



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
N. 49/2023/R/GAS

CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA DEL SERVIZIO DI
RIGASSIFICAZIONE DEL GAS NATURALE LIQUEFATTO
PER IL SESTO PERIODO DI REGOLAZIONE (6PR GNL) –
ORIENTAMENTI

Orientamenti iniziali

16 Marzo 2023



INDICE

1.	CONSIDERAZIONI GENERALI	2
2.	ASPETTI INTRODUTTIVI.....	7
3.	CRITERI DI DETERMINAZIONE DEI RICAVI RICONOSCIUTI.....	8
4.	CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI RIGASSIFICAZIONE DEL GNL E FATTORE DI COPERTURA DEI RICAVI.....	19

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni formulate da Snam al documento di consultazione “Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di rigassificazione e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PR) - Orientamenti iniziali” (di seguito DCO 49-23), pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 15 febbraio 2023. Tali osservazioni si intendono riferite a tutte le società del Gruppo Snam che già svolgono o sono in procinto di svolgere attività di rigassificazione.

Vengono di seguito riportate le principali considerazioni sui temi oggetto di consultazione rimandando alle successive parti del documento per le osservazioni più puntuali sui singoli spunti di consultazione.

Contesto di riferimento

Le infrastrutture di rigassificazione del gas naturale liquefatto hanno da sempre svolto un ruolo cruciale per la sicurezza, la diversificazione e la concorrenza delle forniture energetiche sia a livello nazionale che comunitario.

La centralità e la rilevanza strategica di tali infrastrutture è purtroppo diventata ancora più evidente nel corso del 2022 in conseguenza del conflitto tra Russia e Ucraina e della necessità di diversificare ulteriormente ed in tempi molto rapidi gli approvvigionamenti di gas con nuove forniture provenienti anche da nuovi Paesi produttori.

Per far fronte alle criticità ed alle dinamiche di prezzo innescaresi a causa del contesto geopolitico l’Unione Europea e i singoli Stati Membri hanno introdotto misure legislative e regolatorie volte ad incrementare la capacità di rigassificazione (in particolare, mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione c.d. FSRU). Gli operatori infrastrutturali sono stati quindi chiamati a individuare e a realizzare investimenti di medio lungo termine sia per realizzare nuovi terminali GNL che per potenziare quelli esistenti - oltre che a potenziare le infrastrutture di trasporto - al fine di raggiungere quanto prima una maggior livello di diversificazione dalle forniture.

In Italia ad oggi tali misure hanno portato all’acquisizione da parte di Snam di due nuove FSRU per una capacità complessiva di ca. 10 miliardi di m³ oltre che all’individuazione di ulteriori interventi di potenziamento/ottimizzazione per i Terminal GNL già esistenti.

Come noto anche altri Paesi si sono prontamente attivati per procurarsi sul mercato globale unità di stoccaggio e rigassificazione galleggianti - in primis la Germania che per fronteggiare la propria dipendenza da gas russo ha programmato l’installazione di 6 FSRUs

– con l’innescarsi di dinamiche altamente competitive nell’acquisto e installazione di un numero limitato di navi già disponibili e/o riadattabili in tempi brevi.

In tale contesto la regolazione tariffaria per il sesto periodo di regolazione svolgerà un ruolo essenziale nel creare le migliori condizioni affinché gli operatori regolati possano realizzare e mettere in esercizio in tempi rapidi le nuove infrastrutture e continuare ad esercire al meglio i Terminali di rigassificazione esistenti. In particolare, la stabilità, continuità e certezza dei criteri di regolazione sono elementi necessari e rappresentano un valore aggiunto per processi di investimento di medio lungo termine come quelli a cui la Società dovrà far fronte sia per dotare il sistema italiano di nuovi terminali che per il mantenimento in esercizio e l’ammodernamento del terminale di Panigaglia.

In tale prospettiva si accoglie con favore l’orientamento dell’Autorità di voler procedere, per il sesto periodo di regolazione, ad una sostanziale continuità dei criteri attualmente in vigore, rimandando ad una fase successiva l’introduzione dei principi ROSS, scelta che alla luce dell’attuale contesto si auspica possa essere adottata anche con riferimento agli altri business infrastrutturali.

Fattore di copertura e fondo a copertura nuovi Terminali di cui al DL 50/22

Con riferimento al fattore di copertura dei ricavi previsto dalla regolazione per i Terminali individuati come strategici, come più volte ribadito si ritiene che tale meccanismo, in analogia agli altri settori regolati, debba consentire il conseguimento della totalità dei ricavi riconosciuti dal quadro regolatorio (fattore di copertura dei ricavi pari a 100%) per l’intera vita utile dei Terminali stessi e fintantoché continuino il loro esercizio, pertanto anche oltre i 20 anni previsti dalla regolazione vigente.

Fermo restando quanto sopra, ove l’Autorità decidesse di confermare una quota di garanzia dei ricavi di riferimento α inferiore al 100%, si ritiene che l’impresa di rigassificazione debba poter trattenere la totalità dei ricavi eccedenti quelli di riferimento fino all’occorrenza dei ricavi riconosciuti incrementati di una quota $(1-\alpha)$ per l’intero periodo di operatività del Terminale, prevedendo altresì un eventuale conguaglio a fine del periodo, ove necessario, mediante la CSEA.

Si evidenzia infatti come la formulazione proposta dall’Autorità non rispetti il principio di simmetrica ripartizione del rischio tra impresa di rigassificazione e sistema in quanto esporrebbe l’impresa al rischio di un mancato ricavo fino a una quota $1-\alpha$ dei ricavi di riferimento (dove α rappresenta la percentuale di copertura) mentre nel caso di ricavi

effettivi superiori ai ricavi di riferimento, consentirebbe il trattenimento di una quota pari ad $1-\alpha$ della sola eccedenza effettiva rispetto ai ricavi di riferimento, in luogo della totalità dell'eccedenza effettiva rispetto ad $1+(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento. In altri termini la simmetrica ripartizione del rischio presupporrebbe una copertura dei ricavi fino ad un livello pari a $1-(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento ed una totale restituzione delle eccedenze rispetto ad un livello pari a $1+(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento nell'intero periodo di operatività del terminale.

