



**ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

*Spett.le **Autorità per l'energia elettrica e il gas**  
**Direzione Infrastrutture, Unbundling e Certificazione**  
Piazza Cavour 5  
20121 Milano*

*Milano, 23 Settembre 2013*

**Osservazioni al DCO 330/2013/R/gas “Criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione - Determinazione dei corrispettivi tariffari”**

Con la presente breve nota desideriamo in particolare esprimere alcune osservazioni di carattere generale in merito alle proposte contenute nel Documento relativamente ai criteri tariffari da applicarsi nel periodo regolatorio 2014-2017.

Desideriamo innanzitutto evidenziare come le proposte della consultazione in oggetto ci risulterebbero non pienamente coerenti rispetto alle disposizioni del Decreto Sviluppo, il quale come noto prevedeva che l'Autorità, entro quattro mesi dall'entrata in vigore del provvedimento stesso, avrebbe dovuto adeguare il sistema delle tariffe trasporto gas secondo criteri che rendessero il servizio più flessibile ed economico, a vantaggio dei soggetti con maggiori consumi. L'articolazione tariffaria proposta dal DCO in oggetto propone invece l'eliminazione della parte volumetrica della tariffa, trasformandola in una componente capacitiva, secondo una logica che sembrerebbe antitetica rispetto alle disposizioni del menzionato provvedimento.

Il mantenimento degli oneri variabili risulterebbe peraltro necessario anche per evitare una totale deresponsabilizzazione dei gestori di rete relativamente all'onerosità del sistema e alla dimensione del mercato.

Una tariffa basata esclusivamente su corrispettivi capacitivi, se valutata insieme alle proposte di modifica dei criteri di conferimento della capacità di cui al DCO 317/2013/R/gas sul trasporto, andrebbe invece proprio a determinare un'ulteriore progressiva deresponsabilizzazione dell'impresa di trasporto, che resterebbe di fatto praticamente indenne da qualsiasi rischio di mercato o di sottoutilizzo delle proprie infrastrutture. In un periodo come quello attuale, caratterizzato come noto da una



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

rilevante crisi economica e dalla conseguente riduzione della domanda complessiva di gas naturale, andrebbero semmai al contrario prese in considerazione delle possibili modalità di compartecipazione dell'impresa di trasporto agli oneri derivanti dal mancato utilizzo della rete, come per esempio quelle proposte dal precedente DCO con riferimento alle sole eventuali nuove opere. Si noti peraltro come tale ultima ipotesi, seppur accennata dal precedente documento, non risulterebbe invece ripresa dal DCO in oggetto.

Risulterebbe tra l'altro in tal senso evidente che l'evoluzione normativa proposta, se attuata, renderebbe l'attività di trasporto nei fatti pressoché totalmente priva di rischi e, pertanto, qualora non fosse praticabile la compartecipazione, sarebbe semmai coerentemente da proporsi l'eliminazione del premio per il rischio.

In conclusione, l'eliminazione degli oneri variabili potrebbe quindi comportare anche problemi di efficienza, che richiederebbero un più efficace controllo da parte dell'Autorità. Nel caso poi si volesse comunque procedere in tale direzione, si ritiene inoltre che, a tutela del venditore, l'applicazione delle componenti addizionali debba essere trasferita dai Punti di Entrata RN ai Punti di Riconsegna del sistema di trasporto, in analogia con quanto già ad oggi previsto per le componenti GS, RE, GST e RET.

Un altro aspetto che vogliamo evidenziare riguarda la necessità che si evitino forme di eccessiva discriminazione tra i costi attribuiti ai vari punti di entrata a seconda della loro collocazione geografica. Secondo i principi previsti dal Decreto legislativo n. 164/00, infatti, le tariffe del trasporto dovrebbero essere definite "tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali all'interno del paese in relazione anche alla diversa dotazione infrastrutturale di reti nelle diverse aree".

Con riferimento alla metodologia tariffaria proposta, pur condividendo ovviamente il mantenimento del sistema di calcolo entry/exit e le relative perplessità nei confronti dei possibili metodi alternativi, si evidenziano inoltre rilevanti margini di miglioramento nella trasparenza offerta agli operatori in merito alle ipotesi, alle stime e ai dati utilizzati per il calcolo delle tariffe. Pur ammettendo la difficoltà oggettiva di condivisione di simili sistemi di calcolo, per loro natura altamente complessi, si richiedono in futuro maggiori sforzi per garantire una maggiore disponibilità di documenti e simulazioni per poter esprimere considerazioni più esaustive in merito all'opportunità e all'adeguatezza delle soluzioni adottate.



