

*Osservazioni di Eni S.p.A. al documento per la consultazione n. 56/2024/R/gas*

*"Criteri di regolazione tariffaria del servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto, per il sesto periodo di regolazione (6PR GNL). Orientamenti dell'Autorità sui criteri di determinazione del tasso di variazione di inflazione e deflatore degli investimenti in coerenza con i criteri ROSS e sul trattamento delle variazioni del tasso di remunerazione del capitale investito"*

San Donato Milanese, 18 marzo 2024

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. (di seguito: Eni), in qualità di utente della rigassificazione, al Documento per la Consultazione n. 56/2024/R/gas "*Criteri di regolazione tariffaria del servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto, per il sesto periodo di regolazione (6PR GNL). Orientamenti dell'Autorità sui criteri di determinazione del tasso di variazione di inflazione e deflatore degli investimenti in coerenza con i criteri ROSS e sul trattamento delle variazioni del tasso di remunerazione del capitale investito*" (di seguito: DCO), con il quale l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: ARERA o Autorità) illustra i propri orientamenti in materia di criteri di determinazione del tasso di variazione del deflatore degli investimenti fissi lordi e dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati da utilizzare ai fini delle determinazioni tariffarie per il servizio di rigassificazione del GNL, nonché in materia di trattamento degli aggiornamenti del tasso di remunerazione del capitale investito.

Innanzitutto, si ritiene utile evidenziare come il settore del GNL abbia subito negli ultimi anni un'importante trasformazione, assumendo un ruolo sempre maggiore nelle dinamiche internazionali di approvvigionamento gas. Abbiamo difatti assistito ad un cambiamento radicale degli scenari di approvvigionamento del gas in Italia derivante soprattutto dal conflitto russo-ucraino: il contributo delle importazioni di GNL si è configurato come determinante e strategico nel soddisfacimento della domanda di gas e nel sostituire in larga parte i volumi di gas naturale prima provenienti via pipeline dalla Russia.

A differenza degli approvvigionamenti di gas naturale via gasdotto, il settore del GNL segue logiche commerciali, contrattuali ed economiche diverse, risentendo della competizione a livello globale, anche e soprattutto in termini di dinamiche di prezzo e di impatti delle tariffe dei servizi logistici, ivi compreso il servizio di rigassificazione.

Ciò premesso, da un lato esprimiamo apprezzamento per l'orientamento dell'Autorità di integrare i criteri di cui alla Delibera 196/2023/R/GAS di regolazione tariffaria del servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto per il sesto periodo di regolazione per tener conto dei criteri ROSS, introducendo così una logica di riconoscimento dei costi più fedele ai costi effettivamente sostenuti dagli operatori infrastrutturali del GNL, dall'altro riteniamo irrinunciabile l'applicazione e il rispetto del principio di certezza della regolazione.

L'applicazione retroattiva di modifiche regolatorie minerebbe il principio fondamentale della stabilità, certezza e affidabilità della regolazione, con inevitabili ripercussioni sulla credibilità, attrattività e competitività del settore del GNL e conseguenti impatti sulle relative dinamiche di approvvigionamento e sulla *security of supply*.

Tale principio di certezza della regolazione verrebbe evidentemente violato laddove, come prefigurato nel DCO, si introducesse nel corso del 2024 una modifica regolatoria che preveda un ricalcolo, e il relativo conguaglio, delle tariffe di rigassificazione applicate agli utenti nell'anno in corso, a decorrere dal 1 gennaio 2024.

Riteniamo pertanto essenziale che qualunque modifica nei criteri o nelle logiche sottostanti la determinazione e l'eventuale ri-determinazione delle tariffe debba applicarsi quanto meno pro-futuro, e non certo in modo retroattivo sull'anno 2024 in corso.

