

Roma, 17 Dicembre 2018

**Osservazioni di EP Produzione S.p.A. 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) dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e  
Ambiente.***

**Premessa**

Il documento di consultazione in oggetto si inserisce nella fase conclusiva di un processo quanto mai delicato per il settore energetico nazionale. Infatti, l’adozione dei criteri di regolazione delle tariffe per i servizi di trasporto e misura del gas per il nuovo periodo di regolazione, coincidente con anni cruciali per la fase di transizione energetica in corso, assume una rilevanza strategica per il sistema e pone degli obiettivi sfidanti in termini di sicurezza e affidabilità del servizio e tutela delle dinamiche competitive di mercato.

A tal proposito si osserva che la proposta in consultazione rischia di produrre effetti controproducenti sulle dinamiche di concorrenza e sulla sicurezza di fornitura e sull’adeguatezza del sistema elettrico. Come riconosciuto dalla Autorità stessa, infatti, e come espressamente riportato nella Strategia Energetica Nazionale 2017 (SEN 2017), gli impianti termoelettrici alimentati a gas rappresentano la tecnologia chiave per la transizione energetica. A fronte di tale ruolo centrale si riscontrano proposte di soluzioni allocative dei ricavi riconosciuti che vanno principalmente ad incrementare i costi sui punti di uscita della rete, con effetti significativi sui clienti termoelettrici. Più in dettaglio, come già in parte richiamato in risposta al DCO 182/2018/R/eel:

- non si condivide l’incremento dei costi a carico di operatori termoelettrici dovuto a modifiche della ripartizione del ricavo riconosciuto tra punti di entry e punti di exit da 50/50 a 40/60. Si ricorda che tale scelta veniva motivata, nella delibera 575/2017/R/eel, adducendo tra le principali motivazioni l’introduzione ormai prossima di misure di mitigazione che avrebbero bilanciato gli effetti negativi della nuova ripartizione entry/exit, quali il capacity market e la

riforma degli oneri generali di sistema. Ad oggi tali misure non risultano approvate, ne sembrano prossime ad approvazione;

- non si condivide lo spostamento dell'intera componente a copertura dei costi variabili sull'exit, come meglio specificato nella risposta al relativo spunto di consultazione;
- come già espresso in risposta a diverse consultazioni, e come anche riportato nelle motivazioni al ricorso avverso la delibera 575, l'approccio volto ad allocare in modo non equo i ricavi riconosciuti tra entry ed exit, risulta non in linea con i principi del Regolamento UE 2017/460 (cd. Codice TAR). Tale aspetto risulta particolarmente rilevante in considerazione del fatto che, la proposta in discussione, sarà sottoposta all'approvazione dell'ACER che ne dovrà valutare la rispondenza ai principi del Regolamento.

Il documento in oggetto, trattando tematiche fondamentali e di ampio respiro per il prossimo periodo tariffario e collocandosi alla fine di lunghe e dibattute fasi di consultazione, assume un ruolo fondamentale in ottica futura e dovrebbe portare in conto quanto precedentemente emerso.

Di seguito si riportano le osservazioni puntuali agli spunti di consultazione.

#### **Osservazioni agli spunti per la consultazione**

S1. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.

Si condivide la proposta dell'Autorità di voler confermare la durata del periodo di regolazione pari a 4 anni (dall'1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2023), in quanto si ritiene possa costituire la migliore soluzione in risposta all'esigenza di avere stabilità regolatoria e, contestualmente, il tempo necessario per l'implementazione degli schemi di regolazione ispirati ad una logica di tipo *totex*, come prospettato nel DCO 413/2017/R/GAS.

S2. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo.

Si ritiene che l'idea di integrare e coordinare la regolazione tariffaria con le valutazioni dei Piani di Sviluppo della rete di trasporto sia ormai imprescindibile, in analogia a quanto già avviene in settori regolati come quello della trasmissione elettrica e in linea con il principio di un graduale inserimento di provvedimenti improntati a una logica *totex* già nel 5PRT. Appare essenziale, in questo senso,

anche una sempre maggiore attività di monitoraggio degli investimenti e degli obiettivi conseguiti al fine di garantire la trasparenza e il coinvolgimento degli operati auspicati dal Codice TAR.