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

Si ritiene in tal senso in particolare che, relativamente alle modalità di stima dei flussi di gas nelle condizioni di massimo prelievo dalla rete (paragrafo. 9.6), sarebbe più opportuno prendere come riferimento uno scenario relativo non a un solo singolo giorno caratterizzato da consumi particolarmente elevati, ma a una media delle punte di consumo relative a diversi giorni simili. In questo modo il modello assumerebbe un migliore grado di rappresentatività delle condizioni reali del sistema e dei costi effettivamente sostenuti da Snam.

Con riferimento invece alla ripartizione del vincolo sui ricavi, si concorda con il mantenimento dell'attuale metodologia di ripartizione tra l'entry e l'exit. In un contesto economico come quello attuale sarebbe infatti molto complesso determinare una ripartizione alternativa e più coerente rispetto alle caratteristiche del sistema. In particolare si evidenzia l'assoluta necessità che il peso del sistema tariffario non risulti sbilanciato sui punti di uscita o riconsegna, e che il settore termoelettrico sia quindi tutelato da ulteriori sofferenze in termini di revenue di sopravvivenza. Riguardo alle aree di uscita, al fine di evitare inutili e pericolose complicazioni del sistema tariffario, si ritiene inoltre necessario mantenere l'attuale suddivisione in aree geografiche, mantenendole svincolate da qualsiasi evoluzione degli ambiti tariffari del servizio di distribuzione, potenzialmente gravido di eccessive complessità.

In merito inoltre ai conferimenti infrannuali prospettati dal Documento, anche per le motivazioni sopra richiamate si ritiene fondamentale garantire una maggiore flessibilità alla capacità di trasporto conferita ai clienti direttamente allacciati alla rete. Si esprimono pertanto valutazioni positive nei confronti dei meccanismi di conferimento proposti, purché siano chiariti e affrontati in dettaglio i conseguenti aspetti applicativi in tempo utile rispetto all'inizio dell'anno termico. In particolare, per un adeguato valore aggiunto anche sui mercati power, sarebbe necessario favorire tempistiche di conferimento tali da riuscire effettivamente a "internalizzare" i costi di trasporto giornalieri nelle offerte del mercato elettrico. Si evidenzia altresì la necessità che i coefficienti moltiplicativi associati ai conferimenti infrannuali siano adeguatamente strutturati, in maniera tale da scongiurare effetti negativi sui corrispettivi capacitivi nel loro complesso, a fronte di possibili riduzioni dei ricavi di Snam.

Riguardo al riconoscimento di autoconsumi, perdite di rete e gas non contabilizzato, il principio basilare dovrebbe ovviamente essere quello di attuare soluzioni che riducano progressivamente la consistenza di questi fattori e il relativo impatto sul bilancio di trasporto. In tal senso opportune forme di penalizzazione tramite indennizzi automatici



## **ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER**

potrebbero rappresentare soluzioni percorribili, ma andrebbero strutturate ed eventualmente previste per la totalità delle componenti impiantistiche, evitando discriminazioni tra i soggetti coinvolti. In particolare riferimento alle perdite di rete, pur concordando con l'obiettivo di incentivare comportamenti efficienti attraverso la definizione ex-ante dei valori massimi riconoscibili per le singole parti degli impianti, si esprimono perplessità nei confronti di indennizzi automatici ipotizzati solamente a sfavore di determinati soggetti o situazioni, come quelli per i casi di mancato adempimento nelle manutenzioni sulle cabine REMI dei clienti direttamente allacciati alla rete trasporto. Forme di penalizzazione potrebbero peraltro risultare efficaci anche con riferimento all'autoconsumo, riconducibile a parti impiantistiche gestite esclusivamente dal trasportatore. Inoltre, riguardo al trattamento del gas non contabilizzato, si ritiene auspicabile una rapida definizione del piano di adeguamento tecnologico e di manutenzione degli impianti di misura affinché si possano realizzare efficaci progressi anche in tale settore.

Considerando infine il già elevato e assai gravoso livello di garanzie da prestare per il conferimento e l'erogazione del servizio di trasporto, riteniamo altresì fondamentale che la nuova struttura tariffaria non abbia come effetto quello di comportare ulteriori aumenti dell'importo delle garanzie stesse.

Restando comunque come sempre a disposizione per qualsiasi chiarimento nonché futura possibile occasione di confronto in merito, rinnoviamo tutti i nostri migliori saluti.

Paolo Ghislandi