Relativamente al fondo (istituito ai sensi del comma 8 dell'articolo 5 del Decreto) di cui beneficiano tali nuovi terminali, si osserva quanto segue. Secondo quanto disposto dal Decreto il fondo è destinato a coprire la quota dei ricavi per il servizio di rigassificazione dei nuovi impianti finalizzati all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto, che costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti. In ragione della strategicità e indifferibilità di tali nuovi impianti, si ritiene che il fine ultimo del fondo sia quello di garantire nel tempo, per quanto possibile, la completa copertura dei costi relativi a tali investimenti. Data l'elevata volatilità che caratterizza i mercati di approvvigionamento del gas, si evidenzia come nel corso dei periodi di operatività di tali Terminali potrebbero registrarsi anni in cui non sia necessario utilizzare completamente il fondo, generando così un'eccedenza delle risorse messe a disposizione, nonché anni in cui siano necessarie maggiori risorse rispetto a quelle messe a disposizione dal fondo per il singolo anno. Si ritiene quindi che l'eventuale eccedenza di risorse registrata in un anno debba concorrere alle risorse del fondo disponibili per gli anni successivi, al fine di salvaguardare quanto più possibile l'equilibrio economico-finanziario di impianti entrati in esercizio con l'obiettivo di garantire la sicurezza energetica del paese, coerentemente alle finalità che hanno portato all'emanazione di detto decreto.

Determinazione capitale investito riconosciuto e sua remunerazione

Si ritiene che dal primo anno di funzionamento del Terminale debbano essere riconosciuti tutti i costi (di capitale e operativi) associati all'infrastruttura, eliminando in altri termini ogni forma di *time-lag*. Diversamente una infrastruttura per ottenere piena remunerazione del capitale investito dovrebbe essere esercita per un almeno un ulteriore anno rispetto a quello della sua vita economica tecnica (nel caso di un lag temporale di un solo anno). Fermo restando quanto sopra, in particolare in relazione ai conferimenti di capacità delle nuove FSRU, si ritiene necessario prevedere che la tariffa di riferimento regolata del primo anno sia determinata considerando sia i costi di capitale che operativi dell'anno in oggetto al fine

di una corretta rappresentazione del costo associato al servizio sia per l'anno stesso che per gli anni successivi.

Si segnala altresì la necessità di introdurre un meccanismo di pieno riconoscimento dei costi effettivamente sostenuti dalle nuove imprese di rigassificazione. Si evidenzia infatti come in fase di avvio di una nuova infrastruttura tali costi possano risultare di difficile stima e/o subire delle variazioni non direttamente controllabili dall'impresa stessa.

Si ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere che la durata convenzionale del cespite impianti *offshore* galleggianti possa essere ridotta nel caso in cui sia dimostrata la minore vita utile tramite la presentazione di un'apposita certificazione da parte di un soggetto terzo e indipendente. In merito alla durata minima indicata dall'Autorità (i.e. 20 anni) si ritiene comunque opportuno prevedere la possibilità di considerare una valutazione caso per caso ove le certificazioni da parte di soggetti terzi indipendenti evidenzino vite utili del cespite inferiori a tale soglia minima. Si segnala tuttavia la necessità di prevedere la possibilità che alcuni asset possano essere ricompresi in categorie con vite utile più brevi (es. 3-5 anni) nel caso in cui sia già noto a priori (in particolare nei casi non dipendenti dall'impresa di rigassificazione) che la loro vita economico-tecnica sarà inferiore alle durate convenzionali (es. banchina portuale) o che per tali asset vengano riconosciute eventuali minusvalenze. Alternativamente si potrebbe prevedere che tali asset continuino ad essere considerati nell'attivo immobilizzato riconosciuto fino al termine della vita utile regolatoria anche se non più in esercizio/dismessi, anche al fine di mitigare eventuali incrementi tariffari.

Relativamente al livello del tasso di remunerazione riconosciuto, alla luce delle più recenti evoluzioni del contesto esterno, si ritiene necessario prevedere un incremento del parametro beta relativo al servizio di rigassificazione. In relazione alle specifiche condizioni di rischio del settore è infatti necessario considerare la particolare incertezza dei mercati energetici conseguenti all'attuale contesto geopolitico nonché le aspettative sul ruolo del gas naturale in un orizzonte temporale di lungo periodo. A tali aspetti più di carattere generale legati all'evoluzione del settore gas nel suo complesso, se ne aggiungono altri più specifici legati alla particolare natura dei progetti per la realizzazione di nuovi terminali galleggianti e/o al potenziamento di quelli esistenti. Alla luce di quanto sopra si ritiene necessario un incremento del valore di tale parametro pari ad almeno a quello definito per l'attività di trasporto gas in sede di approvazione del TIWACC (i.e. 0,544).

Riconoscimento dei costi energetici

Con riferimento al trattamento dei costi energetici, in particolare il costo relativo all'energia elettrica per il funzionamento di base (necessaria a garantire lo stato di operatività del terminale, anche in caso di mancato utilizzo) e i costi relativi al sistema di *Emission Trading*, si ritiene che tali spese debbano essere integralmente riconosciute come *pass-through* (così come avviene per il riconoscimento dei costi a copertura degli autoconsumi e delle perdite), in quanto non direttamente controllabili da parte dell'impresa di rigassificazione, oltre che non essere soggetti all'applicazione del fattore di garanzia.

Costi di ripristino

Con riferimento ai costi di ripristino si ritiene che anch'essi debbano essere esclusi dal perimetro dei ricavi di riferimento in quanto diversamente sarebbero soggetti all'applicazione del fattore di garanzia, non garantendo quindi all'impresa di certezza sulla loro effettiva e piena disponibilità alla data in cui risulterà necessario procedere al ripristino del sito. Tuttavia, si ritiene necessario prevedere che, qualora i costi di ripristino siano associati a cespiti il cui periodo residuo previsto di operatività sia inferiore rispetto al periodo residuo di operatività del terminale (es: banchina portuale), i costi di ripristino vengano divisi per il periodo residuo previsto di operatività di tali cespiti. Si ritiene inoltre necessario prevedere che l'eventuale differenza tra il fondo accantonato e gli oneri effettivamente sostenuti al momento di ripristino del sito debba essere opportunamente conguagliata dalla CSEA.

