

OSSERVAZIONI GENERALI

Edison accoglie con favore la consultazione di ARERA (di seguito: DCO) relativa agli orientamenti iniziali sulle metodologie tariffarie e sull'allocazione dei costi per il sesto periodo di regolazione (6PRT). Apprezziamo in modo particolare l'ampia ricognizione sulla metodologia tariffaria in vigore, a conferma della medesima anche a decorrere dal 2024 nell'ottica di garantire sufficiente **stabilità e prevedibilità del quadro tariffario**.

Auspichiamo che nella prossima consultazione prevista dall'iter del processo di definizione dei criteri tariffari **siano forniti, possibilmente attraverso incontri dedicati di approfondimento, ulteriori elementi insieme a simulazioni di dettaglio elaborate dall'impresa Maggiore di Trasporto**. In particolare, sarebbero utili simulazioni che interiorizzassero anche assunzioni in merito alle **possibili evoluzioni delle fonti di approvvigionamento in Italia**, a fronte della situazione eccezionale in cui versa il sistema nazionale del gas derivante dal conflitto russo ucraino. Ciò anche in considerazione delle raccomandazioni fornite dalla Commissione Europea (*REPowerEU*) per fronteggiare l'emergenza conseguente al conflitto tra Russia e Ucraina riducendo la dipendenza dalla Russia, attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti di gas nel medio-lungo termine. Tali simulazioni, partendo da nuovi elementi di scenario e da ipotesi di flussi aggiornate, consentirebbero di poter valutare il possibile impatto sui corrispettivi tariffari nel prossimo periodo regolatorio.

Fermo restando la necessità di definire criteri funzionali a determinare ricavi riconosciuti che limitino i fenomeni di *under-recovery* per le imprese di trasporto, ci chiediamo se in questo momento non sia opportuno ripensare ad una **progressiva revisione dei livelli di compartecipazione, tra imprese di trasporto e relativi utenti, ai rischi derivanti dai mutamenti geopolitici**. Riteniamo ragionevole considerare, ad esempio, una revisione delle modalità di allocazione dei ricavi riconosciuti per il servizio di trasporto in forza di un principio di maggiore *sharing* dei costi che altrimenti ricadrebbero quasi completamente solo sugli utenti a seguito di oscillazioni dei volumi di capacità prenotati (ad esempio, aumentando la franchigia ai fini del trasferimento dei mancati ricavi sulla componente CV^{FC}).

Di seguito le nostre osservazioni sugli aspetti di maggiore interesse della presente consultazione.

- **Aggiustamenti relativi ai corrispettivi da/per stoccaggio e da impianti di Gnl**

Con riferimento agli sconti da applicarsi ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di **stoccaggio**, in continuità con il 5PRT, **siamo favorevoli al mantenimento dello sconto attuale del 50%, ossia pari al valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR**, anche al fine di evitare un aumento considerevole degli altri corrispettivi di entry ed exit della rete. Inoltre, la percentuale di sconto del 50% garantisce la possibilità di mantenere l'attuale struttura di pagamento secondo cui il corrispettivo scontato applicato all'hub

stoccaggio viene recuperato mediante l'applicazione del CRV^{OS} alle riconsegne, evitando possibili ricadute sulle dinamiche di importazione.

Con riferimento al **Gnl**, riteniamo condivisibile la proposta di ARERA di introdurre uno **sconto, in quanto costituirebbe un fattore positivo, favorendo un aumento della competitività delle infrastrutture nazionali di rigassificazione del Gnl**, con il conseguente benefico effetto di ridurre il peso sul sistema (attraverso il corrispettivo CRV^{FG}). **Dal nostro punto di vista, l'effetto sarebbe ancora più incentivante se il livello dello sconto arrivasse al 100%** che avrebbe un impatto comunque limitato sugli altri corrispettivi di entry. La proposta di introdurre uno sconto appare ancora più opportuna e sensata se si considera l'attuale contesto di riferimento che ha già portato il Regolatore ad adottare misure volte a favorire un maggiore utilizzo delle infrastrutture del Gnl (rif alle disposizioni introdotte con le delibere 632/2021/R/GAS, 97/2022/R/gas e 190/2022/R/Gas).

Con riferimento al futuro punto di uscita presso **Gela**, **non condividiamo, in linea di principio, la proposta di applicare uno sconto pari al 50%**, ancorché in linea con gli aggiustamenti previsti dal Codice TAR. La riduzione del corrispettivo sarebbe applicata solo nel punto di interconnessione in uscita tra Italia e Malta, creando di fatto disparità di trattamento rispetto ad altri punti di export (come, ad esempio, nella tratta utilizzata in *reverse flow* a Passo Gries).

- **Raccordo con la riforma dei conferimenti presso i *city gate***

Si ritiene **necessario un chiarimento in merito alla proposta di introdurre, in corrispondenza dei city-gate, modalità di conferimento di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito**, ai quali applicare uno specifico moltiplicatore. Se tale modalità appare efficacemente implementabile con il sistema attuale dei conferimenti ai *city gate*, occorre, invece, comprendere bene come tale modalità si coniughi con le logiche di assegnazione automatica della capacità alla base della riforma dei conferimenti della capacità nei punti di riconsegna prevista decorrere a partire dal 1 ottobre 2023 come stabilito dalla delibera 225/2022/R/GAS.