Questo dovrebbe portare ad una selezione degli investimenti per il riconoscimento dei costi ai fini tariffari.

S4. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto e in particolare in merito alla definizione del  $\beta$ asset.

La stima del coefficiente  $\beta$ asset ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito viene eseguita secondo le indicazioni dell'articolo 7 del TIWACC, cioè come coefficiente di correlazione tra il rendimento atteso del mercato azionario (rispetto all'indice di riferimento nazionale o all'indice Eurostoxx 600) e il rendimento atteso del capitale di rischio su un periodo di riferimento pari a 4 anni (dal 2014 al 2017).

I dati del  $\beta$ asset *adjusted* riportati nella Tabella 2 del DCO, relativi al campione allargato ai fini statistici anche alle imprese che non operano in Paesi con *rating* elevato o in Paesi non ricadenti nell'Area Euro, risultano maggiormente omogenei ed indicativi dell'effettivo livello di rischio delle attività di trasporto gas e trasmissione elettrica, in quanto, a differenza delle stime riportate in Tabella 3, non sono influenzati dai dati delle *parent company* le quali operano in un diverso contesto di rischio rispetto alle società esclusivamente infrastrutturali. Per tali ragioni, ai fini delle valutazioni sul  $\beta$ asset si devono necessariamente prendere in considerazione i dati riportati in Tabella 2 del DCO. Da questi, dunque, si evince che l'attuale valore del rischio sistematico dell'attività di trasporto gas (pari a 0,364) sia non di poco superiore alla media del  $\beta$ asset *adjusted* rilevato. Questo appare evidente nel caso di inclusione nel calcolo della società Fluxys: il valore del parametro  $\beta$  dovrebbe essere coerentemente portato ad un livello prossimo a 0,300 quindi pari alla media delle due rilevazioni ottenute sul campione allargato, cioè 0,296 rispetto all'indice nazionale e a 0,305 rispetto all'indice Eurostoxx 600.

Le ragioni di un'esclusione delle rilevazioni relative a Fluxys non appaiono chiaramente giustificata e non risulta un'eventualità in ogni caso prevista nel TIWACC. Trattandosi di un'analisi statistica su un campione opportunamente allargato per essere quanto più rilevante possibile, gli effetti di possibili scostamenti dovuti a peculiarità di alcune rilevazioni vengono mediati e contribuiscono a dare una

stima maggiormente indicativa della situazione reale del settore. In ogni caso, fermo restando la necessità di esplicitare in maniera più esaustiva le motivazioni che portano l’Autorità a non considerare i dati della società Fluxys, la media delle rilevazioni ottenute escludendo Fluxys dal calcolo rende opportuna una riduzione del  $\beta$ asset per il trasporto gas rispetto al valore attuale (in questo caso portandolo ad un valore di 0,322 ovvero pari alla media tra 0,317 rispetto all’indice nazionale e a 0,327 rispetto all’indice Eurostoxx 600).

Riassumendo, le indicazioni di Tabella 2 portano a una riduzione del valore del  $\beta$ asset di circa l’12% nel caso in cui, sulla base di argomentazioni valide, si escluda dal calcolo il dato relativo alla società Fluxys. Altrimenti, come appare maggiormente corretto alla scrivente Società, è necessaria una diminuzione del  $\beta$  di almeno il 18%.

S5. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento.

In relazione alle valutazioni sulle vite utili regolatorie, si condivide la visione dell’Autorità nel non rivedere al ribasso la durata convenzionale dei cespiti. Infatti, ricordando le indicazioni della SEN 2017, il gas appare un veicolo essenziale per la transizione energetica nei prossimi decenni, per cui è opportuno non aggravare i costi del servizio di trasporto nei prossimi anni in cui il ruolo del gas naturale sarà decisivo per accompagnare la transizione in modo sostenibile per il sistema.

Per quanto attiene al rapporto sul monitoraggio delle infrastrutture esistenti che l’Autorità intende richiedere alla maggiore impresa di trasporto, si apprezza tale orientamento per individuare le azioni che si rendono necessarie per la sicurezza della rete ma si ritiene che il rapporto debba essere reso pubblico anche nel caso in cui gli interventi individuati esulino dall’ambito di applicazione dell’analisi costi-benefici.

