



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI  
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
N. 437/2020/R/GAS

REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GAS  
NON CONTABILIZZATO (GNC) SULLE RETI DI TRASPORTO

**23 novembre 2020**

## INDICE

<b>1. CONSIDERAZIONI GENERALI .....</b>	<b>2</b>
<b>2. CONTESTO DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>12</b>
<b>3. REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GNC .....</b>	<b>17</b>

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento, di cui si prega di salvaguardare la riservatezza<sup>1</sup>, illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione *“Revisione dei criteri di riconoscimento del gas non contabilizzato (gnc) sulle reti di trasporto”*, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 6 novembre 2020.

Vengono di seguito richiamate le principali considerazioni sulle proposte di evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC, rimandando alle successive sezioni del documento per un’analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

Negli ultimi anni i quantitativi di Gas Non Contabilizzato (GNC) dovuti alle incertezze di misura nella rete di trasporto di gas naturale hanno mostrato andamenti progressivamente crescenti attestandosi a 181 milioni di Sm<sup>3</sup> nel 2018, a 322 milioni di Sm<sup>3</sup> nel 2019 e si stima intorno ai 340 milioni di Sm<sup>3</sup> per l’anno 2020.

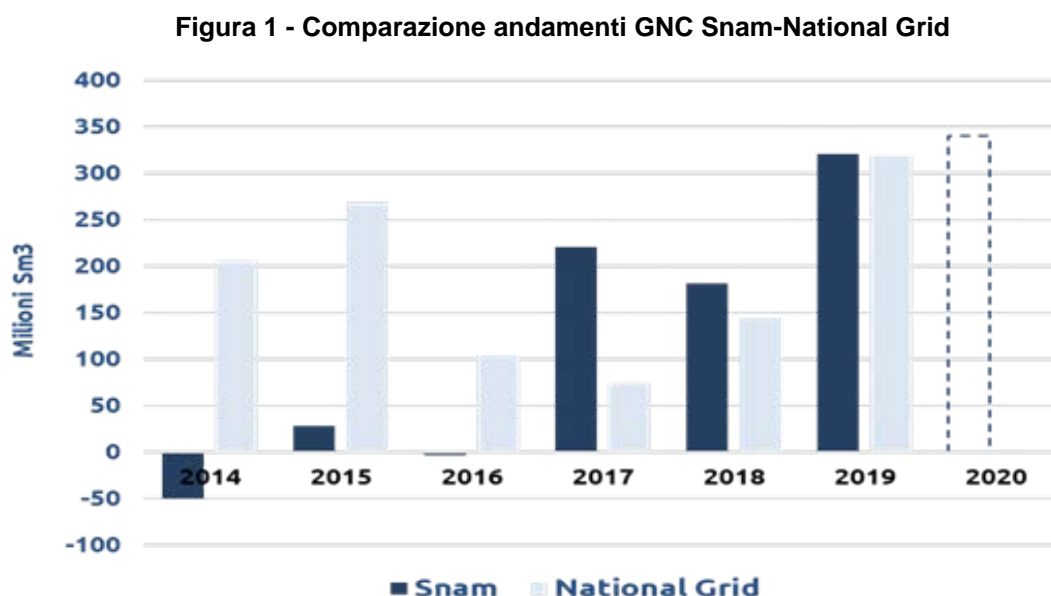
In virtù di tale fenomeno, Snam Rete Gas ha intrapreso numerose iniziative al fine di indagare le principali motivazioni sottostanti il trend di crescita del GNC osservato nell’ultimo periodo. In particolare, gli studi svolti in collaborazione con l’Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale (“Università di Cassino”), ancorché non individuino una causa specifica, hanno evidenziato diverse possibili determinanti degli errori di misura, tra le quali, in particolare una errata o obsoleta progettazione delle linee di misura e/o da una gestione delle stesse non ottimale, la presenza di umidità nel gas nonché le differenti temperature a cui il gas viene misurato, come meglio descritto nella successiva parte del documento. Sempre nel corso del 2019, è stato commissionato a SAS (società specializzata nel campo degli *Advanced Analytics*) uno studio

---

<sup>1</sup> Si provvederà ad indicare le parti del documento riservate per le quali non procedere alla pubblicazione.

finalizzato alla ricerca di una relazione statistica tra i dati di misura che compongono il bilancio della rete di trasporto ed il GNC, è stato avviato un progetto volto a migliorare la frequenza di acquisizione dei dati di misura degli impianti termoelettrici ed è stata effettuata una analisi di *quality tracking* per indagare eventuali correlazioni tra GNC e gli incrementi dei quantitativi di GNL immessi in rete in particolare nell'area della Toscana.

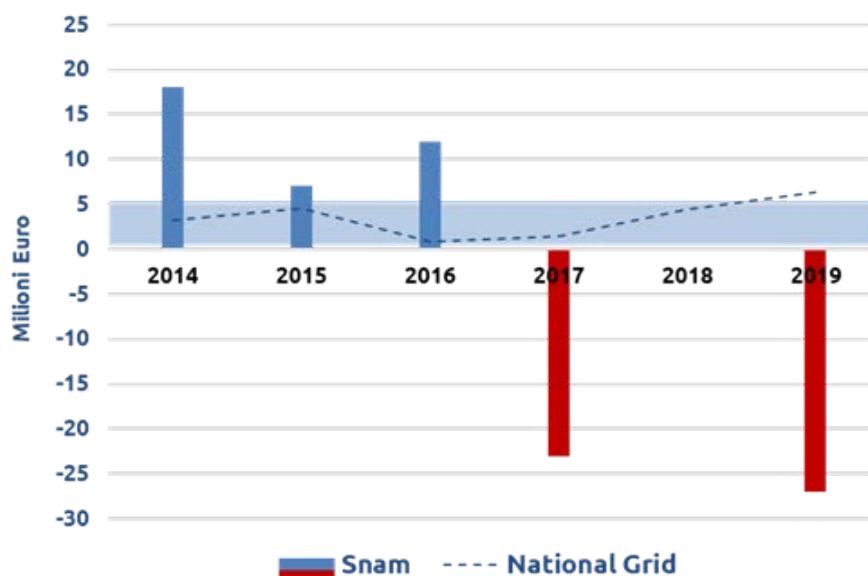
Andamenti crescenti dei valori di GNC sono peraltro stati riscontrati anche in altri sistemi europei, come ad esempio nel sistema inglese operato da National Grid Gas, dove il valore di *Unaccounted for Gas* si è attestato nell'ultimo anno oltre i 3.000 GWh (oltre 300 milioni di Sm<sup>3</sup>) ovvero su quantitativi sostanzialmente analoghi a quelli del sistema di trasporto italiano<sup>2</sup>. La stessa National Grid Gas, in ottemperanza alle disposizioni previste nella propria licenza di servizio, ha avviato una collaborazione con il Dipartimento di Matematica dell'Università di Manchester oltre ad aver costituito un gruppo di lavoro dedicato per investigare una serie di possibili cause sottostanti a tali incrementi, senza tuttavia individuare elementi fisici specifici determinanti la crescita di tale fenomenologia.



