

**Documento di Consultazione 49/2023/R/gas**

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

**16 marzo 2023**

## Premessa

La presente nota contiene le osservazioni di OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. (**OLT**) in relazione al documento per la consultazione illustrante i “Criteri di regolazione tariffaria del servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto per il sesto periodo di regolazione”.

Il GNL ricopre un ruolo sempre più di primo piano nel mercato del gas nazionale ed europeo in quanto contribuisce alla sicurezza delle forniture, alla diversificazione e alla concorrenzialità delle fonti di approvvigionamento del gas.

In Italia, nel periodo 2016-2021 le importazioni di GNL hanno costituito una quota relativamente costante dell’offerta complessiva di gas. A partire dalla seconda metà del 2021, il contesto di mercato del gas naturale è stato caratterizzato da un’alta volatilità e da un aumento dei prezzi, influenzati dalle dinamiche del mercato internazionale del GNL.

Il 2022 ha segnato poi un cambio di passo: il contributo del GNL è notevolmente aumentato in seguito al conflitto tra Russia e Ucraina che ha imposto un ripensamento delle fonti di approvvigionamento del gas e un ridimensionamento delle importazioni via gasdotto a causa delle incertezze derivanti dalla brusca diminuzione delle forniture di gas dalla Russia.

Per far fronte alla nuova situazione sono state adottate una serie di iniziative – a livello nazionale ed europeo – per incrementare la disponibilità di gas, favorendo l’ingresso di volumi aggiuntivi dai punti di interconnessione con sistemi di Paesi extraeuropei e il riempimento degli stoccaggi nel breve termine.

Con riferimento alla capacità di importazione di GNL dell’Unione Europea, diversi Stati membri, tra cui l’Italia, nel corso del 2022 hanno deciso di investire in ulteriore sviluppo della capacità di rigassificazione, per aumentare la sicurezza e la flessibilità del sistema gas.

In considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, OLT ha dato il proprio contributo garantendo la piena ed efficiente operatività del Terminale grazie alla possibilità di ricevere navi fino a 180.000 mcliq (che rappresentano circa il 90% della flotta mondiale) e quasi tutte le tipologie di GNL (circa il 95% presente al mondo) grazie all’impianto per la correzione del potere calorifico (Wobbe Index Plant) e quindi capace di ricevere carichi provenienti da quasi tutti i paesi esportatori.

In particolare, a partire dal 2018 il Terminale ha lavorato a pieno regime e le condizioni di mercato e il particolare contesto geopolitico hanno consentito la piena allocazione della capacità di rigassificazione

nel 2022. Inoltre nelle aste annuali e pluriannuali tenutesi a giugno e luglio 2022 si sono registrati ottimi risultati in termini di allocazione per i prossimi 7 anni.

In particolare:

- è stata allocata il 100% della capacità disponibile per gli anni termici 2022/2023 e 2023/2024;
- oltre l'80% della capacità per gli anni termici 2024/2025, 2025/2026 e 2026/2027;
- e il 5% della capacità negli anni termici 2027/2028 e 2028/2029.

**In sintesi nel 2019 il Terminale ha lavorato a circa il 98% della propria capacità, risultando essere uno dei Terminali maggiormente utilizzati a livello europeo e l'elevato utilizzo è stato confermato nel 2020 in cui è stato allocato il 93% della capacità di rigassificazione; anche nel 2021, nonostante le criticità di un mercato molto volatile, è stato allocato il 73% della capacità di rigassificazione disponibile.**

**Nel 2022 è stato raggiunto il 100% della capacità allocata con un totale di 40 TWh scaricati presso FSRU Toscana.**

Di seguito, alcuni commenti più specifici relativi ai diversi punti del documento di consultazione. Tali commenti riteniamo vadano nella direzione di:

- Aumentare la competitività, liquidità, flessibilità, efficienza del sistema gas, in particolare incrementando la sicurezza degli approvvigionamenti;
- Aumentare l'integrazione dei mercati (rete, stoccaggi, rigassificazione).

### **S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.**

OLT concorda con gli obiettivi di carattere generale dell'intervento dell'Autorità, rimandando comunque a specifici commenti sui diversi obiettivi con le risposte di seguito riportate.

