

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n.  
213/2022/R/GAS**

**Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas  
naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT) – *Orientamenti iniziali***

San Donato Milanese, 27 giugno 2022

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 213/2022/R/GAS "*Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo regolatorio (6PRT) – Orientamenti iniziali*" (di seguito: DCO).

In linea generale si condividono gli orientamenti dell'Autorità volti da un lato a garantire una sostanziale continuità con l'assetto regolatorio in materia applicato nel 5° periodo regolatorio che scadrà il 31 dicembre 2023, e dall'altro ad un coordinamento con l'approccio ROSS di prossima adozione. Riteniamo fondamentale che i criteri tariffari per il sesto periodo regolatorio continuino a perseguire obiettivi di promozione di un uso efficiente delle infrastrutture e di prevedibilità dell'evoluzione tariffaria. In particolare, un uso efficiente delle infrastrutture presuppone criteri tariffari che siano:

- in grado di garantire l'efficienza produttiva, evitando in particolare livelli eccessivi ed eccessive differenze tra le varie tariffe agli *entry points*, con potenziali impatti negativi su alcune direttrici di importazione e conseguenti distorsioni nei flussi di approvvigionamento e nel *merit-order* economico delle fonti, che possono rendere preferibile importare gas da fonti con prezzi della *commodity* più elevati e ridurre l'attrattività del mercato gas italiano;
- in grado di perseguire l'efficienza allocativa, garantendo per quanto possibile che i vari utilizzatori sostengano costi coerenti con i benefici ad essi apportati ed evitando effetti distorsivi a carico di alcune tipologie di utilizzatori del gas.

Sulla base di quanto sopra premesso, in merito alla prospettata riduzione del 100% dei costi di trasporto capacitivi da/verso stoccaggio rileviamo che - in virtù delle disposizioni contenute nella deliberazione 16 febbraio 2017, 64/2017/R/GAS secondo cui, dall'anno termico 2017/2018, i corrispettivi a copertura del costo della capacità di trasporto da e per stoccaggio non sono applicati agli utenti dello stoccaggio bensì alle imprese che erogano tale servizio - il costo relativo al servizio di trasporto da e per stoccaggio è, di fatto, coperto dai proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione della capacità di stoccaggio o, nella misura in cui tali proventi non siano sufficienti, mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV<sup>OS</sup> ai punti di riconsegna. Di conseguenza un eventuale azzeramento dei corrispettivi di trasporto da/verso stoccaggio, come da orientamento prospettato nella consultazione, oltre a non produrre effetti di maggior efficienza allocativa, non si tradurrebbe nemmeno in un maggior beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio e pertanto non

Osservazioni di Eni S.p.A. al DCO 213/2022/R/GAS.

rappresenterebbe alcun ulteriore incentivo alla fruizione del servizio di stoccaggio di gas. Al contrario, l'eventuale azzeramento comporterebbe, come correttamente osservato da Arera, un incremento dei corrispettivi di capacità applicati in corrispondenza degli altri punti di *entry* ed *exit*, stimabile in +15% alle *entry* e in +9% alle *exit*. In particolare, l'incremento delle tariffe di *entry* (peraltro così marcato) andrebbe ad incidere negativamente sulle quotazioni del gas al PSV, riducendone la competitività rispetto agli altri *hub* europei del gas ed aggravando l'effetto di "*pancaking*" tariffario sulle rotte di importazione: in sostanza, agirebbe in direzione opposta a quella (finora correttamente perseguita) di un maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei. A ciò si aggiunga che l'aumento delle tariffe di *entry* determina un effetto disincentivante l'importazione, e di conseguenza disincentiverebbe indirettamente anche l'immissione in stoccaggio posto che gli utenti che intendono stoccare gas dovranno sostenere costi aggiuntivi "a monte" per poter immettere gas nel sistema Italia.

Per i motivi esposti, ed anche tenuto conto che la proposta della Commissione Europea di revisione del Regolamento (EU) 2017/1938, attualmente in discussione presso Parlamento e Consiglio, non include alcun obbligo bensì la possibilità di applicare uno sconto del 100% alle tariffe da e verso stoccaggio (come peraltro già previsto dal Codice Tariffe europeo), si auspica che venga conservato l'attuale sconto ai corrispettivi di trasporto da/verso impianti di stoccaggio pari al 50%.