<sup>2</sup> National Grid Gas valori riferiti ad anno termico (1 Aprile – 31 Marzo).

Nei principali paesi europei, il sistema di regolazione prevede una copertura sostanzialmente totale dei costi energetici. In particolare, nel Regno Unito viene definito per ciascun trimestre dell'anno un valore *target* (quantità) sulla base dei valori di consuntivo dell'anno precedente e le differenze giornaliere tra valore *target* e previsionale vengono interamente conguagliate. Inoltre, è previsto un meccanismo di incentivazione residuale correlato ad azioni sotto il controllo del Trasportatore ovvero sulla minimizzazione del costo effettivo di approvvigionamento dei fabbisogni energetici (consumi, perdite e GNC). Tale meccanismo ha storicamente determinato premialità nell'ordine del 5% dei costi energetici target. Dal confronto tra i meccanismi di incentivazione in essere in Italia e nel Regno Unito relativamente il riconoscimento del GNC, si evince come il meccanismo applicato a National Grid Gas sia dimensionato su ordini di grandezza inferiori rispetto a quello di Snam Rete Gas, con sostanziale assenza di penali e con premialità residuali mediamente pari a 3,5 milioni di euro nel periodo 2014-2019.

**Figura 2 - Benchmark meccanismi di incentivazione Italia vs. UK**



Anche in Francia gli operatori di trasporto (GRTgaz e Teregà) sono soggetti a un meccanismo di incentivazione residuale sui costi energetici che prevede il conguaglio del 80% delle eventuali differenze tra costi riconosciuti ed effettivi.

Nell'ambito di tale meccanismo, il riferimento per la determinazione dei costi riconosciuti definito all'inizio del periodo di regolazione viene aggiornato annualmente e le differenze tra i riferimenti iniziali e quelli rivisti sono totalmente conguagliate. Infine, le regolazioni applicate in Austria e Germania prevedono che i quantitativi di gas non contabilizzato siano trattati come costi *pass-through*.

In Italia, fatta eccezione per l'attività di trasporto, meccanismi di completa sterilizzazione trovano applicazione in tutte le altre attività regolate dei settori del gas e dell'energia elettrica. Tale impostazione regolatoria è, peraltro, coerente con le aspettative degli investitori istituzionali in attività infrastrutturali regolate che normalmente non assumono rischi connessi ai costi energetici.

Qualsiasi misura regolatoria dovrebbe essere ispirata al principio per cui i costi che non dipendono da poteri di intervento e leve nella disponibilità dell'impresa di trasporto debbono essere necessariamente "passanti" per il trasportatore. Misure regolatorie che pongano a carico di Snam Rete Gas costi dipendenti da fattori esogeni e soggetti terzi si rivelerebbero intrinsecamente indeterminate e arbitrarie. L'impresa di trasporto non deve essere esposta a rischi che non sia opportunamente in grado di gestire. Qualsiasi meccanismo, sia esso di penalità o di premio, deve essere basato su criteri oggettivi di valutazione e di imputazione, riconducibili a condotte e azioni nella disponibilità del trasportatore.

In tale prospettiva, in linea con le pratiche adottate in altri sistemi e stante l'attuale assetto del servizio di misura caratterizzato da elementi di variabilità del GNC largamente dipendenti da fattori esogeni al trasportatore, si ritiene che la responsabilità dei relativi costi non possa essere posta in capo all'impresa maggiore di trasporto, che tra l'altro negli ultimi anni si è fortemente impegnata per mettere in atto tutte le azioni nella propria disponibilità al fine di identificare interventi per il miglioramento della qualità della misura. Considerate le tempistiche necessarie per l'implementazione del piano di riassetto dell'attività

di misura, si ritiene **non equo** esporre l'impresa maggiore di trasporto al rischio di mancata copertura di costi, determinati in larga parte da modalità di installazione, manutenzione e gestione di impianti fuori dal proprio perimetro di attività ed in assenza di un quadro regolatorio che incentivi la corretta conduzione degli stessi da parte dei rispettivi titolari.

In relazione al meccanismo di conguaglio prospettato nel documento di consultazione, la proposta dell'Autorità non si ritiene condivisibile per tre differenti ordini di motivazioni:

- (i) irragionevolezza della metodologia,
- (ii) sproporzionalità rispetto alla remunerazione del servizio di misura,
- (iii) incoerenza rispetto a principi della stessa Autorità.

Con riferimento al primo punto, "irragionevolezza della metodologia", non si comprendono le motivazioni sottostanti la determinazione del corrispettivo unitario per la valorizzazione dei premi e delle penalità, in particolare l'utilizzo della media dei quantitativi di GNC registrati dall'anno 2017 all'anno 2020 (stimata pari a 263 Milioni di Sm<sup>3</sup>), in luogo dei quantitativi oggetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto pari a circa 70 miliardi di Sm<sup>3</sup>. Non si comprende altresì perché si faccia riferimento ai costi operativi dell'attività di misura, in luogo della relativa remunerazione espressamente indicata dalla stessa Autorità nella deliberazione 291/2020/R/Gas. Inoltre, non si comprende la ragione per cui gli ammontari non conguagliati dovrebbero essere determinati in base alla differenza tra quantitativi effettivi e quantitativi riconosciuti ai fini tariffari (pari a 140 Milioni di Sm<sup>3</sup> per il 2020) e non tra quantitativi effettivi e quantitativi presi a riferimento per il calcolo del corrispettivo (stimati pari a 263 Milioni di Sm<sup>3</sup>). Secondo la metodologia proposta, ove nel periodo di osservazione definito per determinare il valore di riferimento (263 Milioni di Sm<sup>3</sup>) i valori di GNC fossero stati inferiori (obbiettivo che la stessa regolazione si propone di promuovere), tale fattispecie virtuosa avrebbe paradossalmente portato ad un valore più elevato del corrispettivo unitario, aumentando il livello di esposizione dell'impresa di trasporto: in pratica valori di GNC registrati nel

periodo di riferimento per il calcolo del corrispettivo unitario più elevati avrebbero l'effetto di ridurre l'esposizione per l'impresa di trasporto mentre al contrario valori più bassi porterebbero ad un incremento dell'esposizione stessa in contrasto con gli obiettivi che la regolazione si propone di perseguire. Infine, ove la metodologia proposta venisse applicata all'intero perimetro dell'attività di trasporto si otterrebbe l'effetto paradossale di avere una penale pari a circa 10 volte il valore del gas.