OSSERVAZIONI PARTICOLARI

S 4. Osservazioni in merito alla decorrenza e alla durata del periodo di regolazione.

Si ritiene condivisibile confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che soddisfi la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario.

S 6. Osservazioni in merito ai criteri generali di riconoscimento dei ricavi e al raccordo con i criteri ROSS.

Si richiedono chiarimenti in merito alle modalità con cui verrà riconosciuto l'incentivo all'efficienza negli anni dal 2025 in avanti. Non risulta del tutto chiaro se, come prospettato dal DCO 615/2021/R/gas (e dal paper Oxera allegato a tale consultazione), l'incentivo sarà suddiviso nelle due parti *slow money* e *fast money* oppure se, come sembra indicare la tabella 2 del corrente DCO, l'intero incentivo all'efficienza derivante dal confronto fra baseline totale e costi effettivi dell'anno x sarà componente dei ricavi riconosciuti dell'anno x+1.

S 11. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.

Si esprime apprezzamento in merito all'orientamento dell'Autorità di definire l'onere unitario fisso per la valorizzazione dell'esposizione unitaria delle imprese di trasporto rispetto agli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi tenendo conto dell'opportunità di assicurare una maggiore compartecipazione delle imprese di trasporto ai rischi di oscillazione del GNC. Ciò anche in considerazione degli strumenti che dal 2024, con il completamento del riassetto dell'attività di misura del gas nei punti di entrata e uscita della rete di trasporto disposto dalla Delibera 512/2021/R/gas, avranno le imprese di trasporto per assicurare l'efficienza e l'accuratezza del servizio di misura.

Si vorrebbe inoltre evidenziare l'opportunità che il meccanismo di conguaglio riguardante le perdite fisiche venga introdotto solo successivamente all'implementazione, che si auspica invece possa avvenire in tempi brevi, di una modalità di incentivazione alla riduzione delle perdite (sia fisiche che contabili) sulla rete di trasporto.

S 19. Osservazioni in merito al trattamento tariffario degli investimenti riconducibili alla metanizzazione della Regione Sardegna.

In considerazione del fatto che il tema dei criteri di riconoscimento dei costi associati al collegamento virtuale tra la Sardegna e il Continente (c.d. *Virtual pipeline*) sarà trattato in un apposito procedimento, Edison esprime alcuni commenti di carattere preliminare, che potranno via via essere maggiormente dettagliati nelle prossime fasi del presente procedimento di consultazione e nei futuri procedimenti che riguarderanno nello specifico il trattamento tariffario per la copertura degli investimenti per la metanizzazione della Sardegna.

- Edison è in generale favorevole alla metanizzazione dell'Isola. Tuttavia, come già espresso in risposta alla consultazione sui Piani di Sviluppo della rete di trasporto, nell'ipotesi che i costi per **le bettoline spola** rientrino nella copertura tariffaria prevista per la Virtual Pipeline, si riterrebbe opportuno che **tali vettori siano impiegati dal TSO esclusivamente per le finalità di quest'ultima, ossia per trasportare il Gnl, caricato esclusivamente dai due terminali di rigassificazione tirrenici di Panigaglia e Livorno, nelle sole quantità funzionali al servizio di collegamento virtuale tra la Penisola e la**

Sardegna e per nessun altro utilizzo del gas che non sia tra quelli regolati da ARERA, anche al fine di non apportare distorsioni o sussidi incrociati in settori non regolamentati da ARERA.

Si ribadisce a questo proposito **l'opportunità di consentire l'accesso agli impianti di rigassificazione ai terzi (accesso TPA) senza discriminazioni**, affinché gli operatori di mercato possano contribuire al soddisfacimento della domanda di gas dell'Isola senza sottrarre gas al sistema continentale italiano, diversificando le rotte di approvvigionamenti (ad es. dalla Spagna o dagli Stati Uniti), incrementando la sicurezza stessa degli approvvigionamenti e trasferendo all'utente finale sardo gli eventuali vantaggi derivanti dall'approvvigionamento del Gnl da fonti più convenienti rispetto al PSV (cui ai sensi del DL "Semplificazioni" 76/2020 dovrà essere allineato il prezzo del gas in Sardegna grazie alla *Virtual Pipeline*).

- Con riferimento ai criteri descritti nel paragrafo 22 del DCO che i) prevedono la creazione di due nuovi punti di uscita, ii) descrivono le modalità di calcolo delle distanze e iii) prevedono un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale, non vi sono, al momento, sufficienti elementi per esprimere delle considerazioni di maggiore dettaglio sui possibili impatti dei corrispettivi che verranno fissati ai punti di entrata e di uscita e si auspica che maggiori dettagli possano essere forniti in proposito nelle prossime fasi della consultazione.

S 20. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali, in particolare la proposta di uno specifico moltiplicatore per i conferimenti giornalieri ai city gate.

Concordiamo con quanto proposto da ARERA, in sostanziale continuità con i criteri attualmente vigenti, in relazione a sconti, moltiplicatori e fattori stagionali di cui all'articolo 28 del Codice TAR.

Come anticipato nelle osservazioni generali, si evidenzia la necessità che l'Autorità definisca le proposte tariffarie in coerenza con le evoluzioni prospettate nella disciplina che regola la prenotazione della capacità ai *city gate*, definendo con congruo anticipo il quadro di riferimento relativo al costo del servizio di trasporto.