

RISPOSTA DI ENEL AL

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

23 DICEMBRE 2021

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

OSSERVAZIONI GENERALI

1. **PREMESSA.** I mutamenti che interesseranno il settore energetico, legati agli obiettivi di decarbonizzazione nazionali e comunitari (riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 e successivo azzeramento al 2050), impongono un riesame del quadro normativo e regolatorio anche con riferimento al ruolo delle infrastrutture energetiche. Nello specifico sarà necessario tenere conto dell'evoluzione del ruolo del gas da fossile a rinnovabile, a complemento della crescente dell'elettrificazione verso la completa decarbonizzazione dell'economia. Occorrerà quindi adottare una regolazione efficiente che, da un lato sia in grado di garantire l'adeguatezza e la sicurezza delle infrastrutture del gas rispetto alle necessità del sistema, e che dall'altro accompagni il progressivo ridimensionamento degli utilizzi finali del gas naturale.
2. **SCELTE EFFICIENTI.** Parallelamente allo sviluppo dell'elettrificazione, servirà dunque effettuare delle scelte di sviluppo e gestione dell'infrastruttura gas lungimiranti che, attraverso appositi strumenti regolatori, minimizzino il rischio di investimenti inefficienti per il sistema nel lungo termine. Sotto questo profilo quindi, si ritiene condivisibile quanto espresso nella consultazione in merito alla selettività che si dovrà porre in essere per le decisioni di investimento sulle infrastrutture gas, al fine di limitare il rischio per gli utenti di dover sostenere costi *stranded* del servizio, causati da scelte insostenibili nel lungo termine.
3. **MANTENIMENTO IN ESERCIZIO.** D'altra parte, il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate rappresenta un'opzione opportuna e certamente preferibile rispetto alla loro sostituzione *tout court* al termine della loro vita utile. Si ritiene quindi ragionevole introdurre un meccanismo di incentivazione per il mantenimento in esercizio, che preveda l'applicazione di un tasso di *sharing* tra utenti e operatori del beneficio legato al mantenimento. Allo stesso tempo, è necessario assicurare che il beneficio per il sistema risulti massimizzato dalla scelta di mantenimento in esercizio, e che si manifesti in maniera concreta attraverso una riduzione degli oneri tariffari dei servizi infrastrutturali per gli utenti. Infatti, il mantenimento in esercizio in luogo della sostituzione è certamente una delle leve, lato ricavi, che si possono utilizzare per evitare la possibile spirale di incrementi tariffari legati anche alla prospettica riduzione delle capacità previste in conferimento. In ogni caso, occorre garantire che la scelta di mantenimento (o meno) in esercizio sia effettuata sulla base di criteri trasparenti e condivisi *ex ante*, relativi anche agli aspetti di sicurezza e tutela ambientale.

4. **CENTRALI DUAL FUEL.** Con riferimento all'installazione di elettrocompressori, in sostituzione dei turbocompressori esistenti presso alcune centrali di spinta di Snam, Enel ribadisce quanto già espresso nelle proprie osservazioni in risposta alla consultazione sui piani decennali di sviluppo della rete Snam 2019-2020. In particolare, la fornitura di servizi di flessibilità per il bilanciamento della rete elettrica è, e deve restare, un'attività in concorrenza. Lo svolgimento di tale attività da parte di un operatore infrastrutturale pone dubbi circa la possibile alterazione delle dinamiche concorrenziali. Preso atto che l'Autorità ha valutato positivamente i progetti di sviluppo delle centrali di compressione *dual fuel*, si ribadisce la necessità di prevedere delle opportune misure, funzionali ad annullare (o quanto meno a minimizzare) ogni possibile rischio di discriminazione ed alterazione della concorrenza, come ad esempio affidare, ad un soggetto terzo tramite gara, il servizio di gestione degli elettrocompressori per la partecipazione al mercato del dispacciamento.

RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

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.

Il quadro delineato nel documento, caratterizzato dal progressivo invecchiamento della rete, si colloca in un contesto in cui l'evoluzione della politica energetica europea pone margini di incertezza su quale possa essere il concreto utilizzo futuro delle infrastrutture gas. Per quanto già espresso nelle osservazioni generali, si ritiene condivisibile quindi favorire il mantenimento in esercizio delle infrastrutture completamente ammortizzate invece di sostenere interventi di sostituzione, che risulterebbero non efficienti nel lungo periodo e che comporterebbero una maggiorazione dei costi da sostenere per il sistema nel breve e nel lungo termine. Certamente, tra gli elementi alla base della scelta di mantenimento, dovranno esserci le opportune verifiche di adeguatezza in termini di sicurezza e di tutela ambientale sulle infrastrutture da mantenere. Nella consultazione si evidenzia che il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate comporta minori oneri tariffari per il sistema rispetto alla sostituzione al termine. Con riferimento a ciò si ritiene che il beneficio economico derivante dall'applicazione dell'opzione proposta, debba tradursi in minor costo del servizio infrastrutturale offerto agli utenti.