In relazione al secondo punto, "sproporzionalità rispetto alla remunerazione dell'attività di misura", il meccanismo di incentivazione proposto dall'Autorità non risulta proporzionato al valore del servizio di misura, prevedendo un corrispettivo ai fini del conguaglio di 7,6 €/MWh a fronte di un corrispettivo medio per il servizio di misura nell'ordine di 0,05 €/MWh, ovvero con una penalizzazione di due ordini di grandezza superiore (150 volte tanto) al valore del servizio di misura stesso. La stessa Autorità in più passaggi del documento di consultazione (cfr. punti 1.4, 1.7, 1.11 e 1.13) evidenzia come il GNC sia da ricondurre ad errori di misura. Dal momento che il gas non contabilizzato è riconducibile ad una incertezza della misura, una sua variazione implica esclusivamente una non corretta allocazione/contabilizzazione dei quantitativi di gas all'interno del sistema. Non si tratta in altri termini di gas che è andato "perso"<sup>3</sup>, in quanto il bene è comunque stato fruito dagli utenti, con una attribuzione non totalmente precisa tra gli utenti stessi e con un costo implicito per il sistema di ordini di grandezza significativamente inferiori al valore di mercato del gas. Un principio della regolazione incentivante è quello che la potenza dell'incentivo non debba mai essere superiore al valore che l'output dell'incentivazione ha per il sistema. Diversamente, si indurrebbe il soggetto regolato – posto che abbia le leve per intervenire - ad uno sforzo eccessivo ed ingiustificato. Nella fattispecie, la dimensione dell'incentivo avrebbe la conseguenza di azzerare totalmente la remunerazione del servizio, portare

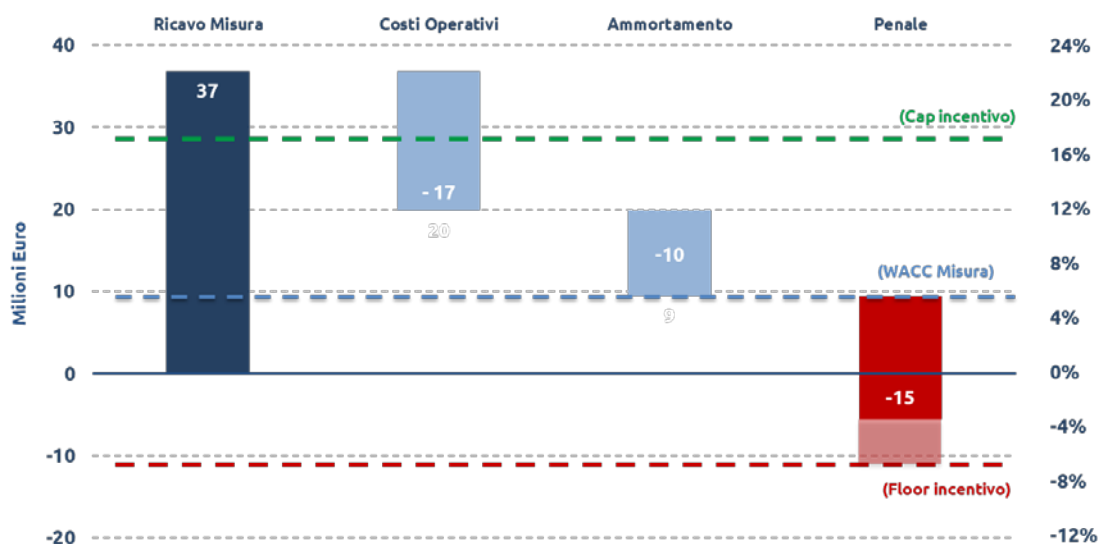
---

<sup>3</sup> I volumi di GNC sono relativi alle incertezze di misura e non includono perdite che vengono contabilizzate a parte. In ogni caso statisticamente le perdite in atmosfera per rotture/emergenze risultano inferiori a 0,35 MSm<sup>3</sup>/anno.



l'intero servizio in perdita e compromettere in maniera strutturale l'equilibrio economico-finanziario dell'attività di misura.

**Figura 3 - Effetti sulla remunerazione del servizio di misura**



Inoltre, essendo il GNC da ricondursi a problematiche di misura, logica vorrebbe che siano date al soggetto incentivato<sup>4</sup> tutte le leve necessarie per poterlo contenere. Non si comprende, pertanto, come si possa immaginare di responsabilizzare il trasportatore sul GNC senza aver prima completato il riassetto della attività di misura e conferito al trasportatore stesso tutte le leve a tal fine necessarie. D'altra parte, il miglioramento della disponibilità e dell'accuratezza dei dati di misura presso i punti di riconsegna della rete di trasporto, in conseguenza del prospettato riassetto dell'attività di misura avviato dall'Autorità, potrà contribuire a limitare tale fenomeno. La regolazione incentivante dovrebbe quindi evitare di responsabilizzare il soggetto regolato per risultati dipendenti da variabili esogene, quindi fuori dal proprio controllo. Diversamente, lo si esporrebbe unicamente ad un rischio, per cui dovrebbe essere remunerato. Nel caso in cui il GNC effettivo dovesse risultare imprevedibilmente inferiore a quello riconosciuto ai fini tariffari, il meccanismo

<sup>4</sup> I meccanismi di incentivo dovrebbero comunque tenere conto dei livelli di GNC strutturali e/o riferibili a fattori esogeni non governabili.

proposto dall'Autorità produrrebbe un aggravio di costo per il sistema gas assolutamente ingiustificato.

Infine, la proposta appare incoerente con i principi regolatori alla base dei provvedimenti della stessa Autorità in quanto il corrispettivo così determinato (7,6 €/MWh) risulterebbe di entità comparabile al prezzo del gas naturale (circa 10 €/MWh mediamente nell'anno 2020) differentemente da quanto prospettato nella deliberazione 291/2020/R/Gas (*"[...] 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 corrispettivo applicato ai quantitativi di GNC previsti in conguaglio per l'anno 2020 porterebbero ad una penalizzazione di circa 15 milioni di euro, di gran lunga superiore alle sanzioni massime previste dalla deliberazione 243/2012/E/Com in caso di gravi inadempienze e responsabilità (*"La sanzione non può superare il 10% del fatturato realizzato dall'esercente nello svolgimento delle attività afferenti alla violazione nell'ultimo esercizio chiuso prima dell'avvio del procedimento sanzionatorio...."*). Il fatturato dell'attività di misura nell'anno in corso è pari a circa 37 milioni di euro. Ove il livello di penalizzazione (fino a -20 milioni di euro) proposto in consultazione venisse comunque ritenuto congruo rispetto al fatturato dell'attività di trasporto, anche a seguito delle successive integrazioni della normativa 243/2012/E/Com, una simile esposizione costituirebbe un incentivo alla separazione societaria dell'attività con successiva cessione e/o fallimento della stessa.

In conclusione, si ritiene che la proposta di revisione dei criteri di riconoscimento del GNC prospettata in consultazione sia non percorribile in quanto:

- responsabilizza al contenimento del GNC unicamente un soggetto cui non sono affidate le leve necessarie a tal fine, lasciando praticamente indenni numerosi altri soggetti che hanno responsabilità sull'attività di misura;

- valorizza la quota di GNC a carico del trasportatore (ovvero la differenza tra GNC effettivo e CNG target) ad un prezzo di ordini di grandezza superiore al valore del GNC per il sistema, prevedendo una potenza dell'incentivo assolutamente eccessiva;
- definisce un obiettivo dello schema incentivante (minimizzare la differenza tra GNC effettivo e GNC target) che non riflette l'interesse del sistema, che sarebbe piuttosto quello di migliorare la qualità, l'affidabilità e la disponibilità dei dati di misura attraverso l'istallazione di impianti di misura di analoga precisione e modalità di gestione di analoga efficacia in tutti i punti di entrata e uscita dalla rete di trasporto.

