

**DCO 616/2021/R/gas**

**Criteri di incentivazione ed  
efficientamento dell'esercizio e dello  
sviluppo delle reti di trasporto del  
gas naturale**

**OSSERVAZIONI ANIGAS**

*Milano, 31 gennaio 2022*

## **PREMESSA**

Anigas, con il presente documento, reca le proprie osservazioni al DCO 616/2021/R/gas recante gli orientamenti in relazione ai criteri di incentivazione ed efficientamento dell'esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto del gas naturale.

## **CONSIDERAZIONI GENERALI**

Giova innanzitutto sottolineare come nell'attuale contesto si riscontri una rinnovata sensibilità rispetto al ruolo del gas.

La necessità di una transizione efficiente, le prospettive legate alla diffusione di biometano e idrogeno e l'importanza di garantire un sistema energetico flessibile e resiliente sono solo alcuni dei fattori che impongono un approccio alla decarbonizzazione che sfrutti tutte le risorse e gli asset esistenti garantendo competitività e accessibilità sociale.

Occorre garantire una transizione energetica equa, economicamente sostenibile e socialmente accessibile e, per questo motivo, è importante utilizzare tutte le tecnologie già oggi disponibili per conseguire in tempi brevi externalità positive sul piano ambientale.

In quest'ottica, riteniamo importante che la regolazione preservi e rafforzi la competitività e la resilienza del mercato gas e al contempo valorizzi un percorso di decarbonizzazione del sistema gas funzionale alla transizione energetica, facendo leva sulle infrastrutture di cui dispone e perseguendo un utilizzo e sviluppo efficiente delle medesime.

Proprio in questa direzione sembrano muovere gli orientamenti presentati dall'Autorità in questo DCO, introducendo criteri in particolare in materia di: i) incentivi al mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente; ii) criteri di efficienza per il riconoscimento tariffario degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto in aree di nuova metanizzazione e iii) modalità di restituzione agli utenti degli eventuali ricavi dell'impresa di trasporto derivanti dalla partecipazione delle centrali *dual fuel* ai mercati dei servizi di dispacciamento.

In linea generale, si condividono gli obiettivi perseguiti dall'Autorità ed esposti nella consultazione, finalizzati alla definizione di un quadro regolatorio volto ad un efficiente utilizzo e sviluppo delle infrastrutture, nonché all'adozione di meccanismi che permettano la equa ripartizione dei benefici derivanti tra gli utenti e le imprese di trasporto. Ciò nel rispetto del quadro normativo e delle esigenze di esercizio delle reti in sicurezza e tutela dell'ambiente.

Con l'occasione, auspichiamo una pronta definizione del quadro regolatorio abilitante scelte di investimento funzionali alla transizione energetica da parte dei diversi soggetti interessati, inclusi gli operatori di mercato, a partire dalla definizione della regolazione in materia di progetti pilota di cui al DCO 250/2021/R/gas.

## RISPOSTE PUNTALI AI QUESITI DELL'AUTORITÀ

***S1. 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.***

***S2. Osservazioni sulla possibilità di introdurre un incentivo una tantum per lo sviluppo, da parte dell'impresa maggiore di trasporto, di una metodologia di valutazione dello stato di salute delle infrastrutture coerente con i principi di trasparenza, partecipazione, motivazione delle scelte, fruibilità e verificabilità dei risultati e con le good practice europee.***

***S3. Osservazioni in merito agli incentivi al mantenimento in esercizio di reti ammortizzate tariffariamente e alla soglia di sharing individuata.***

Si condivide l'introduzione di specifici meccanismi che incentivino il mantenimento in esercizio, nel rispetto dei requisiti di sicurezza ed efficienza complessiva del servizio, di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente. Ciò a fronte dei benefici, anche in termini tariffari, che tale fattispecie può portare al sistema e nell'ottica di promuovere un uso efficiente delle infrastrutture, dove compatibile con le esigenze di esercizio in sicurezza delle reti, alternativamente alla loro sostituzione *tout court*.

Tale sistema di incentivi dovrebbe andare anche nella direzione di avere un quadro più chiaro sulle evoluzioni del settore e sulle necessità di sostituzioni/*repurposing* delle infrastrutture gas.