Tuttavia, anche qualora le disposizioni di cui al DCO fossero attuate come modifiche dell'attuale regolazione pro-futuro, ossia a partire dal 2025 e non certamente a valere sul 2024, osserviamo che la rideterminazione e il conseguente conguaglio in corso di anno dei corrispettivi tariffari approvati da ARERA comporterebbe una serie di criticità che ne sconsigliano l'adozione:

- introduce una discriminazione tra utenti, posto che allo stato attuale si applicherebbe con impatti concreti esclusivamente agli utenti aggiudicatari di capacità presso il terminale di Piombino che si sono avvalsi della facoltà di optare per la tariffa regolata approvata da ARERA (c.d. “tariffa floating”) in luogo del corrispettivo fisso definito dalla Procedura di primo conferimento e, a tendere, ai futuri utenti aggiudicatari di capacità presso il Terminale di Ravenna laddove gli stessi esercitino analoga opzione prevista nella Procedura di primo conferimento dello stesso terminale di Ravenna. Impatti analoghi sugli utenti, al contrario, non si ravvisano nel caso di utenti che hanno ottenuto conferimenti di capacità in esito alle aste annuali/pluriennali svolte secondo i criteri del TIRG, dal momento che tali aste sono basate su prezzi di riserva e determinano prezzi di aggiudicazione che vengono adeguati negli anni con meccanismi inflattivi che non risentono di future determinazioni o ri-determinazioni delle tariffe regolate;
- introduce un elemento di ulteriore incertezza anche nel breve termine, che complica le operazioni di gestione, ottimizzazione ed *hedging* del proprio portafoglio da parte degli utenti della rigassificazione, ponendoli in una situazione di svantaggio competitivo laddove essi siano esposti alle “tariffe floating”;
- comporta per gli utenti maggiori difficoltà commerciali / negoziali nella gestione degli accordi di approvvigionamento LT in essere e nella finalizzazione di nuovi accordi.

Con riferimento alla capacità messa in offerta presso il Terminale di Ravenna, quanto prospettato nel DCO potrebbe andare a ridurne l’attrattività in vista della Procedura di primo conferimento che si svolgerà prossimamente, e comunque farebbe emergere la necessità di far decorrere i 15 giorni, entro i quali gli utenti assegnatari possono optare per la tariffa di rigassificazione regolata in luogo del corrispettivo fisso, non più dall’approvazione delle tariffe per l’anno t, come stabilito dalla recente delibera 16/2024/R/gas, ma dalla ri-determinazione delle tariffe 2025, ossia a metà/fine 2025.

In aggiunta, la soluzione proposta dal DCO creerebbe una forte asimmetria con la regolazione del trasporto del gas naturale sulla base della quale la rideterminazione dei ricavi di riferimento, per effetto dell’aggiornamento del deflatore degli investimenti, del tasso di inflazione e del WACC, ha effetto esclusivamente sulla componente addizionale alla tariffa di trasporto CVFC dell’anno successivo, applicata in corrispondenza dei punti di riconsegna della rete di trasporto del gas.

Alla luce di quanto sopra, pur comprendendo l’obiettivo di garantire in modo più immediato le previste coperture dei ricavi regolati agli operatori dei terminali LNG, per un principio di certezza della regolazione che riteniamo imprescindibile in ogni settore regolato non si ritiene condivisibile la soluzione prospettata nel DCO.

Riteniamo che dovrebbe essere invece perseguita una soluzione analoga a quella vigente nella regolazione del trasporto, dove eventuali ricalcoli dei ricavi regolati degli operatori infrastrutturali vengono recuperati senza rideterminazioni tariffarie a carico degli utenti, ma piuttosto con meccanismi di recupero basati su componenti addizionali. Nel dettaglio, eventuali rideterminazioni dei ricavi di riferimento sottesi al calcolo della tariffa regolata conseguenti alle variazioni del WACC (aggiornato entro novembre dell’anno t-1), alle modalità di determinazione del tasso di variazione dell’inflazione e del deflatore secondo i criteri ROSS (i quali andrebbero a considerare il valore dell’inflazione e del deflatore dell’anno t-1 e la stima più aggiornata dell’inflazione dell’anno t) dovrebbero essere “assorbite” dalle risorse dedicate al fondo a copertura degli oneri derivanti dall’applicazione del fattore di copertura dei ricavi per il servizio di rigassificazione del GNL, alimentato dalla CRVFG, componente tariffaria addizionale alla tariffa di trasporto gestita dalla CSEA.