Alla luce di quanto sopra indicato e in analogia alle esperienze osservate in altri sistemi, si propone una revisione del meccanismo proposto nel documento di consultazione con uno schema che preveda:

- il pieno conguaglio tra i quantitativi di GNC riconosciuti<sup>5</sup> e quelli effettivamente consuntivati, in analogia a quanto previsto per il rischio prezzo dalla regolazione vigente;
- un meccanismo di premialità residuale che incentivi l'impresa di trasporto al contenimento della spesa.

In relazione al meccanismo di incentivazione residuale si ritiene che l'impresa di trasporto debba essere premiata ove abbia messo in campo azioni per il contenimento dei quantitativi di GNC (preventivamente concordate con l'Autorità) rientranti nel proprio perimetro di azione e sulle quali disponga di effettive leve decisionali e implementative, e non esclusivamente in funzione degli andamenti dei valori di GNC effettivi rispetto a quelli riconosciuti. Il meccanismo di incentivazione andrebbe pertanto disegnato prevedendo il conseguimento di:

- un premio, ove l'impresa di trasporto abbia rispettato gli impegni presi con l'Autorità in termini di azioni da intraprendere al fine del contenimento dei quantitativi di GNC (più o meno ampio in funzione del  $\Delta$ GNC effettivamente rilevato);

---

<sup>5</sup> Tramite applicazione del corrispettivo unitario variabile (CVu).

- una penale ove l'impresa di trasporto non abbia rispettato gli impegni presi con l'Autorità in termini di azioni da intraprendere al fine del contenimento dei quantitativi di GNC (più o meno ampia in funzione del  $\Delta$ GNC effettivamente rilevato);

Inoltre, in considerazione della remunerazione associata allo svolgimento dell'attività di misura, si ritiene che l'esposizione massima a cui l'operatore di trasporto possa risultare esposto debba essere ridotta di almeno un ordine di grandezza rispetto ai +/- 20 milioni di euro proposti in consultazione. In particolare, si ritiene che l'esposizione non possa eccedere i - 2 milioni di euro, con premialità fino a 5 milioni di euro ove siano state intraprese le azioni individuate al fine di favorire il contenimento dei quantitativi di GNC, sebbene tali quantitativi siano superiori rispetto al target.

Infine, in ragione delle azioni già intraprese da Snam Rete Gas nell'ambito del riassetto dell'attività di misura (proposta di riassetto presentata all'Autorità, consultazione linee operative di intervento, organizzazione di incontri e *webinar* pubblici, analisi e valutazione delle osservazioni formulate dagli *stakeholders* nonché formulazione delle relative controdeduzioni, avvio censimento impianti di misura nei punti di riconsegna della rete di trasporto, analisi delle cause sottostanti il GNC ecc.), si ritiene opportuno prevedere che la limitazione dell'esposizione al rischio debba trovare applicazione già a partire dall'anno 2020, secondo lo schema sopra proposto e meglio dettagliato nella risposta allo spunto di consultazione S2.

## 2. CONTESTO DI RIFERIMENTO

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

Relativamente alle possibili cause di incremento del GNC si richiamano le note inviate all'Autorità in data 27 maggio 2020 (lett. prot/REGOL 146) e in data 6 luglio 2020 (lett. prot/REGOL188), nelle quali sono descritte le attività intraprese da Snam Rete Gas al fine di indagare le principali motivazioni sottostanti il *trend* di crescita del livello di GNC osservato negli ultimi anni.

In particolare, gli studi svolti in collaborazione con l'Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale ("Università di Cassino"), ancorché non individuino una causa specifica, hanno evidenziato diverse possibili determinanti degli errori di misura, di seguito sintetizzate.

#### Influenza della misura della portata sul GNC.

Le analisi effettuate hanno confermato il rilevante impatto nella misura della portata derivante da una errata o obsoleta progettazione delle linee di misura e/o da una gestione non ottimale delle stesse.

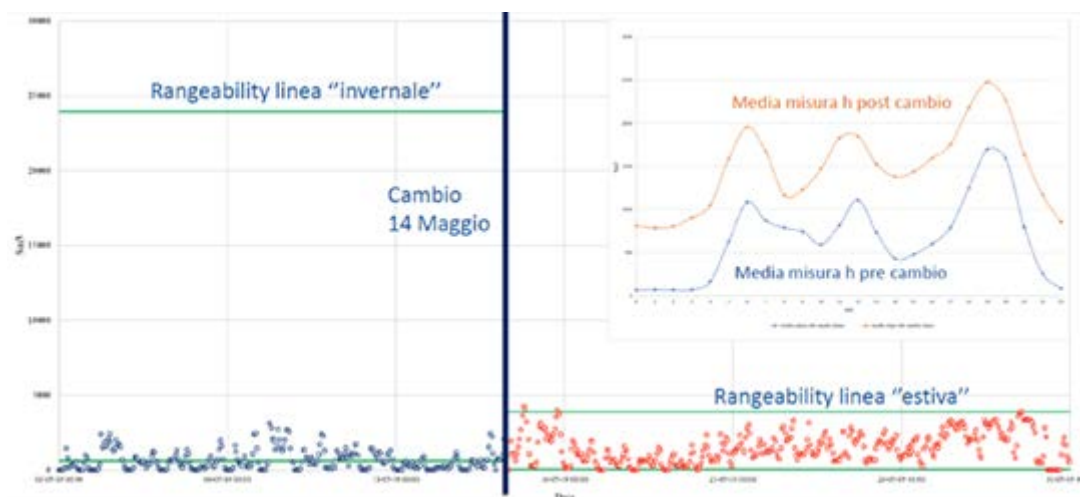
La vetustà dei misuratori negli impianti di riconsegna non di proprietà di Snam e la limitata *rangeability* degli stessi contribuiscono in misura significativa alla determinazione di GNC. Tali evidenze supportano la necessità di intervenire in modo sostanziale sui sistemi di misura, sia mediante un idoneo piano di sostituzioni ed adeguamento, sia sulle modalità di gestione (e.g. cambio linea stagionale, programmazione ed esecuzione di verifiche periodiche).

Per quanto concerne infatti il cambio di linea di misura degli impianti interconnessi con le reti di distribuzione in occasione dei cambi di stagione, si evidenzia che l'inversione spesso non avviene in concomitanza con la variazione effettiva dei consumi dettata dall'andamento delle temperature, ma viene effettuata a date prestabilite o in funzione della disponibilità del personale

addetto a tale attività. Tutto ciò si traduce in una misura non adeguata specialmente nei cosiddetti “periodi di spalla”.

