

COMMENTI E OSSERVAZIONI DEL GRUPPO A2A AL DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 437/2020/R/GAS “REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GAS NON CONTABILIZZATO (GNC) SULLE RETI DI TRASPORTO”

Con il presente Documento di consultazione (nel seguito: DCO) l’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (nel seguito: Autorità) espone i propri orientamenti relativamente alla revisione dei criteri di riconoscimento del gas non contabilizzato (GNC) sulle reti di trasporto per il periodo 2020-2023 (quinto periodo di regolazione – 5PRT).

Nel quadro del procedimento avviato con Delibera 291/2020/R/gas, il DCO in oggetto è volto a affinare i criteri di riconoscimento del GNC per *“rafforzare la coerenza di funzionamento e la relativa stabilità prevedendo che la forza incentivante del meccanismo sia comunque determinata sulla base di predefiniti corrispettivi unitari proporzionati alla remunerazione del servizio di misura, anziché al prezzo del gas, applicati ai volumi di GNC in eccesso o in difetto rispetto a quelli approvati tariffariamente”*. Tale affinamento si inserisce nell’ambito dei criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (2020-2023) – Allegato A alla Delibera 114/2019/R/gas (RTTG) – con cui è stato introdotto un meccanismo volto a ridurre l’esposizione delle imprese di trasporto in coerenza con l’andamento del GNC effettivamente registrato nel corso degli anni – nello specifico, viene considerata la media dei valori registrati nei quattro anni precedenti, superando il riconoscimento di una quota di GNC fissa pari a circa 72 MSmc previsto per il precedente periodo regolatorio. Inoltre, con la RTTG è stato previsto che i quantitativi di GNC non fossero più riconosciuti in natura dagli utenti, ma valorizzati e inclusi nell’ambito dei costi da recuperare mediante l’applicazione del corrispettivo variabile CV_U. La valorizzazione di tali quantitativi, secondo quanto previsto all’articolo 8.3 della stessa RTTG, avviene *“sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell’anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell’anno”*. A tal proposito, preme alla scrivente segnalare la necessità di maggiore trasparenza in merito al valore di tale prezzo e ai dettagli di quantificazione dello stesso (profilo di acquisto da parte del maggiore trasportatore dei quantitativi di gas necessari per la gestione del GNC nel corso dell’anno tariffario di riferimento).

Nel prosieguo del documento vengo esposte le risposte specifiche agli spunti di consultazione.

S 1. Osservazioni in merito alle possibili cause dell’incremento del GNC

In linea con quanto previsto dalla stessa Autorità, la scrivente ritiene opportuno che l’impresa maggiore di trasporto svolga ulteriori analisi e studi sulle possibili cause dell’incremento del GNC verificatosi negli ultimi anni e che questi ultimi vengano resi disponibili anche agli operatori.

Preme alla scrivente sottolineare come l’incremento di tali quantitativi rappresenti una inefficienza e un costo per il sistema e che, in quanto tale, debba essere ridotto mettendo in campo tutti gli sforzi necessari a tale scopo.

S 2. Osservazioni in merito alle proposte di revisione dei criteri di riconoscimento e di conguaglio del GNC.

S 3. Osservazioni in merito ad una possibile alternativa al meccanismo proposto che renda l'esposizione complessiva pari a valori predefiniti distinti sulla base di classi di scostamento tra GNC effettivo e GNC riconosciuto e non come funzione lineare di un corrispettivo unitario applicato al tale scostamento.

S 4. Osservazioni in merito alle modalità e alle tempistiche per i conguagli.

In linea generale, A2A esprime apprezzamento per il meccanismo proposto dall'Autorità, in particolare la previsione di mantenere un conguaglio parziale a favore delle imprese di trasporto/del sistema, al fine di mantenere la funzione incentivante data dall'esposizione in caso di volumi crescenti e dal vantaggio in caso di volumi decrescenti.

Si condividono inoltre le modalità e le tempistiche previste per i conguagli, in linea con l'attuale articolazione del processo tariffario: questi ultimi verrebbero infatti regolati nell'anno successivo (t+1) a quello di riferimento e trattati alla stregua dei fattori correttivi dei ricavi e quindi posti a valere sul corrispettivo variabile CV_{FC} , recuperando in questo modo la spesa sostenuta attraverso la componente variabile alla tariffa di trasporto stessa nell'anno t+2.

Dal momento che tale corrispettivo viene applicato a tutti quantitativi di gas in uscita dalla rete di trasporto – fatta eccezione per le esportazioni – si ribadisce l'importanza di mettere in campo soluzioni che portino alla riduzione dei quantitativi di GNC registrati e di conseguenza alla riduzione dell'entità del conguaglio stesso. Si segnala, infine, la necessità di rendere trasparenti le modalità di calcolo di ciascuna componente della formula di calcolo del corrispettivo C_{GNC} al fine di consentire agli operatori la stima degli impatti tariffari ai punti di uscita.

S 5. Osservazioni in merito alla futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC.

Con riferimento a quanto previsto nei paragrafi 3.14 – 3.16 del DCO, in relazione alle ulteriori modifiche ipotizzate in seguito al riassetto dell'attività di misura avviato con Delibera 522/2019/R/gas, si ritengono necessari maggiori approfondimenti a valle della conclusione dello stesso procedimento.

Si ritiene in ogni caso opportuno mantenere la componente di compartecipazione al rischio derivante dagli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto tra imprese di trasporto e utenti del sistema, volta a incentivare il contenimento dei livelli di GNC.