2. ASPETTI INTRODUTTIVI

S1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.

Gli obiettivi di intervento prospettati dall'Autorità si ritengono in linea di principio condivisibili. Alla luce dell'attuale contesto, come meglio dettagliato nelle risposte agli specifici spunti di consultazione, si ritiene che tali obiettivi debbano essere perseguiti da un lato salvaguardando le caratteristiche di stabilità, trasparenza e visibilità dei criteri di regolazione e dall'altro prevedendo misure in grado di garantire l'equilibrio economico/finanziario degli operatori regolati.

In merito alla stabilità, trasparenza e visibilità dei criteri di regolazione si accoglie favorevolmente l'orientamento generale dell'Autorità di voler confermare anche per il sesto periodo i principi generali per il riconoscimento dei costi di capitale e dei costi operativi in vigore rimandando l'opportunità di valutare l'introduzione di principi basati sul riconoscimento della spesa totale eventualmente a partire dal prossimo periodo (i.e dal 2028). Tale aspetto risulta particolarmente importante nel fornire agli operatori visibilità sulle condizioni di remunerazione degli investimenti che come noto prevedono ingenti esborsi con ritorni nel lungo periodo e necessitano pertanto di un quadro regolatorio e tariffario il più possibile stabile e prevedibile.

Con riferimento all'equilibrio economico-finanziario delle imprese di rigassificazione si ritiene opportuno procedere ad una revisione dei fattori di garanzia dei ricavi riconosciuti al rialzo passando dall'attuale 64% al 100%, che oggi in alcuni casi non consentono per alcuni operatori nemmeno la copertura dei soli costi gestionali. Inoltre in merito alle forme di raccordo tra il fondo di cui al DL 50/22, da destinare prioritariamente alle nuove infrastrutture di rigassificazione, e i meccanismi di garanzia attualmente in vigore si ritiene che, come meglio specificato al successivo punto di consultazione n. 14, l'eventuale importo residuo del fondo sia destinato allo stesso fondo a copertura dei ricavi riconosciuti per le imprese che ne beneficiano, al fine di limitare il rischio sopportato dalle imprese di rigassificazione che realizzano tali infrastrutture.

3. CRITERI DI DETERMINAZIONE DEI RICAVI RICONOSCIUTI

S2. Osservazioni in merito all'ambito di applicazione.

Nessuna osservazione in merito all'ambito di applicazione.

S3. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.

In linea generale si ritiene che periodi di regolazione di durata pari a 4 anni - prassi ormai consolidata nel sistema italiano - abbiano finora costituito un giusto arco temporale in grado di bilanciare da un lato le necessità di prevedere una periodica rivalutazione del quadro di regolazione tariffaria dall'altro di garantire continuità e stabilità dei criteri di regolazione che costituiscono aspetti di fondamentale importanza affinché l'operatore del servizio di rigassificazione possa intraprendere decisioni di investimento efficienti.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di far decorrere il sesto periodo di regolazione a partire dal 1° gennaio 2024 per una durata pari a 4 anni.

S4. Osservazioni in merito all'articolazione dei ricavi di riferimento e al posticipo dell'approccio ROSS-base per il servizio di rigassificazione del Gnl.

L'orientamento dall'Autorità di voler confermare anche per il sesto periodo i criteri di regolazione vigenti si ritiene ampiamente condivisibile, così come l'opportunità di rimandare al prossimo periodo regolatorio (i.e. dal 2028) la valutazione sull'opportunità di estendere al servizio di rigassificazione i criteri di riconoscimento dei costi basati sulla spesa totale (i.e. criteri ROSS). Alla luce dell'attuale contesto, si ritiene infatti preferibile preservare la stabilità e la continuità del quadro tariffario al fine di garantire agli operatori di rigassificazione del GNL certezza regolatoria.

Relativamente all'articolazione dei ricavi di riferimento, la proposta dell'Autorità si ritiene solo parzialmente condivisibile. In particolare, si ritiene che i costi relativi all'energia elettrica per il funzionamento di base (necessaria a garantire lo stato di operatività del terminale, anche in caso di mancato utilizzo) e i costi relativi al sistema di *Emission Trading* debbano essere integralmente riconosciuti come *pass-through* (così come avviene per il riconoscimento dei costi a copertura degli autoconsumi e delle perdite), in quanto non direttamente controllabili da parte dell'impresa di rigassificazione, oltre che non soggetti

all'applicazione del fattore di garanzia (sulla base degli attuali criteri fissato al 64%). Con riferimento ai costi di ripristino si ritiene che anch'essi debbano essere esclusi dal perimetro dei ricavi di riferimento in quanto diversamente sarebbero soggetti all'applicazione del fattore di garanzia, non garantendo quindi all'impresa la certezza sulla loro effettiva e piena disponibilità alla data in cui risulterà necessario procedere al ripristino del sito. Si ritiene pertanto che, in continuità con i criteri di regolazione attuali, i costi del sistema di *Emission Trading* così come i costi di ripristino debbano essere considerati al di fuori dei ricavi di riferimento, quindi esclusi dall'applicazione di meccanismi di efficientamento e dall'applicazione del fattore di garanzia.

In coerenza con quanto sopra evidenziato, si ritiene altresì che i costi dell'energia elettrica per il funzionamento di base del Terminale debbano essere inclusi dal perimetro dei costi coperti attraverso l'applicazione della quota percentuale Q_{CP} (per le imprese non connesse alla rete elettrica) e del corrispettivo C_{CP} (per le imprese connesse alla rete elettrica).

Per maggiori dettagli sulle modalità di trattamento che si ritiene più opportuno adottare per tali costi, si rimanda alle risposte ai successivi spunti di consultazione S7, S8 e S10.

S5. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione e aggiornamento dei costi di capitale.

In merito al riconoscimento tariffario delle immobilizzazioni si ritiene che le valutazioni in merito alla compatibilità con l'efficienza e la sicurezza del sistema, e la realizzazione secondo criteri di economicità, tenga opportunamente in considerazione le condizioni e le dinamiche di mercato in cui tali investimenti sono stati effettuati.