Dalle analisi effettuate è stato riscontrato, in particolare, che per i contatori a turbina con *rangeability* 1:20 (che rappresentano la maggioranza dei contatori presso punti di riconsegna interconnessi con le società di distribuzione) il campo critico sotto il quale la misura tende a sottostimare in modo significativo è il 2% e tipicamente sotto l'1% non rileva prelievo.

**Figura 4 - Campo valido di misura contatori a turbina**



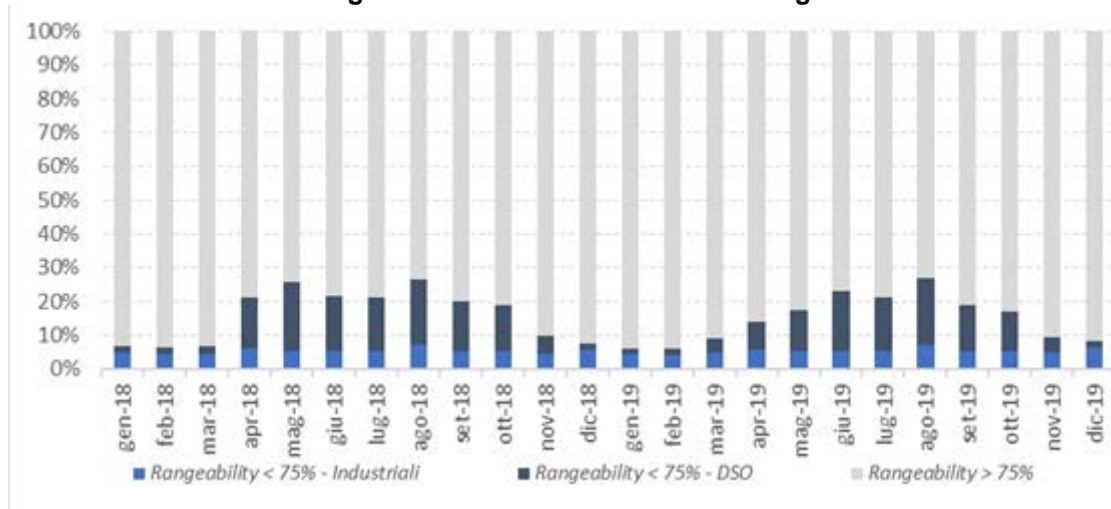
L'analisi puntuale condotta sui dati di prelievo quarto orari mette in evidenza la differente presenza di ore con prelievi sotto il minimo in prossimità dell'inversione contatore, a dimostrazione della presenza di quantitativi non misurati.

Vengono inoltre di seguito riportate alcune analisi effettuate relativamente ai prelievi degli anni 2018 e 2019 su un campione di circa 6.000 punti di riconsegna della rete di trasporto di Snam Rete Gas, in merito al numero di casi in cui l'impianto di misura abbia operato per il 75% dei giorni di ciascun mese al di fuori del campo valido<sup>6</sup> di misura per il quale l'impianto stesso risultava

<sup>6</sup> Valore proposto tra i livelli di servizio nell'ambito del documento di consultazione sulle “Linee operative di intervento per il riassetto dell'attività di misura per il trasporto gas”.

progettato (*rangeability*). Tali fattispecie sono comunicate ai titolari degli impianti di misura attraverso i verbali di misura<sup>7</sup>.

**Figura 5 - Casistiche misura fuori range**



Dai grafici sopra riportati si evince come sia per impianti in corrispondenza di utenze industriali che di reti di distribuzione vi sia la presenza di un numero significativo di casi in cui “strutturalmente” si assiste ad una misura al di fuori del *range* di funzionamento dell’impianto stesso, verosimilmente riconducibile a una errata o obsoleta progettazione delle linee di misura nonché a carenze di natura gestionale riscontrate principalmente nei periodi estivi (aprile-ottobre) caratterizzati da minori prelievi.

### Influenza umidità sulla misura

La presenza di umidità nel gas che si può riscontrare in alcune tipologie di impianti può determinare errori nella misura del volume.

Nel caso di misuratori di tipo venturimetrici, in presenza di condense si verifica una sovrastima delle quantità di gas misurate: in letteratura sono disponibili dei fattori di correzione applicabili ai volumi misurati che forniscono un’indicazione dell’entità dell’errore di misura.

<sup>7</sup> Informazioni di maggiore dettaglio sono disponibili nei data base aziendali.

Studi sperimentali hanno mostrato un effetto di *overreading* anche nel caso di misuratori ad ultrasuoni, che diminuisce al crescere della velocità del gas e della pressione di esercizio. Esistono misuratori che dispongono di sistemi di correzione automatica che rilevano il quantitativo di condensato ed effettuano conseguentemente la correzione del volume.

#### Influenza della temperatura del gas sul GNC

È stata progettata e realizzata un'apparecchiatura sperimentale presso il laboratorio LAMI dell'Università di Cassino con la quale sono state investigate differenti condizioni di temperatura superficiale della tubazione e differenti velocità del flusso del fluido.

L'analisi condotta sull'effetto di differenti condizioni di temperatura e velocità del gas sul calcolo dei volumi e conseguentemente sull'entità del GNC ha evidenziato che in regime estivo si riscontra un errore sistematico negativo (sottostima dei volumi standard).

Poiché le tubazioni ai punti di importazione sono generalmente coibentate (al contrario degli impianti di riconsegna), questo errore dà luogo ad un aumento del GNC in regime estivo e ad una diminuzione in regime invernale. L'effetto risultante sul GNC non risulta tuttavia simmetrico a causa sia della differente temperatura delle tubazioni (in regime invernale la temperatura del condotto è tipicamente inferiore di circa 10-15°C rispetto alla temperatura del gas, mentre in regime estivo la temperatura del condotto è tipicamente 20-30 °C maggiore della temperatura del gas) sia della non linearità degli effetti radiativi, sia infine della maggiore velocità del gas.

#### Progetto *quality tracking* della rete Toscana

L'aumento sistematico di GNC a partire da ottobre 2018 è coinciso temporalmente con un aumento dei quantitativi di gas immessi nella rete di trasporto da parte dei terminali di rigassificazione, in particolare dal terminale di OLT. L'immissione di tale gas, con una qualità molto variabile legata al Paese di



provenienza del GNL, ha modificato conseguentemente la qualità del gas naturale rigassificato presso i punti di riconsegna che prelevano tale gas, ubicati essenzialmente in una parte della Toscana.

È stata effettuata una simulazione dei flussi di gas tramite la modellizzazione della rete toscana oggetto di analisi, che tramite la metodologia denominata *Quality Tracking* ha permesso di seguire istante per istante il percorso del gas dall'ingresso in rete ai punti di riconsegna. L'analisi effettuata non ha evidenziato errori associati alla definizione della composizione del gas che si sarebbero potuti ripercuotere sul valore del GNC.

\*\*\*\*\*

Resta inteso che tali criticità dovranno essere affrontate nelle prossime fasi del processo di riassetto dell'attività di misura, in esito alle risultanze già rese disponibili da Snam Rete Gas per le attività di propria competenza (Documento di consultazione sulle *“Linee operative di linee operative di intervento per il riassetto dell'attività di misura nel trasporto gas”*, riunioni dedicate con gli *stakeholder*, *webinar* pubblico di presentazione del documento di consultazione, controdeduzioni alle osservazioni ricevute, etc).

