor distanza dei punti di riconsegna entro 15 chilometri dalla rete nazionale dei gasdotti, come da vigente codice di rete.

In seconda battuta, qualora fosse necessario superare l’attuale meccanismo implementando una logica per cluster, non condivideremmo l’articolazione dei gruppi presentata nel DCO, in quanto non garantirebbe un adeguato grado di *cost reflectivity*, equiparando di fatto la riduzione dei corrispettivi tra punti non equidistanti dalla rete di trasporto regionale. Pertanto, pur garantendo l’equivalenza del gettito complessivo, proponiamo l’implementazione di un unico cluster (da 0 fino a 5 km) a cui destinare lo sconto, gruppo composto esclusivamente dai punti di riconsegna posti entro 5 km della rete. In questo modo la riduzione del corrispettivo sarebbe allocata ai punti realmente prossimi alla rete di trasporto nazionale, a salvaguardia delle logiche di investimento ed in una logica di mantenimento della certezza regolatoria.

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

Invitiamo a considerare la non applicazione di moltiplicatori alla capacità di entrata dai Terminali GNL. Il ruolo dei moltiplicatori è infatti quello di funzionare da incentivo che incoraggi la prenotazione di capacità a più lungo termine, tuttavia la natura del mercato del GNL, come noto ormai fondamentalmente guidato da variabili esogene al mercato italiano (in particolare dal global demand/supply outlook), fa sì che i moltiplicatori non giochino alcun ruolo nelle scelte di prenotare capacità di entrata nel sistema a breve o a lungo termini. Un moltiplicatore avrebbe in tal senso semmai di fatto il solo effetto di ridurre ulteriormente la capacità del mercato italiano di attrarre navi metaniere già dirette verso il mercato europeo.

Restando comunque a piena disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento e possibile opportunità di confronto in tema, rinnoviamo tutti i nostri più cordiali saluti.