Peraltro ciò appare del tutto coerente con quanto la stessa Arera ebbe modo di osservare nell'ambito del documento per la consultazione 512/2018/R/GAS "*Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT)*", nell'ambito del quale (*par.* 21.13) pur confermando l'orientamento di applicare uno sconto ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio, propose tuttavia, contrariamente a quanto indicato nella precedente consultazione (DCO 182/2018/R/GAS), uno sconto pari al 50% (anziché pari al 100%), ossia il valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR. L'Autorità non ritenne infatti giustificabile uno sconto di maggiore entità in quanto, a fronte di un rilevante incremento degli altri corrispettivi di capacità, ciò non si sarebbe tradotto in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio.

Un aspetto correlato, sul quale appare opportuno un approfondimento, riguarda la soluzione per gestire il recupero delle "*missing revenues*" derivanti dagli sconti applicati ai corrispettivi di trasporto da/verso impianti di stoccaggio. Si propone infatti di condurre approfondimenti in merito all'opportunità di riscalfare le restanti tariffe di

trasporto, per compensare l'applicazione ridotta in corrispondenza dei punti di entrata/uscita in/da stoccaggio, attraverso una soluzione additiva (ossia, sommando un valore costante ed omogeneo su tutte le restanti tariffe), in luogo dell'attuale soluzione moltiplicativa (in cui i valori delle restanti tariffe vengono moltiplicati per una costante, di fatto amplificando in tal modo la divaricazione tariffaria tra i vari punti, risultante dalla applicazione della metodologia tariffaria prima degli sconti). In particolare, mentre si condivide che i corrispettivi per l'utilizzo dei diversi punti di *entry* dipendano dalla distanza e dalla capacità, riteniamo che sarebbe più equo riproporzionare i costi legati agli sconti a taluni punti di *entry* - che sono costi di sistema - aggiungendo a ciascun corrispettivo restante di *entry* lo stesso ammontare, in quanto l'onere da recuperare dovrebbe essere indipendente dalla distanza e per questo motivo dovrebbe essere ripartito in modo uguale tra tutti i punti. In questo modo lo strumento contribuirebbe ad attenuare le differenze tra le varie tariffe agli *entry points*, a favore di una maggior efficienza produttiva e riducendo le possibili distorsioni nei flussi di approvvigionamento e nel *merit-order* economico delle fonti.

In subordine, qualora nonostante le considerazioni di cui sopra l'Arera valutasse comunque opportuno riconoscere la riduzione del 100% dei costi capacitivi da/verso stoccaggio, riteniamo che tale riduzione debba essere equiparata ad un intervento sulle tariffe di stoccaggio e, di conseguenza, recuperata attraverso la componente CRV<sup>OS</sup> e non attraverso le rimanenti tariffe di *entry* e di *exit*. Le tariffe che verrebbero fatte oggetto di tale sconto rappresentano infatti costi strettamente funzionali all'utilizzo dei servizi di stoccaggio e, coerentemente con gli orientamenti già attuati nella regolazione italiana, è del tutto ragionevole che rimangano a carico degli utenti finali che ne traggono i benefici, in termini di flessibilità e sicurezza delle forniture.

Pertanto, tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili, a nostro avviso il CRV<sup>OS</sup> andrebbe applicato esclusivamente in corrispondenza dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. *city gate*).

Osservazioni del tutto analoghe possono essere formulate in relazione all'orientamento espresso da Arera di voler introdurre uno sconto tariffario pari al 50% in corrispondenza dei punti di entrata da terminali di rigassificazione. Anche in questo caso, per le medesime ragioni rappresentate più sopra, si ritiene preferibile che tale riduzione sia equiparata ad un intervento sulle tariffe di rigassificazione e, di conseguenza, il relativo

recupero costi avvenga attraverso i ricavi delle aste per la capacità di rigassificazione o, ove necessario, attraverso la componente  $CRV_{FG}$  e non attraverso le rimanenti tariffe di *entry*. In questo modo, peraltro, si renderebbero omogenei il disegno delle aste per le capacità di stoccaggio e quello delle aste per le capacità di rigassificazione, incrementando l'efficacia e l'attrattività di queste ultime.

Nel seguito si riportano inoltre alcuni spunti di osservazione che, seppur non direttamente relativi ai criteri tariffari bensì alle modalità di applicazione dei corrispettivi tariffari, si ritengono rilevanti ai fini di migliorare la completezza, efficacia e coerenza del quadro regolatorio relativo ai servizi di trasporto.