Relativamente ai criteri di determinazione e aggiornamento dei costi di capitale, si ritiene condivisibile confermare il criterio del costo storico rivalutato con l'applicazione del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'Istat per la determinazione e aggiornamento del capitale investito riconosciuto a fini regolatori (RAB), nonché l'aggiornamento del costo operativo riconosciuto, sulla base del tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istat.

Si condivide altresì l'approccio proposto dall'Autorità di determinare il tasso di variazione medio annuo del deflatore degli investimenti fissi lordi e il tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati prevedendo opportuni meccanismi di conguaglio basati sui dati effettivi di inflazione rilevati a consuntivo.

Tuttavia, non si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di continuare a prevedere l'esclusione delle immobilizzazioni in corso (LIC) dalla RAB e pertanto dalla relativa

remunerazione applicata a partire dal 5° periodo di regolazione. Come già evidenziato in risposta a precedenti consultazioni, si ritiene infatti che il servizio di rigassificazione una volta messa in esercizio l'infrastruttura, richieda investimenti successivi anche di cospicua entità al pari dei servizi infrastrutturali a rete, in quanto per permettere l'operatività in sicurezza del terminale è necessario effettuare periodicamente investimenti di manutenzione straordinaria, senza contare gli interventi di miglioria che nel corso degli anni si rendono opportuni per garantire un servizio efficiente agli utenti.

Si ritiene pertanto che anche per l'attività di rigassificazione i LIC debbano essere inclusi nella RAB e remunerati in misura pari al costo opportunità del capitale, ovvero al WACC, come previsto negli altri settori regolati sia in Italia che in Europa. In tal modo si garantirebbe la copertura dei costi sostenuti dall'operatore per l'investimento, tenuto conto che un incentivo alla rapida entrata in esercizio dell'investimento viene già garantito dal riconoscimento della quota di ammortamento dell'asset solo a partire da tale momento. Si evidenzia altresì che la proposta dell'Autorità di includere nel valore dei relativi incrementi patrimoniali riconosciuti gli eventuali oneri di finanziamento capitalizzati (IPCO) maturati nella fase antecedente l'esercizio commerciale, non consentirebbe la corretta remunerazione dell'investimento, in quanto il flusso di ricavi regolati, attualizzati al WACC, non sarebbe pari all'investimento effettuato.

Relativamente al *lag* regolatorio, si ritiene che i costi sostenuti debbano essere riconosciuti eliminando ogni forma di *time-lag*, al fine di consentire un completo recupero dell'investimento nel corso della vita utile dell'asset, così come rappresentato nella risposta al successivo punto di consultazione S11 per i nuovi terminali di rigassificazione.

In relazione al trattamento dei contributi pubblici e/o privati in conto capitale, si ritiene opportuno prevedere anche per il servizio di rigassificazione l'introduzione di specifici meccanismi di incentivazione al loro ottenimento, in coerenza con quanto previsto per l'attività di trasporto.

Riguardo alla proposta di confermare la modalità di riconoscimento del capitale circolante netto tramite un valore parametrico pari allo 0,8% dell'attivo immobilizzato lordo, si ritiene che tale valore non risulti rappresentativo delle reali esigenze di finanziamento del ciclo operativo di cui l'impresa necessiterà in futuro. Come rilevato dalla stessa Autorità nel documento di consultazione, le recenti evoluzioni dello scenario energetico internazionale hanno infatti determinato un aumento dei corrispettivi fissati in esito alle aste di conferimento, condizione che si ritiene si potrà verificare anche nel prossimo futuro. Tenuto conto che il valore di capitale circolante osservato nel corso del 2022 è risultato pari a 1,8%,

si ritiene necessario un incremento del valore parametrico attualmente riconosciuto ai fini tariffari.

Con riferimento al riconoscimento tariffario del gas di riempimento e di raffreddamento, si ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere che le imprese di rigassificazione si approvvigionino di tale gas mediante gara pubblica, i cui esiti costituiranno il valore oggetto di riconoscimento tariffario. Qualora non sia possibile acquistare tale gas mediante gara pubblica, si ritiene opportuno che venga riconosciuto all'impresa di rigassificazione il costo effettivamente sostenuto per l'approvvigionamento di tale gas opportunamente documentato nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza. Qualora codesta Autorità intenda invece confermare il criterio di valorizzazione sulla base di un indice di prezzi di riferimento, si ritiene più opportuno utilizzare il prezzo maggiore rilevato tra il *System Average Price (SAP)* e il valore massimo del gnl scambiato nel medesimo periodo a livello globale, al netto dei costi di trasporto. Infatti, non necessariamente il SAP risulta rappresentativo del valore del gnl, in particolare in periodi di bassa domanda e conseguentemente di basso utilizzo dei terminali.

In merito al tasso di remunerazione riconosciuto si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità di prevedere la sua valorizzazione secondo i criteri di cui al TIWACC, così come la conferma dell'incremento dell'1% a compensazione del lag regolatorio per gli investimenti effettuati successivamente al 31 dicembre 2013 ed entro il 31 dicembre 2016.

Relativamente al livello del tasso di remunerazione riconosciuto, alla luce delle più recenti evoluzioni del contesto esterno, si ritiene necessario prevedere un incremento del parametro beta relativo al servizio di rigassificazione. In relazione alle specifiche condizioni di rischio del settore è infatti necessario considerare la particolare incertezza dei mercati energetici conseguenti all'attuale contesto geopolitico nonché le aspettative sul ruolo del gas naturale in un orizzonte temporale di lungo periodo. A tali aspetti più di carattere generale legati all'evoluzione del settore gas nel suo complesso, se ne aggiungono altri più specifici legati alla particolare natura dei progetti per la realizzazione di nuovi terminali galleggianti e/o al potenziamento di quelli esistenti. Alla luce di quanto sopra si ritiene necessario un incremento del valore di tale parametro pari ad almeno a quello definito per l'attività di trasporto gas in sede di approvazione del TIWACC (i.e. 0,544).

Si ritiene altresì condivisibile l'orientamento dell'Autorità di confermare, nella sostanza, gli attuali criteri di determinazione degli ammortamenti economico-tecnici, sulla base della durata convenzionale e la previsione secondo cui la durata convenzionale del cespite impianti *offshore* galleggianti possa essere ridotta nel caso in cui sia dimostrata la minore

vita utile tramite la presentazione di un'apposita certificazione da parte di un soggetto terzo e indipendente. In merito alla durata minima indicata dall'Autorità (i.e. 20 anni) si ritiene comunque opportuno prevedere la possibilità di considerare una valutazione caso per caso ove le certificazioni da parte di soggetti terzi indipendenti evidenzino vite utili del cespite inferiori a tale soglia minima.

