

COMMENTI E OSSERVAZIONI 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 di regolazione (5PRT) – orientamenti finali*”

Con il presente documento il Gruppo A2A esprime le proprie considerazioni in merito agli orientamenti illustrati dall’Autorità in materia di criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT.

Osservazioni di carattere generale e puntuale

A2A, consapevole del processo di armonizzazione delle strutture tariffarie a livello comunitario e dei principi e i criteri da esso sanciti, concorda, in linea generale, con l’assetto prospettato dall’ARERA nel presente documento di consultazione.

In primo luogo, però, A2A ritiene doveroso sottolineare che **l’articolazione del sistema tariffario debba necessariamente essere elaborata, in maniera armoniosa, sulla base della struttura di mercato senza determinarla o o distorcerla forzatamente**. D’altro canto, il carattere conseguente della definizione tariffaria rispetto al quadro di mercato è stato impresso dalla stessa evoluzione normativa europea che ha definito per prima cosa il modello armonizzato dei meccanismi di allocazione della capacità (Regolamento (UE) 984/13, versione originaria del *CAM Network Code*) e successivamente i criteri tariffari comuni (Regolamento (UE) 2017/460, *TAR Network Code*).

Da questo punto di vista, **la regolazione del servizio di trasporto e misura deve garantire che tutti i suoi aspetti risultino coerenti: definizione dei ricavi riconosciuti e struttura tariffaria, qualità dei servizi, organizzazione presente e prospettiva degli stessi**.

Occorre, infatti, che gli utenti della rete operino a regole certe e stabili e che queste ultime consentano, allo stesso tempo, adeguata flessibilità per operare in economicità ed efficienza.

Ci si riferisce in particolare all’applicazione della tariffa bundled prospettata dal presente dco con applicazione 1 gennaio 2020, in corso di periodo termico e nell’ambito di regole di conferimento della capacità di trasporto “unbundled”.



A2A ritiene quindi importante chiarire che non pone in discussione e, anzi, trova piena condivisione l'evoluzione del quadro normativo verso l'unificazione dei punti di uscita e punti di riconsegna in un unico «punto di uscita» e la sua implementazione al 1° di ottobre del 2020, prima data utile identificata dall'Autorità al tavolo tecnico dello scorso 16 novembre.

Ritiene, invece, fondamentale assicurare che **i segnali economici che derivano dal sistema tariffario non mettano in discussione, in corso d'opera, le logiche che governano i conferimenti di capacità da parte degli operatori.** A2A ritiene pertanto che il corrispettivo tariffario "bundled", nella veste proposta, non possa trovare applicazione prima del 1° ottobre 2020.

Con il fine di conciliare il meccanismo attuale di conferimenti con la nuova struttura tariffaria prospettata, **A2A suggerisce, in alternativa, l'opportunità di procedere al riconferimento delle capacità di trasporto a dicembre 2019 con decorrenza 1 gennaio 2020.**

In secondo luogo, condividendo pienamente l'importanza di correlare il costo del trasporto al driver della distanza, **A2A ravvisa la necessità, in linea con il principio di cost-reflectivity, di valorizzare maggiormente distanze entro 1 km (piena prossimità del punto di riconsegna alla rete nazionale).** Per tali punti, si propone l'applicazione di **uno sconto al corrispettivo pari almeno al 25%.**

In terzo luogo, pur accogliendo positivamente la scelta di ricomprendere tra i costi variabili i costi operativi e i costi per perdite, GNC e autoconsumi (ripartizione capacity/commodity 85/15), **A2A auspica che i Punti di Uscita verso gli impianti di stoccaggio vengano esclusi dall'ambito di applicazione dei corrispettivi unitari variabili CV e CV_{FC}.** Come già sostenuto nell'ambito della consultazione 182/2018/R/GAS, infatti, la loro attribuzione comporterebbe un duplice pagamento: prima in uscita dallo stoccaggio, poi dalla rete di trasporto, verso aree di prelievo o estero.

In aggiunta, sempre con riferimento agli impianti di stoccaggio e come già espresso in occasione della consultazione sopra richiamata, **A2A propone di applicare lo sconto pari al 100% delle tariffe di trasporto capacitive da e per lo stoccaggio, impostando un meccanismo di recupero delle partite economiche oggetto di tale sconto tramite**

corrispettivi variabili (eventualmente tramite il corrispettivo CRVos) anziché tramite incremento dei corrispettivi capacitivi degli altri punti di ingresso/uscita dalla rete.

In ultima istanza, **preme evidenziare come l'aumento delle tariffe di trasporto ai punti di entrata** che emerge dai prezzi di riferimento indicativi per l'anno 2020, calcolati secondo la metodologia proposta nell'ambito della presente consultazione, **appare non andare nella direzione di soddisfare l'obiettivo di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali hub europei**. Come segnalato dalla stessa Autorità, per i punti di entrata, una parte significativa dell'incremento è dovuto alla riduzione delle capacità complessivamente previste in conferimento per l'anno 2020 rispetto all'anno 2019 (-7,9%), in gran parte dovuta all'esclusione, dalle capacità previste in conferimento considerate ai fini del riproporzionamento, delle capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. reshuffling) ai sensi del deliberazione 28 settembre 2017, 666/2017/R/GAS. Si ritiene pertanto che, ai fini di definizione dei corrispettivi di trasporto, debba essere riconsiderato il trattamento delle capacità oggetto di reshuffling.