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

Si condivide l’orientamento dell’Autorità del voler includere le reti regionali nell’ambito della metodologia dei prezzi di riferimento. Stando al Codice TAR, infatti, tale servizio soddisfa i requisiti per essere definito servizio di trasporto e pertanto i ricavi relativi a tale servizio sulle reti regionali vanno inclusi all’interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto entry/exit.

Per quanto riguarda il corrispettivo a copertura dei costi variabili si osserva che lo spostamento sull'exit dell'intera componente applicata ai volumi trasportati che sia destinata alla copertura dei costi operativi, dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* e dei costi per autoconsumi, perdite e gas naturale non contabilizzato (GNC) risulterebbe eccessivamente penalizzante per gli utenti finali. Inoltre, si andrebbe in decisa controtendenza rispetto alle indicazioni del Codice TAR: all'articolo 4, comma 3, si richiede che tali corrispettivi debbano essere *“stabiliti in modo da essere gli stessi per tutti i punti di entrata e gli stessi per tutti i punti di uscita”*. Pertanto, si auspica che l'Autorità riveda il criterio di allocazione proposto nel DCO del corrispettivo variabile in modo da riflettere gli orientamenti del Regolamento europeo e in considerazione degli effetti sul parco termoelettrico. Infatti, si ravvisa che quanto più i costi variabili vengono attribuiti all'exit e riconsegna, tanto più si erode la capacità degli impianti a gas di ottenere margini sui mercati dell'energia. Come accennato in premessa, una riforma tariffaria penalizzante per gli impianti termoelettrici a gas, gravando sui risultati economici di tali impianti, avrebbe effetti negativi in termini di adeguatezza, sicurezza e sul processo di transizione energetica (nel quale il gas naturale riveste un ruolo fondamentale).

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

Con riferimento all'ipotesi del nuovo corrispettivo  $CV_{FC}$ , quale strumento a copertura delle somme relative in difetto e in eccesso dei ricavi di *capacity*, si esprime contrarietà nei confronti di questo corrispettivo variabile proposto in aggiunta a quelli già presenti, il quale sarebbe un ulteriore aggravio per gli impianti termoelettrici. Peraltro, tale corrispettivo sarebbe esposto ad una variabilità ed onerosità ancor più elevate rispetto ai corrispettivi variabili attualmente presenti e ciò costituirebbe un rischio insostenibile nei confronti degli operatori del settore. Per tali ragioni non si condivide tali ipotesi e si auspica una conferma dell'attuale regolazione del fattore correttivo.

S15. Osservazioni in merito alla ripartizione entry/exit.

In relazione alla proposta dell'Autorità di adottare una ripartizione dei ricavi di rete nazionale tra i corrispettivi di entrata e i corrispettivi di uscita della componente *capacity* pari a 40/60, si ribadisce

la posizione espressa in risposta agli ultimi documenti di consultazione (DCO 413/2017 e DCO 182/2018) e nel ricorso di EP Produzione alla già citata delibera 575/2017, ossia che venga ripristinata la percentuale di allocazione dei ricavi riconosciuti tra punti di entry e punti di exit pari a 50/50. Soluzioni diverse da questa risulterebbero, infatti, non in linea con i principi del Codice TAR, che identifica in questa forma di ripartizione lo strumento su cui basare l'armonizzazione delle tariffe di trasporto a livello europeo. In particolare, all'articolo 8, comma 1, lettera e) del Codice è espressamente evidenziato che *"la ripartizione entrata-uscita [...] è pari a 50/50"*. In aggiunta, occorre ricordare che l'articolo 7 dello stesso Regolamento richiede la conformità della metodologia dei prezzi di riferimento a principi quali la non discriminazione e la tutela dei clienti finali da un rischio-volume significativo all'interno di un sistema di entrata-uscita. Tali principi risultano non essere rispettati dalla struttura tariffaria attualmente adottata per il periodo transitorio, per cui si ritiene opportuno che la regolazione a regime per il 5PRT debba necessariamente allinearsi alle indicazioni del Codice TAR, data anche la maggiore rilevanza dell'aggiornamento e dell'impatto per il sistema.