### **S 2. Osservazioni in merito all'ambito di applicazione.**

OLT concorda con la proposta di ambito di applicazione prevista nel DCO.

### **S 3. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.**

Nell'ottica della stabilità regolatoria OLT concorda con l'intenzione dell'Autorità di confermare la durata del periodo di regolazione pari a quattro anni, decorrenti dal 1° gennaio 2024.

#### **S 4. Osservazioni in merito all'articolazione dei ricavi di riferimento e al posticipo dell'approccio ROSS-base per il servizio di rigassificazione del Gnl.**

OLT condivide la conferma per il 6PR GNL dei criteri di determinazione dei ricavi di riferimento vigenti e dell'articolazione dei ricavi di riferimento attualmente già prevista per il 5 PR GNL.

Si condivide inoltre il posticipo al prossimo periodo di regolazione (decorrente dal 2028) della valutazione sull'opportunità di estendere al servizio di rigassificazione del Gnl i criteri di riconoscimento dei costi basati sulla spesa totale tipici dell'approccio ROSS, in modo di offrire certezza regolatoria agli operatori e agli Utenti del servizio di rigassificazione.

Con riferimento alle previsioni del punto 9.5 si rimanda alle considerazioni in risposta al punto S8.

#### **S 5. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione e aggiornamento dei costi di capitale.**

#### **S 6. Osservazioni in merito alla determinazione e all'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.**

In linea di principio si ritiene che il riconoscimento di tutti costi, siano essi di capitale che operativi, dovrebbe avvenire senza alcun differimento temporale (*time lag*), al fine di garantire il completo riconoscimento dell'investimento effettuato nell'impianto di rigassificazione del Gnl.

Conseguentemente, ad esempio, il riconoscimento delle quote di ammortamento dovrebbe avvenire con riferimento alla stima degli incrementi patrimoniali dell'anno *t* di riferimento. Pur accogliendo positivamente l'orientamento espresso al paragrafo 10.24 (riconoscimento ammortamento nell'anno *t* considerando gli incrementi patrimoniali fino all'anno precedente *t-1*), in quanto migliorativo rispetto ai criteri vigenti, tuttavia si evidenzia che tale criterio ancora non permetterebbe al gestore del terminale il riconoscimento delle quote di ammortamento per tutta la durata dell'impianto del Gnl (nel caso di impianto con vita utile convenzionale di 25 anni, al 25esimo anno il gestore del terminale avrebbe recuperato solo 24 anni di quote di tutti i cespiti di sua proprietà).

Inoltre, in generale con riferimento alle VUT, si evidenzia quanto segue:

- **le VUT di tutti i cespiti di proprietà del gestore del terminale di rigassificazione dovrebbero avere al massimo una VUT pari a quella dell'impianto di Gnl a cui afferiscono.**
- analogamente, eventuali cespiti conseguenti a interventi di manutenzione straordinaria dovrebbero avere una VUT pari a quella residua dell'impianto di Gnl; a tale proposito, si suggerisce di **prevedere** – come delineato nel DCO 502/22 afferente il servizio di trasporto gas – **l'introduzione di uno specifico cespite, con vita utile regolatoria inferiore a quella del cespite “impianti di Gnl”, dedicato ai costi di manutenzione straordinaria esclusivamente finalizzati al mantenimento in esercizio dell'impianto di rigassificazione, che non ne comportino la sostituzione, anche parziale (nei limiti di una soglia prefissata), da ammortizzare**

**su un arco temporale inferiore, coerente con la VUT residua dell'impianto Gnl in questione.**

Con riferimento alla determinazione delle immobilizzazioni nette riconosciute, ARERA prospetta di voler confermare l'esclusione del riconoscimento delle immobilizzazioni in corso/lavori in corso (LIC) dalla determinazione del capitale investito riconosciuto.

Non si condivide tale orientamento che risulta in contrasto con i criteri di riconoscimento dei LIC per i servizi del trasporto del gas e della trasmissione di energia elettrica.