Si segnala tuttavia la necessità di prevedere la possibilità che alcuni asset possano essere ricompresi in categorie con vite utile più brevi (es. 3-5 anni) nel caso in cui sia già noto a priori (in particolare nei casi non dipendenti dall'impresa di rigassificazione) che la loro vita economico-tecnica sarà inferiore alle durate convenzionali (es. banchina portuale) o che per tali asset vengano riconosciute eventuali minusvalenze. Alternativamente si potrebbe prevedere che tali asset continuino ad essere considerati nell'attivo immobilizzato riconosciuto fino al termine della vita utile regolatoria anche se non più in esercizio/dismessi, anche al fine di mitigare eventuali incrementi tariffari.

Fatto salvo quanto già osservato relativamente al tema del *time-lag* regolatorio, si accoglie favorevolmente la proposta dell'Autorità di determinare gli ammortamenti riconosciuti nell'anno t considerando gli incrementi patrimoniali fino all'anno precedente (t-1), sulla base dei dati di preconsuntivo relativi al medesimo anno t-1, in luogo dell'anno t-2, in analogia e coerentemente a quanto applicato per gli altri business regolati. Ai fini dell'allineamento tra i due periodi regolatori (5PR GNL e 6PR GNL), si condivide pertanto l'impostazione prospettata dall'Autorità di prevedere che nell'anno tariffario 2024 vengano riconosciute due quote di ammortamento, eventualmente riconoscendo anche una ulteriore quota relativa agli incrementi patrimoniali relativi all'anno t in caso di eliminazione del *time-lag* regolatorio.

Con riferimento alla vita utile dei cespiti afferenti l'attività di rigassificazione del gnl, si ritiene che la vita utile economico-tecnica massima dei singoli cespiti non possa essere superiore a quella relativa all'impianto di rigassificazione. Si richiama inoltre la necessità - già espressa in sede di risposta a consultazioni su altri business regolati - di prevedere anche per l'attività di rigassificazione il riconoscimento di eventuali minusvalenze legate a cespiti non completamente ammortizzati o in alternativa almeno di prevedere la possibilità di applicare la nuova categoria di cespiti agli investimenti in manutenzione straordinaria finalizzati al mantenimento in esercizio del Terminale, che si ritiene debba essere non superiore a 10 anni (da applicarsi anche alle opere già realizzate negli ultimi anni).

Infine, si segnala l'opportunità di valutare la possibilità di prevedere vite utili dei terminali di rigassificazione inferiori a quelle convenzionali in casi opportunamente identificati,

giustificati da particolari situazioni di mercato o di approvvigionamento (e.g. per sicurezza delle forniture).

S6. Osservazioni in merito alla determinazione e all'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.

In linea di principio, l'orientamento espresso relativamente ai criteri di determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'anno 2024 - in sostanziale continuità con i criteri di regolazione vigenti - si ritiene condivisibile. In tale ambito, tuttavia, si osserva quanto segue.

Si ritiene condivisibile l'aggiornamento annuale della componente di ricavo a copertura dei costi operativi in base al tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istat (RPI), al tasso annuale prefissato di recupero di efficienza (*X-factor*) e di un ulteriore parametro di variazione dei costi riconosciuti che tiene conto di costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo (parametro Y).

In relazione a quest'ultimo parametro, si accoglie favorevolmente la proposta dell'Autorità di dare continuità ai criteri di regolazione sin qui adottati in relazione a modifiche dei costi riconosciuti derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti del quadro normativo e dalla variazione degli obblighi relativi al servizio universale (fattore Y).

Non si ritengono al contrario condivisibili gli orientamenti secondo cui per l'attivazione di tale fattore Y sia richiesto il superamento di una soglia predeterminata di materialità, indicata nel documento di consultazione 655/2022/R/Gas nell'ordine dell'1,5% dei ricavi tariffari. Tale soglia non si ritiene giustificabile in quanto contraria alle finalità stesse per cui tali fattori vengono proposti, ossia il riconoscimento di costi conseguenti all'ampliamento del perimetro delle attività regolate in oggetto, oltre che in termini di entità in quanto i valori *trigger* proposti non consentirebbero alle imprese di ottenere la copertura di costi incrementali fino al concorrere di ammontari molto elevati. Tale approccio andrebbe ad erodere tutti gli sforzi messi in campo dalle imprese per l'efficientamento della propria spesa, in contrasto con i meccanismi e le finalità della regolazione incentivante. Si ritiene altresì opportuno prevedere che tale parametro Y possa essere attivato già nell'anno t+1 attraverso conguaglio tramite CSEA sulla base dei costi emergenti effettivamente sostenuti nell'anno t, al fine di ridurre il lag temporale che altrimenti risulterebbe pari ad almeno t+2.

In merito all'utilizzo dell'anno 2021 come anno di riferimento per la determinazione dei costi riconosciuti dell'anno 2024 si ritiene necessario prevedere la possibilità di riconoscimento di eventuali costi operativi emergenti negli anni 2022, in analogia a quanto attualmente previsto dalla regolazione del servizio di trasporto, anche in considerazione del fatto che il 2021 è stato caratterizzato dal perdurare degli effetti della pandemia Covid-19.

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

Si ritiene che il *driver* di riferimento e il quantitativo unitario in funzione di tale *driver* per la determinazione dei costi riconosciuti a copertura del sistema di *Emission Trading* debbano poter essere presentati dall'impresa di rigassificazione nell'ambito della proposta tariffaria, in linea con quanto attualmente previsto dalla regolazione del settore del trasporto di gas naturale. Più nello specifico si ritiene che il *driver* di riferimento da prendere in considerazione per il calcolo debba essere il quantitativo di Gnl necessario a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e l'operatività del Terminale (anche in caso di mancato utilizzo), in quanto direttamente correlato alle emissioni di CO₂ effettivamente prodotte dall'impianto.