Si ricorda inoltre che la legge sviluppo del 2012 (134/2012) prevedeva che l'Autorità introducesse un sistema di tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri di flessibilità ed economicità a vantaggio dei soggetti ad alto consumo di gas naturale. Tali misure erano obbligatorie e sarebbero dovute partire nel quarto periodo regolatorio.

La delibera 575/2017 ha invece mantenuto invariata la struttura tariffaria rigida dei precedenti periodi regolatori con l'aggravio del costo di trasporto per i punti di exit (60) a favore dei punti di entry (40). Tuttavia, le motivazioni riportate a pagina 7 della citata delibera a giustificazione della ripartizione asimmetrica, quali l'introduzione di misure di mitigazione e soprattutto del mercato della capacità, non sono ad oggi approvate né sembrano essere prossime ad approvazione.

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

Si ritiene che l'adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, oltre ad essere coerente con quanto stabilito all'articolo 8 del Codice TAR, ha il pregio di una maggior semplicità e consente agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento in maniera

più agevole ottenendone una previsione accurata. Condividiamo pertanto la proposta dell'Autorità di passare dalla metodologia a matrice alla metodologia Capacity Weighted Distance (CWD).

Si ribadisce, nuovamente, che l'aderenza ai principi stabiliti in sede europea impone l'adozione di una metodologia che utilizzi una ripartizione entry/exit pari a 50/50.

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

Per quanto riguarda la riduzione dei corrispettivi per i punti di riconsegna posti nella vicinanza della rete nazionale di gasdotti (cd. sconto distanza), come osservato in risposta al precedente DCO 182/2018, si reputa essere assolutamente necessaria nel quadro regolatorio e si condivide pertanto la scelta dell'Autorità di volerla confermare per il 5PRT, in analogia ai criteri vigenti e in linea con i principi alla base del Codice TAR e della metodologia CWD i quali vedono nella distanza uno dei principali *driver* di costo. Sulla base di queste ultime ragioni, si ritiene tuttavia che la riduzione per i punti di riconsegna entro 15 km dalla rete debba essere confermata come proporzionale alla minor distanza, secondo la formula attualmente in vigore. Non si ravvisano, infatti, giustificazioni per adottare, in coincidenza del nuovo periodo regolatorio, una nuova modalità di calcolo dello sconto distanza che:

- elimini il principio della proporzionalità alla minor distanza entro i 15 km;
- risulterebbe penalizzante per gli investimenti effettuati sulla base dei criteri attuali e che vanno oltre la durata di un singolo periodo di regolazione e che contribuiscono ad un minor utilizzo della rete di trasporto;
- andrebbe contro i principi di stabilità regolatoria.

Appare quindi essenziale premiare le scelte di investimento fatte in anni passati, confermando la forma di riduzione lineare dei corrispettivi in funzione della minor distanza.

S20. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale.

Per quanto riguarda le reti di trasporto non interconnesse con la rete nazionale, indipendentemente dall'applicazione di un diverso impianto tariffario (ad esempio, applicazione di una tariffa cd. a francobollo), appare essenziale garantire che la metodologia dei prezzi di riferimento adottata non si

traduca in un differente trattamento, soprattutto in termini di un maggiore aggravio economico, per gli utenti di queste reti rispetto agli utenti della rete nazionale di trasporto.

**Osservazioni in merito agli ulteriori obblighi informativi ai sensi del Codice TAR (Parte VII)**

Con riferimento alla Tabella 12 del paragrafo 31 del DCO, in cui si riporta un confronto tra le metodologie dei prezzi di riferimento utilizzate per la determinazione dei corrispettivi tariffari, si osserva ancora una volta come l'adozione di una metodologia aderente al Codice TAR sia la scelta più opportuna. Appare enorme e non giustificabile, infatti, il disallineamento (pari ad un maggior costo del 44%) tra i valori dei corrispettivi ottenuti secondo la metodologia proposta dall'Autorità e i valori ottenuti applicando la metodologia di cui all'articolo 8 del Regolamento europeo.