In analogia alla definizione del deflatore degli investimenti fissi lordi, per il quale si prevede un allineamento alle modalità che saranno stabilite in esito a procedimento avviato con la delibera 271/2021/R/com, anche **il criterio di riconoscimento dei LIC del servizio di rigassificazione dovrebbe essere uniforme e omogeneo a quello previsto per gli altri settori e in particolare per i servizi di trasporto e trasmissione.**

La definizione di criteri di determinazione delle immobilizzazioni inclusive dei LIC, con conseguente remunerazione a WACC, garantirebbe un allineamento dei criteri regolatori del Gnl a quelli degli altri settori regolati sia in Italia che in Europa nonché un congruo riconoscimento tariffario al gestore dell'infrastruttura nel caso di investimenti di manutenzione straordinaria che traggurano più di un anno prima della loro entrata in esercizio, senza alcun onere aggiuntivo per il sistema laddove il terminale di rigassificazione non richiedesse investimenti importanti di manutenzione e/o questi ultimi entrassero in esercizio nel medesimo anno di realizzazione.

Con riferimento al **riconoscimento del gas di riempimento e di raffreddamento**, pur condividendo in linea di principio le due opzioni individuate (prezzo definito nell'ambito di una gara pubblica di acquisto o in alternativa media dei System Average Price – SAP – che tuttavia andrebbe aggiustato per intercettare il corretto valore di mercato del Gnl, che non necessariamente risulta allineato a quello del mercato del bilanciamento del gas naturale), si evidenzia l'opportunità di **prevedere una terza opzione** da applicarsi a quelle situazioni in cui – valutate caso per caso da ARERA – un terminale si trovi per motivi contingenti e/o emergenziali a non avere il tempo materiale per lo svolgimento della gara pubblica di acquisto. Si suggerisce pertanto che in tali situazioni, opportunamente motivate e documentate dal gestore, nonché a valle di un approfondimento svolto dagli Uffici di ARERA, il riconoscimento del gas acquistato per riempimento e raffreddamento avvenga sulla base del costo effettivo sostenuto. Si ritiene infine che tali criteri possano essere applicabili sia ai nuovi terminali sia ai terminali già in esercizio per far fronte ad eventuali interventi di manutenzione che rendessero necessario svuotare la condotta che collega il terminale al punto fisico di consegna del gas o ricostituire il livello minimo di Gnl nei serbatoi.

Con riferimento ai costi operativi, si ritiene che la proposta di prendere a riferimento l'anno 2021 (e quindi l'introduzione di un time lag di 3 anni), non esprima il reale costo della gestione operativa del terminale in quanto gli anni 2020 e 2021 sono stati influenzati a livello generale da una contrazione di costi



determinata dal COVID-19 e principalmente legata a dinamiche di mercato, quali la riduzione del prezzo del gasolio marino utilizzato dai mezzi navali che forniscono supporto al terminale.

Si evidenzia peraltro come le principali riduzioni di costo, riconducibili a dinamiche di mercato a livello mondiale, siano state ampiamente recuperate nel corso del 2022 per effetto delle successive dinamiche di prezzo che hanno portato i costi energetici ai massimi storici.

Alla luce di tali considerazioni OLT ritiene che sia preferibile prendere in considerazione i dati consuntivi relativi all'anno 2022 in quanto maggiormente rappresentativi dell'attuale contesto di mercato creatosi a seguito del conflitto Russia-Ucraina e destinato a perdurare nel prossimo futuro.

#### Assicurazione Hull & Machinery

Sulla base dell'esperienza maturata durante l'attività di questi anni OLT ritiene che a partire dal 6PR GNL l'ARERA potrebbe valutare l'inclusione tra i costi operativi riconosciuti degli oneri assicurativi i quali siano a copertura dei danni alle apparecchiature dei terminali, anche qualora non espressamente previste da specifici obblighi normativi.

Nel caso specifico di OLT è stata stipulata, sin dall'anno di entrata in esercizio commerciale, una polizza, denominata Hull&Machinery, a copertura dei danni fisici e materiali a bordo del Terminale.

