

SCHEMA TECNICA

CRITERI DI REGOLAZIONE DELLE TARIFFE E DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE

413/2017/R/GAS (*)

Con il documento di consultazione 413/2017/R/GAS, l'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico illustra i primi orientamenti in materia di *tariffe e qualità del servizio di trasporto di gas naturale per il quinto periodo di regolazione*, cui faranno seguito ulteriori consultazioni di maggior dettaglio (di cui l'ultima prevista entro ottobre 2018) nonché raccolte dati integrative.

In particolare il documento illustra gli orientamenti dell'Autorità in relazione alla *proroga degli attuali criteri di regolazione oltre la scadenza del quarto periodo (31 dicembre 2017)*, nelle more dell'avvio del quinto periodo di regolazione che, secondo gli orientamenti indicati nella consultazione, dovrebbe così partire con l'anno 2020. I criteri relativi al periodo transitorio (2018 e 2019) saranno oggetto di uno specifico provvedimento dell'Autorità che sarà adottato entro il mese di agosto 2017, in tempo utile per l'approvazione delle tariffe di trasporto per l'anno 2018.

Periodo transitorio:

In relazione al *periodo transitorio*, che avrebbe durata biennale (2018-2019), l'Autorità è orientata a garantire una sostanziale continuità regolatoria confermando l'applicazione degli attuali criteri di regolazione (delibera 514/2013/R/GAS e segg.: "RTTG 2014-2017"), apportando tuttavia alcuni *correttivi*, comunque in aderenza alle disposizioni del Regolamento (UE) n. 460/2017 che istituisce un codice di rete ("Codice TAR") per favorire strutture tariffarie armonizzate nel trasporto del gas, in vigore da poche settimane.

Le modifiche poste in consultazione per il periodo transitorio riguardano:

- *la determinazione dei ricavi*, con interventi finalizzati a proseguire nel percorso di accresciuta selettività dei meccanismi di riconoscimento e incentivazione degli investimenti;
- *la determinazione dei corrispettivi*, anche in un'ottica di semplificazione e di maggiore prevedibilità dei medesimi.

In particolare, si prevede di modificare:

- a) *la compensazione del lag regolatorio*: è prevista l'inclusione dei valori di preconsuntivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno precedente quello di applicazione delle tariffe, inserendo al contempo adeguati meccanismi di conguaglio (superando il criterio di maggiorazione forfettaria della remunerazione del capitale investito);
- b) *il meccanismo di incentivazione per i nuovi investimenti*: si valuta la prosecuzione per il biennio 2018-19 dell'incentivazione *input-based* (pari ad una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito dell'1%, riconosciuta per 12 anni) per gli investimenti che entreranno in esercizio nel biennio medesimo, valutando la possibilità di introdurre logiche maggiormente selettive e fondate sull'utilità per il sistema per individuare gli investimenti incentivabili;
- c) *gli obiettivi di recupero d'efficienza*: è prospettata una revisione del tasso annuale prefissato di recupero di produttività, al fine di riassorbire, entro il periodo transitorio, tutte le efficienze realizzate nel corso del terzo periodo di regolazione (c.d. *PS₂₁₂*).
- d) *l'aggiornamento dei volumi di riferimento per il calcolo del corrispettivo unitario variabile*: si prevede la definizione del corrispettivo unitario variabile CV tenendo conto del tasso di variazione dei volumi di gas immessi in rete in ciascuno dei punti di entrata (al netto dei quantitativi allocati agli utenti del servizio a copertura del gas di autoconsumo, delle perdite di rete e del gas non contabilizzato ed esclusi i siti di stoccaggio) registrati a consuntivo negli ultimi 12 mesi;
- e) *i costi riconosciuti per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato*: la disciplina relativa al riconoscimento di questi costi verrebbe confermata, ad eccezione delle disposizioni sugli scostamenti tra i quantitativi di gas che risultano ormai obsolete dopo l'adozione della disciplina in materia di neutralità del responsabile del bilanciamento;
- f) *i corrispettivi tariffari e quote percentuali di autoconsumo*: potrebbero essere introdotti alcuni correttivi (in un'ottica di semplificazione e di maggiore prevedibilità dell'evoluzione dei corrispettivi tariffari) al fine di favorire sia un maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei, sia una maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato all'ingrosso nazionale. Tali correttivi

sono prospettati anche con l'obiettivo di favorire una progressiva implementazione delle norme contenute nel Codice TAR e prevedono fin dal 2018 la possibile modifica alla ripartizione dei costi attribuiti ai punti di entrata e uscita, passando dall'attuale 50/50 ad un rapporto entry/exit del tipo 40/60;

- g) le *tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi*: è prevista la modifica, rispetto alle attuali disposizioni, delle modalità di presentazione delle proposte tariffarie da parte delle imprese.