### **Revisione delle modalità di applicazione del corrispettivo di capacità di trasporto in caso di allacciamenti.**

Le disposizioni contenute nel Codice di Rete prevedono che, in caso di nuovi allacciamenti (PdE e PdR), i corrispettivi di capacità siano dovuti con applicazione retroattiva dei medesimi dall'inizio dell'anno termico in corso, o, se successivo, dal momento in cui il punto è stato «dichiarato trasportabile» dal trasportatore (c.d. *back-billing*), a prescindere dalla data di effettivo inizio delle "immissioni nella" / "prelievi dalla" rete di trasporto.

Ciò, tuttavia, penalizza i soggetti richiedenti l'allacciamento che, nell'incertezza della data di avvio della propria attività (legata spesso ai tempi di ottenimento delle necessarie autorizzazioni), possono essere spinti a posticipare l'avvio delle attività in occasione dell'inizio del successivo anno termico del trasporto. Evidenziamo pertanto l'opportunità di prevedere che, in caso di nuovi allacciamenti alla rete di trasporto, i corrispettivi di capacità siano applicati solo a decorrere dalla data per cui è effettuata la richiesta di conferimento di capacità. A tutela degli interessi del trasportatore e, più in generale del sistema, potrà essere previsto che la richiesta di conferimento debba avvenire entro un certo termine decorrente dalla data in cui il punto è stato dichiarato "trasportabile" dal trasportatore.

### **Revisione delle modalità di applicazione del corrispettivo di capacità di trasporto in caso di discatura del PdR diretto.**

Attualmente, all'utente titolare del conferimento di capacità di trasporto su un PdR diretto oggetto di discatura vengono fatturati i corrispettivi per la capacità conferita fino alla fine dell'anno termico, anche a valle di un intervento riuscito di discatura e quindi

della riuscita disalimentazione del punto. Di fatto, attualmente l'obbligo in capo all'utente di riconoscere il corrispettivo di trasporto fino al termine dell'anno termico permane anche con riferimento ai PdR per i quali vada a buon fine l'operazione di discatura richiesta a seguito di risoluzione anticipata del contratto di vendita per inadempimento del cliente finale. In caso contrario, ovvero quando l'operazione di discatura non avvenga con successo, l'attivazione del servizio di fornitura di default trasporto solleva l'utente del trasporto dall'onere: ciò si traduce in un effetto discriminatorio e piuttosto paradossale, dal momento che ad oggi l'utente dovrebbe «sperare» che l'operazione di discatura di un cliente finale inadempiente non vada a buon fine in modo da non dover più pagare il corrispettivo di trasporto fino alla fine dell'anno termico.

Alla luce di quanto sopra, si evidenzia l'opportunità di integrare le previsioni regolatorie già vigenti, prevedendo anche che gli Utenti siano sollevati dall'obbligo di pagamento dei corrispettivi di capacità di trasporto del PdR diretto effettivamente discato, quantomeno a seguito di risoluzione del contratto di vendita per inadempimento da parte del cliente finale o per cessazione dell'attività da parte del cliente finale.

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

Si condivide la proposta dell'Autorità di confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che contemperi adeguatamente sia la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario, sia l'esigenza che lo stesso venga rivisto in tempo per adeguarsi alle evoluzioni di mercato.

*S 16. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity - commodity e al perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili*

Si condivide l'orientamento di voler confermare l'attuale applicazione di una componente tariffaria applicata ai volumi trasportati destinata alla copertura dei costi operativi riconosciuti, dei costi relativi al sistema di Emission Trading e dei costi per l'approvvigionamento dei quantitativi a copertura di autoconsumi, perdite e GNC (ricavi da "commodity"). Tuttavia, si chiede all'Autorità di voler offrire maggior trasparenza pubblicando, in sede di approvazione delle tariffe di trasporto, il ricavo riconosciuto associato a ciascuna delle voci di costo citate offrendo così uno strumento aggiuntivo

affinché gli utenti possano formulare previsioni sul futuro andamento tariffario, posto che per la valorizzazione della componente a copertura di autoconsumi, perdite e GNC si potranno utilizzare le aspettative di costo della materia prima gas, e per la previsione dei costi operativi si potrà utilizzare il tasso di inflazione previsto.

*S 17 Osservazioni in merito alla ripartizione entry-exit*

L'Autorità intende confermare l'applicazione di una ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita pari a 28/72. Tale ripartizione deriva da una specifica modalità di applicazione del criterio generale espresso dall'Arera già nel 2017 nel DCO 413/2017/R/GAS *"Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione - Inquadramento generale e linee di intervento"* secondo il quale è opportuno allocare in corrispondenza dei punti di entrata solo la porzione dei costi riconosciuti alle imprese di trasporto che riflettono l'effettivo grado di utilizzo delle infrastrutture.