Seppur tale polizza non sia espressamente prevista da obblighi normativi, la stessa riveste un ruolo fondamentale nel garantire sia l'efficienza che l'economicità della gestione operativa del Terminale, che al contrario verrebbero fortemente impattate in caso di esclusione della stessa.

La polizza Hull&Machinery, polizza standard nel settore marittimo e offshore, garantisce infatti la copertura dei costi necessari a riparare e/o sostituire apparecchiature e impianti necessari all'attività di rigassificazione, limitando in caso di rotture, l'esborso finanziario per la Società.

Alla luce di tali considerazioni si invita l'ARERA a rivalutare i propri orientamenti ed in discontinuità con il vigente periodo, ad includere gli oneri assicurativi a copertura dei danni fisici e materiali, ancorché non previsti da obblighi normativi, in quanto contribuiscono significativamente a garantire uno dei principi cardine della regolazione tariffaria, l'efficienza e l'economicità della gestione.

In alternativa, qualora l'ARERA ritenesse di confermare tale esclusione, si potrebbe prevedere che in caso di rimborsi assicurativi ricevuti da assicurazioni escluse dal riconoscimento tariffario, i relativi rimborsi, anche in conto capitale, non vadano tenuti in considerazione in sede di rilevazione degli incrementi patrimoniale in proposta tariffaria.

In caso contrario sottolineiamo il rischio che si corre di disincentivare comportamenti prudenti da parte dei gestori delle infrastrutture che non avrebbero alcuna convenienza a sottoscrivere questo tipo di coperture assicurative.

### Parametro Y

OLT condivide l'orientamento dell'ARERA di confermare la possibilità di richiedere l'attivazione del parametro Y, molto importante in una fase di cambiamento delle normali dinamiche come l'attuale, per adeguare il livello del costo operativo riconosciuto in relazione a costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo.

Tuttavia OLT ritiene che sia opportuno ridurre i tempi per il riconoscimento di tale parametro.

L'ARERA prevede infatti che “ai fini della presentazione dell'istanza per l'attivazione del parametro Y, le imprese sono tenute a dimostrare che tali costi, come risultanti a consuntivo sulla base dei conti annuali separati, siano incrementali rispetto alle specifiche voci di costo effettivo considerate nell'anno base”.

Si evince quindi come per l'attivazione di tale istanza sia necessario aver inviato i costi annuali separati relativi all'anno in cui tali costi eccezionali si sono verificati. Considerate le tempistiche di pubblicazione dei costi annuali, generalmente tra luglio e settembre dell'anno successivo a quello di riferimento, ciò implicherebbe un riconoscimento non prima del  $t+2$ .

Al fine di accelerare le tempistiche di rimborso, si potrebbe valutare la possibilità di includere l'applicazione del parametro Y tra i conguagli riconosciuti dalla CSEA nell'anno  $t+1$ .

### **S 7. Osservazioni in merito ai costi relativi al sistema di Emission Trading.**

### **S 8. Osservazioni in merito al trattamento dell'energia elettrica per il funzionamento di base a degli autoconsumi.**

### **S 9. Osservazioni in merito alla proposta di modifica di gestione dei conguagli.**

In linea di principio si ritiene che i terminali di rigassificazione dovrebbero essere **completamente neutrali rispetto ai costi relativi al sistema Emission Trading e a quelli dell'energia elettrica, sia per il funzionamento di base del terminale che per la sua operatività, autoconsumi e perdite.**

Tali costi dovrebbero essere trattati come costi passanti, in quanto non direttamente controllabili, né efficientabili, e dipendenti dall'utilizzo da parte degli operatori commerciali; ciò eviterebbe situazioni già verificatesi di mancata copertura dei suddetti costi nel tempo.

Tale principio dovrebbe trovare applicazione anche per la gestione degli scostamenti tra autoconsumi effettivi e il Gnl ottenuto in applicazione della componente QCP ai quantitativi di Gnl scaricati dagli utenti del Terminale. In questo modo, i terminali potrebbero fissare la percentuale riconosciuta per un certo periodo di anni, compensando con CSEA gli scostamenti positivi e negativi verificatesi.