Tale previsione renderebbe inoltre possibile un confronto tra i consumi utilizzati ai fini del calcolo delle quote ETS valutate in sede di proposta tariffaria con i consumi effettivamente sostenuti, in analogia con quanto attualmente previsto per il meccanismo di recupero degli scostamenti del coefficiente Q_{cp} , in base alla differenza tra i quantitativi di Gnl stimati in sede di proposta tariffaria e quelli effettivamente utilizzati per coprire gli autoconsumi e le perdite della catena di rigassificazione.

Fatte salve le precedenti considerazioni sull'individuazione del *driver* di riferimento più opportuno, si condivide la proposta dell'Autorità di modificare il meccanismo di correzione annuale del valore riconosciuto a copertura dei costi riferiti alle quote ETS. Tuttavia, in merito alla sua applicazione si ritiene che il meccanismo di conguaglio da effettuarsi nell'anno t+1 debba basarsi sugli eventuali scostamenti tra i ricavi effettivamente conseguiti nell'anno t (mediante l'applicazione del corrispettivo C_{ETS} ai quantitativi effettivamente scaricati) e i ricavi teorici determinati sulla base dei quantitativi di Gnl effettivamente necessari a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale, del prezzo dei titoli di *Emission Trading* registrato a consuntivo nonché delle quote effettivamente riconosciute a titolo gratuito nel medesimo anno.

Ad integrazione di tale meccanismo si propone inoltre di introdurre un incentivo nel caso in cui il costo sostenuto dall'impresa di rigassificazione per l'acquisto delle quote ETS risulti inferiore rispetto al costo medio di mercato rilevato a consuntivo dal MITE. In particolare, si propone un meccanismo di "sharing" che consenta all'impresa di rigassificazione di beneficiare del 50% degli eventuali risparmi conseguiti in caso di acquisto delle quote ETS ad un prezzo effettivo inferiore rispetto al costo medio di mercato restituendo il restante 50% al sistema. Infatti, fermo restando il principio per cui l'impresa di rigassificazione non debba risultare esposta ad un rischio prezzo in relazione all'acquisto delle quote di ETS (in quanto si tratta di attività non peculiare di una impresa di rigassificazione), qualunque azione volta a favorire un acquisto a prezzi inferiori alla media di mercato andrebbe incentivata in quanto in grado di generare benefici per il sistema gas e in ultima analisi per i consumatori finali (qualora invece il costo sostenuto per l'acquisto delle quote ETS risultasse superiore rispetto al costo medio di mercato verrebbe mantenuto il pieno riconoscimento del costo attualmente in essere nel 5PR).

S8. *Osservazioni in merito al trattamento dell'energia elettrica per il funzionamento di base e degli autoconsumi.*

S9. *Osservazioni in merito alla proposta di modifica di gestione dei conguagli.*

Come già evidenziato nel precedente punto di osservazione S.4, si sottolinea come il costo dell'energia elettrica per il funzionamento di base debba essere trattato come *costo pass-through*, in quanto oltre che non essere direttamente controllabile da parte dell'impresa di rigassificazione non si presta a possibili recuperi di efficienza. Inoltre, tali costi non si ritiene debbano essere assoggettati all'applicazione del fattore di garanzia (sulla base degli attuali criteri fissato al 64%) in quanto l'impresa di rigassificazione potrebbe altrimenti non disporre delle risorse per il funzionamento dell'impianto incorrendo in prelievi che ne comprometterebbero l'equilibrio economico-finanziario.

Il mutamento delle condizioni globali di approvvigionamento del gas e il relativo aumento della strategicità degli impianti di rigassificazione per il sistema energetico nazionale - come evidenziato dalla stessa Autorità nel documento di consultazione - rendendo necessario definire un quadro tariffario che consenta la piena copertura dei costi necessari al funzionamento dei Terminali.

In considerazione di quanto sopra, si ritiene opportuno prevedere che ai fini dei riconoscimenti tariffari non sia più definito un trattamento differenziato tra energia elettrica

di base ed energia elettrica a copertura di autoconsumi e perdite, prevedendo che il quantitativo di energia elettrica complessivamente necessario a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale sia riconosciuto come *pass-through*, indipendentemente dal fatto che il Terminale di rigassificazione sia allacciato o meno alla rete elettrica.

Più in particolare - ai fini del riconoscimento di tali quantitativi – si ritiene opportuno prevedere che le imprese di rigassificazione stimino i quantitativi di Gnl e gli eventuali quantitativi di energia elettrica (necessari a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale) con riferimento alle condizioni operative previste di funzionamento del terminale e, ove disponibili, ai dati storici. Tali quantitativi andrebbero quindi utilizzati nella determinazione della componente Q_{CP} applicata come percentuale rispetto ai quantitativi di Gnl scaricati dagli utenti del Terminale. Inoltre, per i Terminali connessi alla rete elettrica, i quantitativi di energia elettrica di cui sopra dovrebbero essere utilizzati per stimare il corrispettivo unitario C_{CP} , valorizzandoli secondo il prezzo dell'energia elettrica registrato a consuntivo nell'ultimo anno disponibile (t-2) e dividendoli per i volumi previsti in scarica nell'anno t.

Con riferimento alla modalità di calcolo del conguaglio degli scostamenti tra costi riconosciuti e quelli effettivamente sostenuti, si ritiene in linea di principio condivisibile la proposta di semplificazione avanzata dall'Autorità. Si ritiene tuttavia opportuno evidenziare come il meccanismo di conguaglio debba prevedere una sterilizzazione sia degli scostamenti di prezzo che di volume relativamente a tutte le componenti dei costi energetici (ossia ETS e consumi necessari a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale). Nell'ambito del passaggio alla nuova metodologia, al fine di garantire coerenza con i valori già iscritti a bilancio, si evidenzia l'opportunità di prevedere che i conguagli degli scostamenti relativi agli anni 2022 e 2023 siano gestiti in continuità di criteri rispetto al periodo regolatorio vigente, prevedendo dunque che vengano considerati come componenti per il calcolo dei ricavi per gli anni 2024 e 2025.