Con riferimento, infine, alla remunerazione del capitale investito riconosciuto, verrebbe confermato un tasso di remunerazione pari a 5,4% per il 2018, prevedendone l'aggiornamento nell'anno 2019 secondo le regole già stabilite dal TIWACC.

Quinto periodo di regolazione (post periodo transitorio):

In relazione al *quinto periodo di regolazione*, le linee d'intervento illustrate riguardano:

- la *durata del periodo di regolazione*: verrebbe confermata l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni, in analogia ai servizi regolati di stoccaggio del gas naturale e di rigassificazione del Gnl;
- la *definizione del servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR*: è prevista una ricognizione dei servizi offerti dai gestori delle reti di trasporto (tra cui, a titolo esemplificativo, i servizi di misura, di odorizzazione, i servizi dedicati all'immissione di biometano, ecc.), in previsione di una loro possibile riclassificazione come "servizi di trasporto" o come "servizi non di trasporto", secondo le previsioni del Codice TAR. In relazione a tale aspetto, particolare attenzione sarà prestata, nelle prossime consultazioni, alle potenziali modifiche nel trattamento tariffario delle reti regionali di trasporto;
- si prospetta di modificare la *ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita*, attribuendo a questi ultimi una quota maggiore dei ricavi di rete nazionale rispetto all'attuale 50%. Tale soluzione, intenderebbe rispondere agli obiettivi di maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale e di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei;
- i *criteri di riconoscimento dei costi*, introducendo logiche *totex* (basate sulla spesa totale: costi operativi e investimenti), almeno in una prospettiva di medio termine, in analogia a quanto prospettato, in via evolutiva, nel settore elettrico a decorrere dall'anno 2020. Ferma restando la prospettiva di un passaggio alla logica *totex*, l'Autorità ha comunque individuato alcune innovazioni da attuare con l'avvio del quinto periodo di regolazione, successivamente al periodo transitorio. In particolare, potrebbero essere modificati:
 - a) il *trattamento delle immobilizzazioni in corso*: è prevista la possibilità di esclusione (stanti opportune clausole di salvaguardia) delle immobilizzazioni in corso dalla determinazione del valore del capitale investito riconosciuto per il servizio di trasporto; ciò ferma restando la possibilità per le imprese regolate di chiedere il riconoscimento, ad integrazione del relativo incremento patrimoniale, degli eventuali interessi passivi in corso d'opera, nei limiti di quanto effettivamente capitalizzato dall'impresa e fino a concorrenza di una soglia determinata in misura parametrica (in analogia con quanto adottato per il servizio di stoccaggio di gas naturale e per il settore della trasmissione elettrica);
 - b) il *capitale circolante netto*: l'Autorità intende verificare, sulla base di specifiche richieste informative che saranno formulate alle imprese di trasporto, l'effettiva entità delle esigenze di finanziamento del ciclo operativo, per valutare se la determinazione parametrica oggi applicata (pari allo 0,8% del valore dell'attivo immobilizzato lordo) sia rappresentativa del capitale circolante netto dei gestori;
 - c) il *tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto*: è previsto che, ferma restando la revisione del livello di *gearing* nell'anno 2019 secondo quanto previsto dal TIWACC, sia oggetto di revisione per l'anno 2020 limitatamente al valore del β_{asset} , in considerazione del nuovo quadro regolatorio;
 - d) il *livello dei costi operativi riconosciuti e obiettivi di recupero d'efficienza*: potrebbe essere definito un coefficiente di recupero di produttività distinto per impresa (in continuità con i criteri adottati nei precedenti periodi di regolazione e, in analogia con quanto disciplinato per l'attività di trasmissione di energia elettrica), con la previsione che i recuperi conseguiti nel corso del quarto periodo di regolazione e nel periodo transitorio siano trasferiti interamente ai clienti finali entro la fine dell'anno 2023;
 - e) l'*incentivazione di tipo output-based*: si prevede, a seguito di ulteriori consultazioni, l'introduzione di criteri d'incentivazione e riconoscimento dei costi basati anche sugli esiti delle valutazioni degli "schemi di Piano decennale di sviluppo". Potranno essere eventualmente esclusi dal riconoscimento tariffario, almeno parzialmente, i costi relativi agli interventi di insufficiente utilità per il sistema (o, in alternativa, verrebbero esclusi dal meccanismo di garanzia dei ricavi);

