

Osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la Consultazione n. 616/2021/R/GAS
“CRITERI DI INCENTIVAZIONE ED EFFICIENTAMENTO DELL’ESERCIZIO E DELLO SVILUPPO DELLE
RETI DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE”

San Donato Milanese, 31 gennaio 2022

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 616/2021/R/GAS “*Criteri di incentivazione ed efficientamento dell’esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto del gas naturale*” (di seguito DCO).

S 1. Osservazioni in merito alla possibilità di continuare ad esercire i metanodotti oltre la vita utile regolatoria e alla possibile durata del mantenimento in esercizio dei metanodotti completamente ammortizzati in funzione della vita utile economico-tecnica.

In linea generale, si condivide l’orientamento dell’Autorità di favorire, in un’ottica di gestione efficiente delle risorse, il mantenimento in esercizio delle infrastrutture completamente ammortizzate, alternativamente alla loro completa sostituzione, introducendo ragionevoli meccanismi di incentivazione al mantenimento.

Riteniamo che la scelta di mantenere in esercizio un’infrastruttura completamente ammortizzata debba essere soggetta, prima ancora di un’analisi circa lo stato di salute dell’infrastruttura, ad una valutazione circa l’utilità del mantenimento in esercizio e del prolungamento della sua vita utile, alla luce di un verosimile scenario relativo alla domanda gas.

In merito all’adeguatezza della durata delle vite utili regolatorie attualmente previste, si condividono i dubbi dell’Autorità e, a questo proposito, si propone che nel caso di infrastrutture di nuova costruzione la “durata tariffaria” sia il più possibile coerente con la durata della vita economico-tecnica associata allo specifico tipo di infrastruttura realizzata. Si riconosce che tale criterio possa prolungare la vita utile regolatoria di un’infrastruttura oltre i 50 anni e quindi, a maggior ragione, anche oltre le prospettive di utilizzo dei metanodotti per il trasporto del solo gas naturale, alla luce degli scenari di transizione energetica. Per tale ragione, al pari dei nuovi metanodotti, qualora gli interventi di manutenzione straordinaria siano realizzati con tecniche atte a consentire anche il trasporto di altri gas (ad esempio idrogeno), riteniamo ragionevole valutare sin da ora opportune modalità per una corretta attribuzione dei costi ai differenti utenti (del gas naturale e dell’idrogeno), scongiurando il rischio di ingenerare sussidi incrociati.

S 3. Osservazioni in merito agli incentivi al mantenimento in esercizio di reti ammortizzate tariffariamente e alla soglia di sharing individuata.

Occorre valutare l’adeguatezza del tasso di remunerazione, ipotizzato dall’Autorità pari allo 0,4%, tenendo conto che, nella metodologia di stima utilizzata ed illustrata nel DCO, al termine del periodo di mantenimento in esercizio dell’infrastruttura completamente ammortizzata oggetto di manutenzione straordinaria, il metanodotto verrebbe sostituito e la nuova infrastruttura verrebbe remunerata a partire da quel momento per l’intera vita utile tariffaria stabilita dall’Autorità (e pertanto fino ad un orizzonte temporale che si estenderebbe oltre i 50 anni dal momento della decisione di *life extension* dell’infrastruttura completamente ammortizzata).

S 4. Osservazioni in merito agli indicatori per l’individuazione di condizioni minime di sviluppo degli investimenti in aree di nuova metanizzazione.

Accogliamo con favore la proposta dell’Autorità di introdurre criteri di efficienza su cui basare la scelta di intraprendere interventi di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione. In merito agli indicatori proposti, si ritiene che l’obiettivo di evitare il sovradimensionamento delle infrastrutture rispetto alle effettive esigenze di capacità di trasporto possa essere più efficacemente raggiunto considerando in entrambi gli indicatori la “capacità prevista in conferimento” sulla base di scenari di domanda robusti e ragionevoli, in luogo della “capacità disponibile per il conferimento” che potrebbe essere scarsamente rappresentativa della domanda potenziale.

S 5. Osservazioni in merito al meccanismo di sharing dei ricavi derivanti dall'offerta di servizi di flessibilità al settore elettrico da parte dell'impresa maggiore di trasporto e al trattamento del gettito derivante dai certificati bianchi.

Si condivide l'orientamento di prevedere un meccanismo di ripartizione, tra imprese di trasporto e utenti del servizio, dei ricavi netti derivanti dalla partecipazione dell'impresa maggiore di trasporto al mercato dei servizi elettrici e del gettito derivante dal meccanismo dei certificati bianchi, al fine di trasferire agli utenti una quota dei benefici collegati alle "economie di scopo" conseguite dal sistema. Una puntuale valutazione delle due opzioni proposte dall'Arera richiederebbe tuttavia la conoscenza, almeno di massima, dei ricavi in oggetto, che non è attualmente fornita nel DCO.