In relazione alla quota di *sharing*, riteniamo che debba essere individuata garantendo un'equa ripartizione dei benefici generati tra l'impresa di trasporto e gli utenti del servizio.

Condividendo la necessità che le valutazioni sullo stato di salute delle infrastrutture siano svolte secondo principi di trasparenza e verificabilità, si reputa difficile ricondurre l'analisi di fattispecie così potenzialmente variegata a una metodologia *standard*.

I gestori della rete hanno infatti la responsabilità dell'esercizio in sicurezza della rete: è pertanto loro responsabilità condurre le valutazioni sulle condizioni tecnico-operative di esercizio delle reti e le analisi sullo stato di salute delle infrastrutture, al fine di garantire l'esercizio delle reti in conformità ai requisiti di sicurezza e tutela ambientale previsti per la generalità dei metanodotti di trasporto del gas naturale.

#### ***S4. Osservazioni in merito agli indicatori per l'individuazione di condizioni minime di sviluppo degli investimenti in aree di nuova metanizzazione***

Con la delibera 468/2018/R/gas e s.m.i sono stati individuati i Requisiti minimi per la predisposizione dei Piani e per l'Analisi Costi-Benefici (ACB) degli interventi di sviluppo della rete di trasporto, al fine di promuovere la pianificazione degli investimenti secondo criteri di selettività e di maggiore utilità per il sistema italiano, nonché di fornire elementi informativi per la valutazione di competenza dell'Autorità in relazione all'efficienza e all'economicità degli investimenti.

Gli investimenti in aree di nuova metanizzazione sono pertanto già oggetto di ACB e approfondimento nell'ambito della valutazione dei Piani, secondo il quadro regolatorio definito dall'Autorità e nel rispetto del quadro normativo di riferimento, proprio al fine di selezionare gli investimenti che presentano un bilancio positivo in termini di benefici ed evitare la realizzazione di infrastrutture sovradimensionate rispetto alle effettive esigenze di capacità di trasporto.

Ciò premesso, condividendo l'obiettivo di promuovere uno sviluppo efficiente della rete coerente con gli scenari di domanda gas nelle aree di nuova metanizzazione e un maggior coordinamento tra le imprese di trasporto e quelle di distribuzione, vediamo delle sovrapposizioni tra il sistema di indicatori proposto nel DCO e l'attuale metodologia di ACB.

Non risulta infatti chiaro se i nuovi indicatori, utili strumenti che possono completare l'ACB, si andrebbero a sostituire o a sovrapporre all'attuale ACB; in tale seconda ipotesi, si esprimono perplessità in merito al fatto che sia opportuno che il sistema di indicatori proposti diventi vincolo alla realizzazione di reti che presentano un'ACB positiva.

Ribadendo la necessità degli operatori di disporre di un quadro di riferimento chiaro, che garantisca certezza agli operatori in merito al riconoscimento tariffario degli investimenti, si evidenzia la necessità di meglio definire l'orizzonte temporale di implementazione di tali indicatori.

Ci riserviamo di formulare ulteriori riflessioni su una proposta di sistema di indicatori più dettagliata, in occasione della già prevista consultazione nell'ambito del procedimento per la definizione dei criteri di regolazione tariffaria per il 6PRT. In tal senso, si evidenzia l'opportunità di subordinare la raccolta dati prefigurata al paragrafo 8.4 solo dopo ulteriori approfondimenti sull'utilizzo di tali indicatori.

***S5. 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***

Con la delibera 539/2020/R/gas l'Autorità ha valutato positivamente 3 progetti di sviluppo di centrali di compressione *dual fuel*, che prevedono l'installazione di elettrocompressori in sostituzione dei turbocompressori esistenti, in ragione della maggiore efficienza dei costi di compressione e minore impatto ambientale rispetto a tecnologie tradizionali, nonché delle positive ricadute in termini di integrazione dei settori del gas e dell'elettricità.

In relazione a quanto prospettato nel DCO, si condivide la previsione di un meccanismo di *sharing* dei benefici generati tra l'impresa maggiore di trasporto e il sistema.