- f) *l'incentivo per l'ottenimento di contributi*: si prevede, a seguito di ulteriori consultazioni, l'ipotesi di introdurre specifici meccanismi volti a rimuovere i possibili eventuali disincentivi di natura regolatoria all'ottenimento di contributi pubblici (di natura comunitaria o nazionale) a copertura degli investimenti infrastrutturali;
- g) *i ricavi per il servizio di bilanciamento*: è prospettato il superamento dei meccanismi di riconoscimento dei costi per il servizio di bilanciamento nell'ambito della tariffa di trasporto, ad eccezione dei costi sostenuti per la disponibilità del servizio di stoccaggio per la modulazione oraria, vale a dire i costi sostenuti per la disponibilità di punta di erogazione oraria da stoccaggio;
- h) *il trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili*: viene ritenuto non più necessario trattare, nell'ambito delle tariffe di trasporto, le partite relative agli autoconsumi e alle perdite di rete. Per quanto riguarda il gas non contabilizzato, sarà valutata l'introduzione di meccanismi che incentivino il gestore a stimare l'entità del gas non contabilizzato su base giornaliera;
- *la determinazione dei corrispettivi unitari*, favorendo sia lo sviluppo del mercato e la conseguente necessità di emersione del reale valore della capacità (anche mediante procedure concorsuali), sia la copertura dei ricavi di riferimento delle imprese di trasporto (senza ingiustificati sussidi incrociati tra gli utenti del servizio). In particolare, potrebbero essere modificati:
 - i) *la metodologia dei prezzi di riferimento*: è prospettata l'adozione della metodologia della "distanza ponderata per la capacità", in coerenza con il nuovo Codice TAR, con una possibile differente ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita, valutando anche l'ipotesi di individuare criteri che consentano di allocare ai punti di entrata solo la porzione dei costi riconosciuti alle imprese di trasporto che riflettono l'effettivo grado di utilizzo delle infrastrutture;
 - j) *la ripartizione capacity-commodity e corrispettivi variabili* (ossia il rapporto tra la quota di ricavi recuperati attraverso tariffe applicate alla capacità prenotata e la quota recuperata attraverso tariffe applicate ai quantitativi di gas trasportato): è previsto il superamento dell'attuale formulazione del corrispettivo unitario variabile CV, destinandolo alla sola copertura dei costi variabili connessi alla quantità di gas trasportato e rendendolo indifferenziato per tutti i punti di entrata e/o di uscita. Inoltre, potrà essere introdotto un nuovo corrispettivo complementare variabile per il recupero dei ricavi (superando l'attuale meccanismo che prevede che le somme in eccesso o in difetto concorrano alla determinazione dei ricavi per la definizione delle tariffe applicate alla capacità);
 - k) *gli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl*: potrebbe essere utilizzato, per le tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio, uno sconto maggiore del livello minimo del 50%, anche in considerazione del contributo degli stoccaggi alla flessibilità e sicurezza del sistema nazionale del gas.
Inoltre, potrebbe essere eventualmente adottato anche uno sconto alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata dagli impianti di Gnl, al fine di limitare i potenziali effetti distorsivi rispetto alle scelte di importazione, e tenendo in considerazione il differente contributo delle diverse fonti alla sicurezza del sistema nazionale del gas;
 - l) *le reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale*: si ipotizza l'introduzione di misure di perequazione, specialmente nelle fasi iniziali che precedono la fase a regime;
 - m) *il servizio di misura*: l'Autorità, in relazione al servizio di misura del gas trasportato, intende definire precise responsabilità in capo ai diversi soggetti, nel rispetto delle normative specifiche vigenti (es. disciplina della misura per le produzioni nazionali) e delle esigenze di economicità nell'erogazione del servizio, assegnando un ruolo centrale al gestore di rete.
L'Autorità intende altresì prevedere, nell'ambito della riforma delle responsabilità del servizio di misura, la possibilità di trasferire, su istanza del cliente finale, la titolarità degli impianti di misura del punto di riconsegna al gestore del sistema di trasporto. In tal caso dovrà essere prevista una articolazione tariffaria differenziata tra clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto e clienti finali che invece ne hanno mantenuto la titolarità.

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni entro il 10 luglio 2017.

(*) La scheda ha carattere divulgativo e non provvedimento.