Si ritiene infine condivisibile la proposta avanzata dall'Autorità di prevedere la possibilità, qualora in corso d'anno la gestione degli scostamenti tra autoconsumi effettivi e il Gnl ottenuto in applicazione della componente Q_{CP} ai quantitativi di Gnl scaricati dagli utenti del terminale non sia compatibile con le condizioni tecnico-operative del Terminale, che le imprese di rigassificazione possano vendere o acquistare i quantitativi di gas necessari, segnalandolo tempestivamente all'Autorità, con riconoscimento a valere sul conto oneri impianti di rigassificazione. Si ritiene opportuno valutare la possibilità di applicare il

medesimo meccanismo anche ai fini del conguaglio annuale della componente Q_{CP} , al fine garantire stabilità alla percentuale riconosciuta nel corso del periodo, che potrebbe in tal modo essere fissata pur tutta la sua durata, oltre a che semplificare le modalità di conguaglio.

S10. *Osservazioni in merito ai costi di ripristino.*

In linea generale, si ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere che la quota di ricavo a copertura dei costi di ripristino per il primo anno del periodo di regolazione sia determinata con i criteri attualmente in vigore, e cioè sulla base di una stima peritale dell'ammontare dei costi di ripristino eseguita da un soggetto terzo, al netto degli eventuali fondi già accantonati, divisa per il periodo residuo previsto di operatività del terminale e che la relativa quota di ricavo annua venga aggiornata annualmente mediante il deflatore degli investimenti fissi lordi. Tuttavia, si ritiene necessario prevedere che, qualora i costi di ripristino siano associati a cespiti il cui periodo residuo previsto di operatività sia inferiore rispetto al periodo residuo di operatività del terminale (es: banchina portuale), i costi di ripristino vengano divisi per il periodo residuo previsto di operatività di tali cespiti.

Si ritiene inoltre necessario prevedere che l'eventuale differenza tra il fondo accantonato e gli oneri effettivamente sostenuti al momento di ripristino del sito debba essere opportunamente conguagliata dalla CSEA. Si ritiene infatti che, analogamente a quanto previsto per il servizio di stoccaggio, i costi effettivamente sostenuti a seguito dell'avvenuto ripristino del sito debbano essere completamente riconosciuti all'operatore anche nel caso in cui le quote riscosse nel corso dell'operatività del terminale non siano sufficienti a coprire i costi effettivi.

Si ritiene altresì condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere che le imprese di rigassificazione che abbiano già presentato la stima peritale nei precedenti periodi di regolazione determinino la componente di ricavo a copertura dei costi di ripristino per l'anno 2024 come aggiornamento, mediante applicazione del tasso di variazione medio annuo del deflatore degli investimenti fissi lordi applicato per la rivalutazione degli incrementi patrimoniali riconosciuti, della quota di ricavo a copertura dei costi di ripristino approvata per l'anno 2023, fatta salva la possibilità per le imprese di rigassificazione di presentare una nuova stima peritale qualora intervengano eventuali modifiche impiantistiche che ne determinino una variazione nel valore.

Infine, si ritiene opportuno prevedere che la stima dei costi di ripristino e la relativa quota di ricavo annuo riconosciuta possano essere aggiornate anche nel corso del periodo di regolazione qualora la stima peritale effettuata da un soggetto terzo risultasse disponibile in corso di periodo.

S11. Osservazioni in merito ai ricavi di riferimento per le nuove imprese di rigassificazione.

Si ritiene che dal primo anno di funzionamento del Terminale debbano essere riconosciuti tutti i costi (di capitale e operativi) associati all'infrastruttura, eliminando in altri termini ogni forma di *time-lag*. Diversamente una infrastruttura per ottenere piena remunerazione del capitale investito dovrebbe essere esercita per almeno un ulteriore anno rispetto a quello della sua vita economica tecnica (nel caso di un *lag* temporale di un solo anno). Fermo restando quanto sopra, in particolare in relazione ai conferimenti di capacità delle nuove FSRU, si ritiene necessario prevedere che la tariffa di riferimento regolata del primo anno sia determinata considerando sia i costi di capitale che operativi dell'anno in oggetto al fine di una corretta rappresentazione del costo associato al servizio sia per l'anno stesso che per gli anni successivi.

Fermo restando quanto sopra, si condividono in linea generale gli altri orientamenti proposti dell'Autorità per la determinazione e l'aggiornamento dei ricavi di riferimento relativamente ai nuovi Terminali. Si segnala tuttavia come con riferimento al riproporzionamento dei ricavi riconosciuti sui giorni di erogazione del servizio, debbano essere invece opportunamente considerate le voci di costo che l'impresa si trova a dover sostenere per tutto l'anno, indipendentemente dai giorni di funzionamento.

Si segnala altresì la necessità di introdurre un meccanismo di pieno riconoscimento dei costi effettivamente sostenuti dalle nuove imprese di rigassificazione in luogo della proposta dell'Autorità di una simmetrica ripartizione, tra le imprese di rigassificazione e gli utenti, delle maggiori o minori efficienze dei costi operativi per i primi anni di esercizio realizzati dai gestori del terminale rispetto ai costi operativi riconosciuti. Si evidenzia infatti come in fase di avvio di una nuova infrastruttura tali costi possano risultare di difficile stima e/o subire delle variazioni non direttamente controllabili dall'impresa stessa.

4. CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI RIGASSIFICAZIONE DEL GNL E FATTORE DI COPERTURA DEI RICAVI

S12. Osservazioni in merito ai corrispettivi di accesso.

Si ritiene condivisibile l'orientamento indicato dall'Autorità di confermare l'attuale struttura tariffaria a copertura dei costi sottostanti al servizio di rigassificazione e i criteri di determinazione dei corrispettivi unitari.

Si ritiene altresì opportuno specificare che, coerentemente con quanto riportato al comma 16.2 lettera d) del documento di consultazione in merito al riproporzionamento dei ricavi riconosciuti per i nuovi Terminali, anche la capacità tecnica rilevante ai fini della determinazione dei corrispettivi unitari, come la capacità massima che il terminale può rendere disponibile in un anno, debba essere riproporzionata in ragione dei giorni in cui il servizio viene reso effettivamente disponibile.

Fatte salve le considerazioni evidenziate negli spunti di osservazione S.4, S.7, S.8 e S.9 (in merito al trattamento dei costi energetici), si ritiene condivisibile in linea generale l'orientamento indicato dall'Autorità di confermare l'attuale struttura tariffaria a copertura dei costi sottostanti il servizio di rigassificazione e i criteri di determinazione dei corrispettivi unitari.