### 3. REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GNC

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

Le proposte di revisione dei criteri di riconoscimento e conguaglio del GNC prospettate dall'Autorità nel documento di consultazione non si ritengono condivisibili per tre differenti ordini di motivazioni di seguito riportati.

Preliminarmente si ribadisce che qualsiasi misura regolatoria dovrebbe essere ispirata al principio per cui i costi che non dipendono da poteri di intervento e leve nella disponibilità dell'impresa di trasporto debbono essere necessariamente "passanti" per il trasportatore. Misure regolatorie che pongano a carico di Snam Rete Gas costi dipendenti da fattori esogeni e soggetti terzi si rivelerebbero intrinsecamente indeterminate e arbitrarie. L'impresa di trasporto non deve essere esposta a rischi che non sia opportunamente in grado di gestire. Qualsiasi meccanismo, sia esso di penalità o di premio, deve essere basato su criteri oggettivi di valutazione e di imputazione, riconducibili a condotte e azioni nella disponibilità del trasportatore.

Ciò premesso, di seguito si riportano le ragioni per le quali la scrivente Società dissente da quanto prospettato nel documento di consultazione.

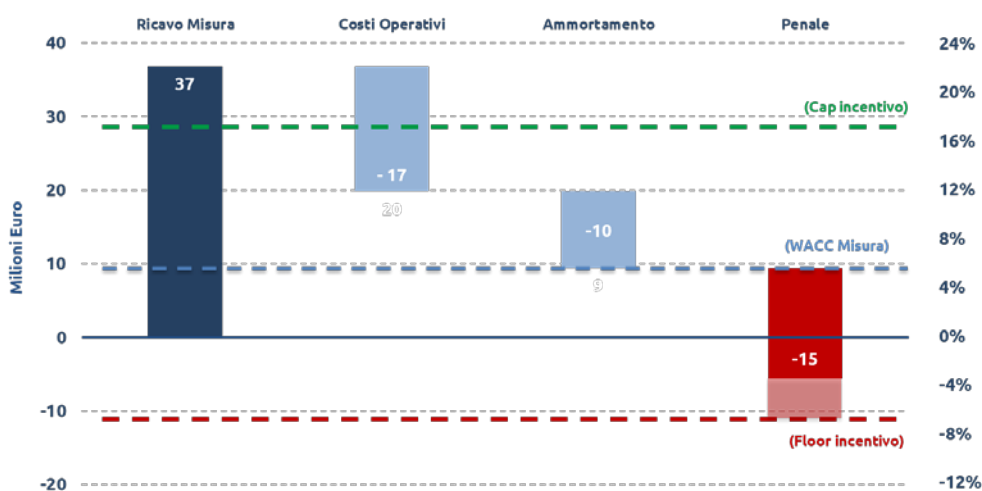
In primo luogo, si ritiene che la proposta presenti diversi profili di irragionevolezza metodologica. In particolare, non si comprendono le ragioni per considerare come volume di riferimento nella determinazione del corrispettivo  $CM^{GNC}$  (da utilizzare ai fini della valorizzazione dell'ammontare non oggetto di conguaglio) la media dei quantitativi di GNC (in valore assoluto) effettivamente registrati dall'anno 2017 all'anno 2020 (stimata pari a 263 Milioni di Sm<sup>3</sup>), in luogo dei quantitativi che sono oggetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto pari a circa 70 miliardi di Sm<sup>3</sup>. In tale modo ne discenderebbe che l'attività di misura è effettuata sugli oltre 7.000 punti della rete di trasporto

non ai fini della determinazione dei quantitativi immessi e prelevati dagli utenti ma esclusivamente ai fini della determinazione dei quantitativi di GNC inferiori allo 0,4% dei volumi misurati. Un secondo profilo di incoerenza è riferito alla proposta di utilizzare - sempre ai fini del calcolo del corrispettivo  $CM^{GNC}$  - i costi operativi dell'attività di misura in luogo della relativa remunerazione, come invece espressamente indicato dalla stessa Autorità nella deliberazione 291/2020/R/Gas con cui è stato avviato il procedimento per la revisione dei criteri di riconoscimento del GNC definiti con la deliberazione 114/2019/R/GAS (*"[...] prevedendo che la forza incentivante del meccanismo sia comunque determinata sulla base di predefiniti corrispettivi unitari proporzionati alla remunerazione del servizio di misura [...]"*). Non si comprende inoltre la ragione per cui gli ammontari non conguagliati dovrebbero essere determinati in base alla differenza tra quantitativi effettivi e quantitativi riconosciuti ai fini tariffari (pari a 140 Milioni di Sm<sup>3</sup> per il 2020) e non tra quantitativi effettivi e quantitativi presi a riferimento per il calcolo del corrispettivo (stimati pari a 263 Milioni di Sm<sup>3</sup>). Secondo la metodologia proposta, ove nel periodo di osservazione definito per determinare il valore di riferimento (263 Milioni di Sm<sup>3</sup>) i valori di GNC fossero stati inferiori (obiettivo che la stessa regolazione si propone di promuovere), tale fattispecie virtuosa avrebbe paradossalmente portato ad un valore più elevato del corrispettivo unitario, aumentando il livello di esposizione dell'impresa di trasporto: in pratica valori di GNC registrati nel periodo di riferimento per il calcolo del corrispettivo unitario più elevati avrebbero l'effetto di ridurre l'esposizione per l'impresa di trasporto mentre al contrario valori più bassi porterebbero ad un incremento dell'esposizione stessa in contrasto con gli obiettivi che la regolazione si propone di perseguire. Infine, ove la metodologia proposta venisse applicata all'intero perimetro dell'attività di trasporto si otterrebbe l'effetto paradossale di avere una penale pari a circa 10 volte il valore del gas.

In secondo luogo, si ritiene che il meccanismo di incentivazione proposto dall'Autorità risulti non proporzionato al valore del servizio di misura. Come indicato in precedenza, la stessa Autorità prevede l'introduzione di un

meccanismo di incentivazione al contenimento del GNC sulla base di predefiniti corrispettivi unitari che siano proporzionati alla remunerazione del servizio di misura. In tal senso si segnala come, il corrispettivo medio del servizio di misura risulti oggi nell'ordine dei 0,05 €/MWh. Una penale proporzionata a tale valore dovrebbe pertanto risultare, in base alla differenza tra i volumi di GNC effettivi previsti per l'anno 2020 e quelli considerati ai fini tariffari, nell'ordine di circa 0,1 milioni di euro. La proposta di meccanismo prospettata nel DCO, che prevede al contrario l'applicazione di un corrispettivo di 7,6 €/MWh, porterebbe invece ad una penale di circa 15 milioni di euro, ovvero di due ordini di grandezza superiori (150 volte tanto), con la conseguenza di azzerare totalmente la remunerazione del servizio e portare l'intera attività in perdita.