Abbiamo già avuto modo di manifestare nelle fasi consultive che hanno preceduto il 5° periodo regolatorio (e il periodo transitorio 2018/19), e in questa occasione ribadiamo, la condivisione del criterio generale adottato a suo tempo da Arera per definire la ripartizione *entry/exit* dei costi di trasporto su rete nazionale, basandosi sul livello di utilizzo delle capacità di trasporto ai punti di entrata. Senza entrare in questa sede nel merito delle specifiche modalità applicative del criterio generale, tale criterio, a nostro avviso, rappresenta una buona approssimazione del rapporto tra i costi infrastrutturali effettivamente funzionali all'attività di trasporto necessaria a servire il mercato nazionale e i costi associati a capacità strumentali a soddisfare esigenze di sicurezza e competitività del sistema nazionale (e/o a servire altri mercati, anche esteri in prospettiva): nel rispetto di un principio di allocazione dei costi secondo una logica che rifletta i benefici apportati ed eviti sussidi incrociati, i costi della prima tipologia devono essere allocati agli utenti del trasporto ai punti di entrata, mentre i costi per la sicurezza devono essere recuperati a valle del Punto di Scambio Virtuale (PSV) sugli utenti che ne beneficiano a livello nazionale e presso i Paesi esteri, proporzionalmente ai benefici che questi ne traggono.

*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.*

Si richiedono all'Arera chiarimenti in merito a come si concilia l'ipotesi di introduzione di conferimenti di capacità di trasporto su base giornaliera in corrispondenza dei *city gate* di cui al paragrafo 23.4 del DCO con la riforma delle modalità di conferimento delle capacità di cui alla delibera 147/2019/R/gas "Riforma dei processi di conferimento della capacità ai punti di uscita e di riconsegna della rete di trasporto" (la cui entrata in vigore è stata recentemente posticipata all'1 ottobre 2023 dalla delibera 225/2022/R/gas), secondo la quale, in buona sostanza, all'UdB sarà attribuita una capacità di trasporto presso il *city gate* pari alla somma delle capacità associate ai PdR serviti sottesi moltiplicata per un fattore (fattore  $z$ ) che riproporziona la somma delle capacità dei PdR sottesi al *city gate* alla capacità di trasporto presso il *city gate* stesso.

In ogni caso, prendendo in considerazione anche gli altri PdR diretti del trasporto diversi dai *city-gate*, si propone l'introduzione di un assetto di conferimenti infra-annuali ai PdR che alimentano clienti industriali direttamente allacciati alla rete di trasporto del gas naturale. L'introduzione dei conferimenti infrannuali consentirebbe ai clienti industriali maggiore flessibilità nell'utilizzo del servizio di trasporto del gas naturale a beneficio della loro competitività, soprattutto per quelli attivi nel settore agro-alimentare e a quelli che possono avere sensibili "swing" di consumo di gas naturale a seguito di elementi congiunturali o strutturali.

#### S.21 Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura

Si condivide l'orientamento dell'Arera di voler confermare le proposte prospettate nella deliberazione 512/2021/R/Gas relative a:

- una differenziazione del corrispettivo  $CM^{CF}$  sulla base di due o tre distinte classi di *Qero*, anche tenuto conto dei costi associati alle diverse classi di misuratori. In questo modo, infatti, si attenuano gli effetti distorsivi che potrebbero portare a cedere all'impresa di trasporto la titolarità dei misuratori che hanno associati i costi più elevati. In mancanza di tale differenziazione, i clienti finali che detengono i misuratori più efficienti cedendo la titolarità dell'impianto sarebbero esposti al pagamento di un corrispettivo  $CM^{CF}$  eccessivamente oneroso al punto da rendere anti-economica la cessione;
- la definizione di tali corrispettivi  $CM^{CF}$  in modo fisso per tutto il periodo di regolazione, gestendo eventuali scostamenti tra i ricavi di riferimento riconosciuti



per il servizio di misura e il gettito tariffario effettivo nell'ambito del fattore correttivo dei ricavi per il servizio di misura. In questo modo si garantisce la certezza del corrispettivo  $CM^{CF}$  a carico dei clienti finali che decidono di cedere la titolarità dell'impianto al trasportatore su un orizzonte di medio termine rendendo più consistente la valutazione economica legata alla cessione o meno dell'impianto di misura.

San Donato Milanese, 27 giugno 2022