Tuttavia, si ritiene necessario specificare quanto segue.

Si ritiene che il corrispettivo unitario C_{qs} , espresso in euro/metro cubo di Gnl liquido/anno, debba essere pari al rapporto tra i ricavi di riferimento a copertura dei costi di capitale e operativi del servizio di rigassificazione del Gnl, al netto dei costi di ripristino e dei costi per l'energia elettrica per il funzionamento di base del terminale, e la capacità tecnica del Terminale.

Con riferimento al corrispettivo unitario C_{rs} , espresso in euro/metro cubo di Gnl liquido/anno, si ritiene debba essere dimensionato sulla base della capacità riferita ai quantitativi previsti in scarica nell'anno in luogo di quella tecnica del Terminale, in analogia al corrispettivo a copertura di costi ETS, o alternativamente che la quota di ricavo annuo riconosciuta sia interamente conguagliata. Diversamente, l'impresa di rigassificazione otterrebbe il completo riconoscimento dell'ammontare a copertura dei costi di ripristino solo qualora conferisse tutta la capacità tecnica del terminale in ogni anno del periodo di operatività.

Si ritiene altresì che i corrispettivi applicati dalle imprese ai quantitativi di Gnl scaricati dall'utente del terminale debbano essere così strutturati:

- a) il coefficiente Q_{CP} a copertura dei consumi necessari a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale, espresso in termini percentuali rispetto ai quantitativi di Gnl che si prevede saranno scaricati;
- b) il corrispettivo unitario C_{CP} a copertura dei costi di natura monetaria associati ai consumi necessari a garantire il corretto funzionamento della catena di rigassificazione e lo stato di operatività del terminale, espresso in euro/metro cubo di Gnl liquido/anno;
- c) il corrispettivo unitario C_{ETS} a copertura dei costi relativi al sistema di *Emission Trading*, espresso in euro/metro cubo di Gnl liquido/anno.

S13. Osservazioni in merito agli ulteriori servizi.

Con riferimento ai servizi aggiuntivi forniti dai Terminali di GNL, si ritiene condivisibile quanto previsto dal quadro regolatorio vigente.

In particolare, si ritiene che i servizi di flessibilità offerti dai Terminali ai propri Utenti costituiscano un elemento fondamentale nella prospettiva di una evoluzione regolatoria sempre più orientata al miglioramento della qualità del servizio.

A tal fine la scrivente Società si riserva di formulare ulteriori proposte per lo sviluppo del proprio portafoglio di servizi di flessibilità nell'ambito del normale processo di aggiornamento dei codici di rigassificazione anche tenuto conto delle esigenze manifestate dagli operatori commerciali nell'ambito di specifici processi di consultazione.

S14. Osservazioni in merito al fattore di copertura dei ricavi

Con riferimento al fattore di copertura dei ricavi previsto dalla regolazione per i Terminali individuati come strategici, come più volte ribadito si ritiene che tale meccanismo, in analogia agli altri settori regolati, debba consentire il conseguimento della totalità dei ricavi riconosciuti dal quadro regolatorio (fattore di copertura dei ricavi pari a 100%) per l'intera vita utile dei Terminali stessi e fintantoché continuino il loro esercizio, pertanto anche oltre i 20 anni previsti dalla regolazione vigente.

Fermo restando quanto sopra, ove l'Autorità decidesse di confermare una quota di garanzia dei ricavi di riferimento α inferiore al 100%, si ritiene che l'impresa di rigassificazione debba poter trattenere la totalità dei ricavi eccedenti quelli di riferimento fino all'occorrenza dei ricavi riconosciuti incrementati di una quota $(1-\alpha)$ per l'intero periodo di operatività del Terminale, prevedendo altresì un eventuale conguaglio a fine del periodo, ove necessario, mediante la CSEA.

Si evidenzia infatti come la formulazione proposta dall'Autorità non rispetti il principio di simmetrica ripartizione del rischio tra impresa di rigassificazione e sistema in quanto esporrebbe l'impresa al rischio di un mancato ricavo fino a una quota $1-\alpha$ dei ricavi di riferimento (dove α rappresenta la percentuale di copertura) mentre nel caso di ricavi effettivi superiori ai ricavi di riferimento, consentirebbe il trattenimento di una quota pari ad $1-\alpha$ della sola eccedenza effettiva rispetto ai ricavi di riferimento, in luogo della totalità dell'eccedenza effettiva rispetto ad $1+(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento. In altri termini la simmetrica ripartizione del rischio presupporrebbe una copertura dei ricavi fino ad un livello pari a $1-(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento ed una totale restituzione delle eccedenze rispetto ad un livello pari a $1+(1-\alpha)$ dei ricavi di riferimento nell'intero periodo di operatività del terminale.

Relativamente al fondo (istituito ai sensi del comma 8 dell'articolo 5 del Decreto) di cui beneficiano tali nuovi terminali, si osserva quanto segue. Secondo quanto disposto dal Decreto il fondo è destinato a coprire la quota dei ricavi per il servizio di rigassificazione dei nuovi impianti finalizzati all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto, che costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti. In ragione della strategicità e indifferibilità di tali nuovi impianti, si ritiene che il fine ultimo del fondo sia quello di garantire nel tempo, per quanto possibile, la completa copertura dei costi relativi a tali investimenti. Data l'elevata volatilità che caratterizza i mercati di approvvigionamento del gas, si evidenzia come nel corso dei periodi di operatività di tali Terminali potrebbero registrarsi anni in cui non sia necessario utilizzare completamente il fondo, generando così un'eccedenza delle risorse messe a disposizione, nonché anni in cui siano necessarie maggiori risorse rispetto a quelle messe a disposizione dal fondo per il singolo anno. Si ritiene quindi che l'eventuale eccedenza di risorse registrata in un anno debba concorrere alle risorse del fondo disponibili per gli anni successivi, al fine di salvaguardare quanto più possibile l'equilibrio economico-finanziario di impianti entrati in esercizio con l'obiettivo di garantire la sicurezza energetica del paese, coerentemente alle finalità che hanno portato all'emanazione di detto Decreto.