**Figura 6 - Effetti sulla remunerazione del servizio di misura 2020**



Si rileva altresì come il meccanismo proposto dall'Autorità produrrebbe un aggravio di costo ingiustificato per il sistema gas nel caso in cui il GNC effettivo dovesse risultare inferiore a quello riconosciuto ai fini tariffari. Questo in quanto a causa dell'entità del corrispettivo  $CM^{GNC}$  proposto dall'Autorità, gli utenti del servizio si troverebbero a corrispondere sotto forma di incentivo all'impresa di trasporto un valore analogo al prezzo del gas per ciascuno Sm<sup>3</sup> di GNC al di sotto del *target* stabilito.

Infine, si ritiene che la proposta di revisione del meccanismo sia in contrasto con disposizioni e principi regolatori alla base di altri provvedimenti della stessa Autorità.

In primo luogo, l'entità dei corrispettivi da utilizzare nell'ambito del meccanismo incentivante dovrebbe risultare proporzionata ai corrispettivi di misura e non al prezzo del gas naturale. L'affinamento dei criteri di riconoscimento del GNC per il periodo 2020-2023 (5PRT) dovrebbe infatti essere *“volto a rafforzarne 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.”*

Come evidenziato in precedenza il corrispettivo medio del servizio di misura è pari a circa 0,05 €/MWh. Al contrario il valore del corrispettivo CM<sup>GNC</sup> proposto nel DCO (pari a 7,6 €/MWh) al contrario risulta di entità comparabile al prezzo medio del gas naturale osservato nel 2020, che si attesta a circa 10 €/MWh. La penalizzazione a cui sarebbe soggetta l'impresa di trasporto avrebbe un valore (circa 15 milioni di euro) di entità comparabile al valore del gas riferito ai volumi di GNC oggetto di conguaglio (circa 20 milioni di euro), in evidente contrasto con le finalità indicate dalla stessa Autorità. Detti livelli risultano assolutamente sproporzionati rispetto al fatturato riferibile all'attività di misura pari (per il 2020 pari a circa 37 milioni di euro).

Infine, la proposta appare incoerente con i principi regolatori alla base dei provvedimenti della stessa Autorità in quanto il corrispettivo così determinato (7,6 €/MWh) risulterebbe di entità comparabile al prezzo del gas naturale (circa 10 €/MWh mediamente nell'anno 2020) diversamente da quanto prospettato nella deliberazione 291/2020/R/Gas (“[...] 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 corrispettivo applicato ai quantitativi di GNC previsti in conguaglio per l’anno 2020 porterebbero ad una penalizzazione di circa 15 milioni di euro, di gran lunga superiore alle sanzioni massime previste dalla deliberazione 243/2012/E/Com in caso di gravi inadempienze e responsabilità (“La sanzione non può superare il 10% del fatturato realizzato dall’esercente nello svolgimento delle attività afferenti alla violazione nell’ultimo esercizio chiuso prima dell’avvio del procedimento sanzionatorio....). Il fatturato dell’attività di misura nell’anno in corso è pari a circa 37 milioni di euro. Ove il livello di penalizzazione (fino a -20 milioni di euro) proposto in consultazione venisse comunque ritenuto congruo rispetto al fatturato dell’attività di trasporto, anche a seguito delle successive integrazioni della normativa 243/2012/E/Com, una simile esposizione costituirebbe un incentivo alla separazione societaria dell’attività con successiva cessione e/o fallimento della stessa.

\*\*\*\*\*

Alla luce di quanto sopra indicato, e in analogia alle esperienze osservate in altri sistemi, si propone una revisione del meccanismo proposto nel documento di consultazione con uno schema che preveda:

- il pieno conguaglio tra i quantitativi di GNC riconosciuti<sup>8</sup> e quelli effettivamente consuntivati, in analogia a quanto previsto per il rischio prezzo dalla regolazione vigente;
- un meccanismo di premialità residuale che incentivi l’impresa di trasporto al contenimento della spesa.

In relazione al meccanismo di incentivazione residuale si ritiene che l’impresa di trasporto debba comunque essere premiata ove abbia intrapreso e portato a termine una serie di azioni per il contenimento dei quantitativi di GNC (preventivamente concordate con l’Autorità) rientranti nel suo perimetro di azione e sulle quali disponga di effettive leve decisionali e implementative, e non esclusivamente in funzione degli andamenti dei valori di GNC effettivi

---

<sup>8</sup> Tramite applicazione del corrispettivo unitario variabile (CVu).

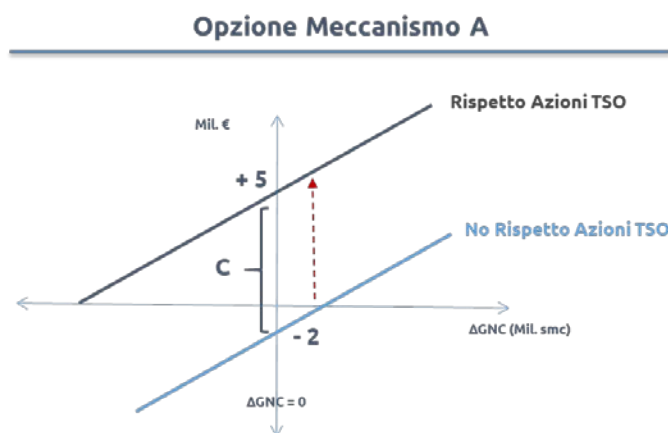
rispetto a quelli riconosciuti. Il meccanismo di incentivazione andrebbe pertanto disegnato prevedendo:

- il conseguimento di un premio (più o meno ampio in funzione del  $\Delta$ GNC effettivamente rilevato) ove l'impresa di trasporto abbia rispettato gli impegni presi con l'Autorità in termini di azioni da intraprendere al fine del contenimento dei quantitativi di GNC;
- il conseguimento di una penale (più o meno ampia in funzione del  $\Delta$ GNC effettivamente rilevato) ove l'impresa di trasporto non abbia rispettato gli impegni presi con l'Autorità in termini di azioni da intraprendere al fine del contenimento dei quantitativi di GNC;

Il corrispettivo a cui valorizzare le eventuali differenze tra i quantitativi di GNC effettivamente consuntivati nell'anno t-1 e quantitativi riconosciuti dovrebbe essere determinato in funzione del valore associato al corrispettivo di misura, determinato come rapporto tra i ricavi regolati riconosciuti per lo svolgimento dell'attività di misura (circa 37 milioni di euro) e il volume di gas oggetto dell'attività di misura stessa (ovvero circa 70 miliardi di Sm<sup>3</sup>). Tale valore potrebbe essere eventualmente maggiorato di una quota che non dovrebbe comunque eccedere il 10% della remunerazione del servizio di misura.

Inoltre, in considerazione della remunerazione associata allo svolgimento dell'attività di misura, si ritiene che l'esposizione massima a cui l'operatore di trasporto possa risultare esposto non possa eccedere i - 2 milioni di euro, con premialità fino a 5 milioni di euro ove, anche in presenza di quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno t-1 superiori ai quantitativi di GNC riconosciuti, siano state intraprese le azioni individuate al fine di favorire il contenimento dei quantitativi di GNC stessi.