In merito allo sviluppo da parte dell'impresa maggiore di trasporto di una metodologia di valutazione dello stato di salute delle infrastrutture, si condivide la necessità che questa sia sottoposta a certificazione da parte di un soggetto terzo internazionale e sia resa pubblica; dovrà altresì consentire la verificabilità delle valutazioni e delle scelte effettuate, e la conformità ai requisiti di sicurezza e tutela ambientale previsti. Inoltre, si auspica la pubblicazione periodica da parte dell'impresa maggiore di trasporto di un report in cui, oltre a riportare lo stato di salute delle infrastrutture, si dia evidenza della capacità dell'infrastruttura esistente di essere utilizzata per il trasporto di idrogeno e in quale misura (completamente o parzialmente).

Infine, occorre considerare che, al termine della vita utile regolatoria di un determinato asset, i gestori infrastrutturali hanno ricevuto la remunerazione sia del capitale investito che dei relativi interessi pro-tempore definiti. Ciò detto, comprendendo la necessaria mediazione tra tutti gli attori coinvolti, si ritiene condivisibile l'introduzione di uno specifico incentivo esplicito al mantenimento in esercizio, anche tenuto conto del fatto che esisterebbe viceversa un incentivo implicito alla sostituzione delle infrastrutture completamente ammortizzate per l'operatore infrastrutturale. A riguardo, Enel ritiene inoltre ragionevole il meccanismo di sharing simmetrico proposto, basato sulla logica dei costi evitati.

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

Enel non esprime particolari osservazioni in merito.

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.

Come già ricordato nelle osservazioni generali, Enel ritiene che l'offerta di servizi di flessibilità al settore elettrico sia un'attività di mercato, e pertanto deve essere svolta dagli utenti del mercato. La partecipazione in MSD da parte di un operatore infrastrutturale appare critica in quanto l'offerta di servizi di flessibilità potrebbe alterare le dinamiche concorrenziali. In particolare Snam potrebbe trarre vantaggio rispetto agli operatori di mercato "normali": (i) dal disporre di informazioni sull'andamento atteso di variabili rilevanti del prezzo gas (es: evoluzione del prezzo del gas *intraday* e del prezzo di sbilanciamento) e/o (ii) dall'influenzare il prezzo del gas in qualità di RdB al fine di modificare sia il suo costo di acquisto che il prezzo dell'energia elettrica e dei relativi servizi negoziati su MSD, pregiudicando il ruolo di neutralità proprio del TSO/RdB.

Peraltro, qualora nelle centrali di compressione venisse effettuata anche l'attività di produzione di energia elettrica si potrebbero rilevare ulteriori eccezioni di compatibilità con la normativa comunitaria e nazionale in tema di *unbundling*: è infatti esplicita la previsione dell'art. 9 della Direttiva UE 2009/73, così come recepita dall'art. 19 del D. Lgs. 93/11, laddove si impone a Snam (in qualità di gestore della rete di trasporto gas) il divieto di svolgere l'attività di produzione di gas naturale e di elettricità.

Tenuto conto dei risvolti del progetto in termini di potenziali riduzioni dei consumi e delle emissioni inquinanti, nonché della valutazione già effettuate in merito dall'Autorità, si potrebbe considerare di affidare ad un soggetto terzo, individuato attraverso apposite procedure competitive, le scelte di alimentazione dei compressori e di offerta nei mercati. Snam in questo caso si limiterebbe a definire il programma di compressione – che dovrebbe essere reso pubblico al fine di evitare il rischio di fornire informazioni privilegiate al soggetto terzo – ed a gestire i compressori sulla base delle indicazioni ricevute. Questa soluzione dovrebbe eliminare il rischio di pregiudizio sulla neutralità dell'operato di Snam il quale non riceverebbe nessun margine dalle offerte in MSD che sarebbero effettuate dal soggetto terzo. In subordine, nella non desiderata ipotesi in cui si ritenesse opportuno procedere con una logica di ripartizione dei ricavi proposta in consultazione, si ritiene preferibile che Snam versi l'80% dei ricavi derivanti dalla partecipazione al mercato dei servizi elettrici.