Si ritiene, inoltre, che anche i costi dell'energia elettrica per il funzionamento di base del Terminale dovrebbero trovare copertura attraverso l'applicazione della quota percentuale QCP e del corrispettivo CCP.

In relazione ai costi riconosciuti relativi al sistema di Emission Trading, si ritiene che il *driver* da considerare sia il quantitativo di Fuel funzionale a garantire il funzionamento corretto della catena di rigassificazione del Terminale (anche in caso di mancata operatività/ utilizzo del Terminale), in quanto tale quantitativo è quello direttamente correlato alle emissioni di CO<sub>2</sub> effettivamente prodotte dall'impianto.

#### **S 10. Osservazioni in merito ai costi di ripristino**

In linea di principio si ritiene che i terminali di rigassificazione dovrebbero essere **completamente neutrali rispetto alla copertura di un costo efficiente di ripristino**.

L'attuale regolazione dimensiona il corrispettivo a copertura dei costi di ripristino in funzione della massima capacità di rigassificazione; conseguentemente, l'accantonamento dell'intero ammontare dei costi di ripristino stimati avviene nell'unico caso di completa allocazione dell'intera capacità di rigassificazione per tutta la durata della vita utile dell'impianto di Gnl.

Laddove il terminale non conferisca tutta la capacità di rigassificazione nel tempo, non sarà in grado di accantonare e recuperare l'ammontare dei costi di ripristino stimati.

Si suggerisce pertanto di modificare i criteri vigenti prevedendo:

- il dimensionamento del corrispettivo a copertura dei costi di ripristino in funzione della capacità di rigassificazione prevista in conferimento;
- un meccanismo che renda neutrale il terminale rispetto al delta tra l'importo accantonato nel tempo e il costo efficiente di ripristino sostenuto, mediante conguaglio (in entrambe le direzioni, nel caso sia positivo che negativo) con la CSEA per lo scostamento verificatosi, in coerenza a quanto già in vigore per il servizio dello stoccaggio.

Si suggerisce pertanto di prevedere che il corrispettivo sia calcolato considerando la stima dei costi di ripristino da accantonare e il periodo di residua operatività dell'impianto di rigassificazione.

#### **S 12. Osservazioni in merito ai corrispettivi di accesso.**

Si rimanda alle osservazioni espresse in risposta alle S.7, S.8 e S.9 in merito al coefficiente QCP e al corrispettivo CETS.

#### **S 14. Osservazioni in merito al fattore di copertura dei ricavi.**



In linea generale si ritiene che i criteri tariffari dovrebbero garantire **la remunerazione individuata a livello regolatorio (WACC) sull'intero arco temporale di operatività dei terminali di rigassificazione.**

Ciò premesso, si evidenzia come – a differenza degli altri servizi regolati – fino ad oggi il fattore di copertura dei ricavi applicato ai terminali riconosciuti strategici è caratterizzato da:

- i. un livello di copertura parziale dei ricavi ( $\alpha$  pari al massimo a 64%) e
- ii. per un periodo di tempo che può risultare inferiore alla durata convenzionale dell'impianto (20 anni).

Tuttavia, per garantire la remunerazione regolatoria individuata, ai terminali riconosciuti strategici il meccanismo del fattore di copertura dei ricavi dovrebbe garantire **la totalità dei costi riconosciuti dalla regolazione per l'intera vita utile dei terminali stessi**, con eventuale conguaglio a fine del periodo, ove necessario, mediante la CSEA.

Ciò premesso, laddove ARERA confermasse il meccanismo di copertura dei ricavi con una quota  $\alpha$  inferiore al 100%, si ritiene che i terminali possano trattenere i ricavi eccedenti a quelli di riferimento in modo simmetrico all' $\alpha$  stabilita ( $1 - \alpha$ ), effettuando il calcolo sull'intero periodo di operatività del Terminale.

La formulazione proposta dall'Autorità, invece, non è simmetrica: lascia in capo al terminale di rigassificazione il rischio di un mancato ricavo fino a una quota  $1 - \alpha$  dei ricavi di riferimento, mentre nel caso di ricavi effettivi eccedenti prevede 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 pari ad  $1 + (1 - \alpha)$  dei ricavi di riferimento.