**Figura 7 - Curve incentivazione TSO**



**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.

Come indicato nella risposta al precedente spunto di consultazione, si ritiene che lo schema di incentivazione debba prevedere una esposizione massima non superiore a - 2 milioni di euro.

Fermo restando quanto sopra, l'utilizzo di 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, si ritiene percorribile.

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

Si ritiene percorribile prevedere che i conguagli avvengano secondo le modalità prospettate dall'Autorità nel documento di consultazione.



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

L'intenzione dell'Autorità di valutare una limitazione dell'esposizione del rischio in capo all'impresa di trasporto in esito al completamento del processo di riassetto dell'attività di misura nel caso in cui risultino soddisfatti gli *standard* di qualità del servizio di misura che saranno opportunamente individuati non si ritiene condivisibile.

In primo luogo, non appare corretto vincolare il rafforzamento del meccanismo di conguaglio al soddisfacimento di standard di qualità del servizio di misura che, a meno di una cessione degli impianti di misura all'impresa di trasporto, risulterebbe in capo a soggetti terzi. Si ritiene infatti che nell'attuale assetto del servizio di misura caratterizzato da elementi di variabilità del GNC largamente dipendenti da fattori esogeni al trasportatore, la responsabilità dei relativi costi non possa essere posta in capo all'impresa maggiore di trasporto, che negli ultimi anni si è fortemente impegnata per mettere in atto tutte le azioni nella propria disponibilità volte a identificare gli interventi per il miglioramento della qualità della misura. Considerate le tempistiche necessarie per l'implementazione del piano di riassetto dell'attività di misura, si ritiene non equo esporre l'impresa maggiore di trasporto al rischio di mancata copertura di costi, determinati in larga parte da modalità di installazione, manutenzione e gestione di impianti fuori dal proprio perimetro di attività ed in assenza di un quadro regolatorio che incentivi la corretta conduzione degli stessi da parte dei rispettivi titolari.

Si ritiene al contrario che il meccanismo di incentivazione (conguaglio) debba considerare sin da subito tutte le azioni già intraprese dall'impresa di trasporto nonché quelle che potranno essere ulteriormente messe in campo ai fini del contenimento dei quantitativi di GNC, nell'ambito del perimetro di attività di competenza e rispetto alle quali l'impresa stessa dispone delle necessarie leve decisionali e operative.

Con particolare riferimento al riassetto dell'attività di misura nei punti di entrata e uscita della rete di trasporto, che come indicato dalla stessa Autorità ha l'obiettivo generale di ridurre il livello di gas non contabilizzato sulla rete (GNC) e garantire che le misure del gas in entrata e uscita dalla rete di trasporto rispondano a predefiniti canoni di accuratezza ed affidabilità attraverso una responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione di tale attività, la scrivente società ha già intrapreso numerose azioni descritte di seguito.

Nel luglio 2019 è stata presentata all'Autorità una proposta di riassetto generale della misura del trasporto gas articolata su tre principali macro-aree di intervento: i) l'individuazione di *standard* impiantistici, manutentivi e prestazionali, ii) il completamento della regolazione tariffaria, di accesso al servizio e della qualità del servizio, iii) l'effettuazione di un censimento impiantistico a valle del quale valutare, elaborare e avviare un piano di *upgrading* degli impianti. In tale sede, la scrivente Società ha offerto la propria disponibilità a dare attuazione alla riforma, anche attraverso l'acquisizione degli impianti e la fornitura del servizio di misura, a fronte della revisione delle modalità di riconoscimento dei costi legati al GNC, in linea con le *best practice* internazionali, ovvero prevedendo meccanismi di conguaglio tra volumi riconosciuti e volumi effettivamente consuntivati.

Nel mese di maggio 2020, in ottemperanza alla Deliberazione 522/2019/R/Gas ed in esito alle analisi, valutazioni ed elaborazioni effettuate, si è provveduto a pubblicare un documento di consultazione che dettaglia le linee operative di intervento per il prospettato riassetto dell'attività di misura. Sono stati individuati i requisiti minimi impiantistici, prestazionali e manutentivi degli impianti di misura e gli *standard* di qualità che si ritengono necessari al fine di garantire la rispondenza delle misure a predefiniti canoni di accuratezza e affidabilità attraverso la responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti. Sono stati individuati i c.d. "obblighi di conformità normativa" e c.d. "livelli di servizio" rappresentativi dei livelli di performance minimi richiesti per l'erogazione del

servizio di misura (e.g. rispetto *rangeability*, risoluzione tempestiva di guasti etc). Sono stati individuati i corrispettivi economici da applicare nei casi di mancato rispetto di tali standard in esito all'attività di monitoraggio condotta da Snam, dimensionati sulla base del danno potenziale arrecato al sistema gas. Sono state infine individuate le modalità con cui effettuare il censimento impianti, anche attraverso la messa a disposizione di un sistema informativo che semplifichi la raccolta delle informazioni relative alla consistenza impiantistica e alla volontà dei soggetti a cedere gli impianti, nonché i criteri per la definizione del piano di *upgrading*. Infine, è stata effettuata attività di coordinamento con gli altri trasportatori per condividere preventivamente i contenuti del documento di consultazione.

Nel mese di giugno 2020 è stata effettuata una riunione organizzata con il supporto di Confindustria per la sensibilizzazione dei clienti finali industriali e delle imprese di distribuzione sull'importanza della riforma e sulla necessità di procedere al relativo riordino dell'attività. Successivamente, nel mese di luglio 2020, è stata organizzata una sessione *webinar* pubblica effettuata in coordinamento con gli Uffici dell'Autorità, che ha visto la partecipazione di oltre 100 iscritti nel corso della quale è stato fornito un inquadramento della materia, sono stati illustrati i contenuti del documento di consultazione ed è stato dato spazio ai partecipanti di esprimere suggerimenti, segnalazioni, punti di attenzione. Si è infine provveduto ad analizzare e trasmettere all'Autorità tutte le osservazioni pervenute (formulate da parte di 15 soggetti), unitamente alle relative controdeduzioni.

Nello scorso mese di ottobre, è stato infine avviato un processo di censimento sugli impianti di misura ai punti di riconsegna della rete di Snam Rete Gas al fine di avere una mappatura quanto più possibile aggiornata sulla situazione impiantistica oltre che per raccogliere la disponibilità degli attuali proprietari alla cessione dei loro impianti ove non interessati a svolgere l'attività di misura.



Sulla base di quanto sopra rappresentato, si ritiene che una limitazione dell'esposizione al rischio per l'impresa di trasporto debba trovare già applicazione già a partire dall'anno 2020 secondo lo schema proposto nella risposta al precedente spunto di consultazione S2. Si evidenzia infatti come una parte molto significativa dell'attività di riassetto della misura sia rappresentata dal disegno e dalla progettazione delle future regole nelle quali la scrivente Società si è fortemente impegnata nel corso degli ultimi mesi.