

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n.
502/2022/R/GAS**

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

San Donato Milanese, 19 dicembre 2022

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 502/2022/R/GAS "Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo regolatorio (6PRT) – Orientamenti finali" (di seguito: DCO).

Osservazioni di carattere generale

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, allocazione dei costi agli effettivi beneficiari e 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*, che comporterebbero potenziali impatti negativi su alcune direttrici di importazione e conseguenti distorsioni nei flussi di approvvigionamento e nel *merit-order* economico delle fonti, che - anche a scapito della sicurezza degli approvvigionamenti - potrebbero rendere preferibile importare gas da fonti con prezzi della *commodity* più elevati e ridurre l'attrattività del mercato gas italiano;
- 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.

In coerenza con quanto sopra, si condivide l'orientamento dell'Autorità di voler confermare, per la determinazione della ripartizione *entry/exit* dei ricavi capacitivi, il riferimento al livello di utilizzo delle infrastrutture sulla base della massima capacità giornaliera utilizzata in ciascun punto di entrata della rete nazionale di gasdotti. 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 è corretto che siano 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 nei Paesi esteri, proporzionalmente ai benefici che questi ne traggono. In buona sostanza si ritiene corretto 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.

Tenuto conto che, come affermato dalla stessa Arera (*cfr.* paragrafo 17.2 del DCO), negli ultimi anni termici per effetto della riduzione della domanda di gas naturale e per l'entrata in esercizio del nuovo punto di entrata di Melendugno, si è ridotto il coefficiente di utilizzo delle infrastrutture di trasporto nei punti di entrata, applicando il medesimo criterio di cui al 5 PRT, l'Arera afferma che risulterebbe una quota dei ricavi di rete nazionale da attribuire ai punti di entrata compresa tra 30% e 35%, che porterebbe all'attribuzione ai punti di entrata di una quota di ricavi complessivi compresa indicativamente tra il 20% e il 25% in luogo dell'attuale 28%. Se a ciò si aggiunge la prevista entrata in esercizio, in parte ancor prima dell'avvio del 6PRT, di ulteriori 2 impianti di rigassificazione FSRU con una capacità annuale complessiva di rigassificazione pari a 10 Gm3 di gas, è evidente che la ripartizione entry/exit maggiormente coerente con l'utilizzo dell'infrastruttura possa essere ragionevolmente fissata ad un rapporto 20/80 piuttosto che verso un 25/75.

Per i motivi rappresentati in occasione della precedente fase consultiva di cui al DCO 213/2022/R/gas, si apprezza l'orientamento dell'Autorità di voler confermare il livello degli sconti attualmente in vigore, pari al 50% per i punti da e per stoccaggio, e nullo per i punti di entrata da terminali di Gnl. Si rinnova tuttavia la richiesta di effettuare un approfondimento in merito alle possibili modalità per gestire il recupero delle "missing revenues" derivanti dagli sconti applicati ai corrispettivi di trasporto da/verso impianti di stoccaggio. Si propone a riguardo di condurre approfondimenti in merito all'opportunità di "riscaldare" 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. Per tale motivo si auspica che l'Arera possa condurre ulteriori riflessioni a riguardo.

Inoltre, sempre con riferimento al recupero tariffario degli oneri associati allo stoccaggio, tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili, riteniamo sia opportuno valutare l'applicazione della componente variabile addizionale CRV^{OS} esclusivamente in corrispondenza dei punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. *city gate*).

Apprezzabile anche l'orientamento di voler introdurre conferimenti di capacità infrannuali (mensili e giornalieri) in corrispondenza dei punti di riconsegna che alimentano clienti industriali direttamente allacciati alla rete di trasporto. In un contesto di mercato che, presumibilmente, nei prossimi anni sarà caratterizzato da maggiore incertezza rispetto al passato riguardo alla dinamica di domanda e prezzi, tale soluzione, oltre ad andare incontro alle esigenze di flessibilità nell'utilizzo della capacità di trasporto dei clienti, consente di ridurre l'esposizione degli *shipper* nei confronti dei clienti che si rendessero inadempienti alle obbligazioni contrattuali. Per cogliere quest'ultimo vantaggio è necessario prevedere che in corrispondenza del PdR non sia necessario richiedere un conferimento di capacità annuale sul quale "montare" l'eventuale capacità infrannuale, ma si possa anche richiedere in conferimento esclusivamente capacità infrannuale. In merito ai fattori moltiplicativi, si suggerisce che il loro livello sia posto pari a quelli previsti in corrispondenza dei punti di entrata/uscita transfrontalieri, ossia rispettivamente pari a 1,3 e 1,5. Infine, si richiede di valutare la possibilità di prevedere altresì conferimenti di capacità trimestrale.

Nel seguito si riportano alcuni ulteriori 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 nuovi 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 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 allocazione del gettito mancante derivante dalle agevolazioni riconosciute, ai sensi del Decreto MiTE 21 dicembre 2021, alle imprese a forte consumo di gas naturale.

Ai sensi dell'articolo 2.6 dell'allegato A alla delibera 541/2022/R/gas "*Disposizioni attuative per il riconoscimento delle agevolazioni per le imprese a forte consumo di gas naturale di cui al decreto del Ministro della Transizione Ecologica n. 541 del 21 dicembre 2021*", "*il gettito mancante derivante dalle agevolazioni di cui ai precedenti commi 2.4 e 2.5, nonché dalle esenzioni di cui all'articolo 3, è recuperato attraverso l'applicazione di una sottocomponente RE_G e RE_{TG} ai clienti finali con Classe di agevolazione 0*". In buona sostanza il gettito mancante è recuperato a carico di tutti i soggetti non beneficiari dell'agevolazione.

Come abbiamo avuto modo di osservare nel corso della fase consultiva di cui al DCO 385/2022/R/GAS che ha preceduto l'adozione della delibera 541/2022/R/gas, riteniamo opportuno rinnovare l'invito ad Arera a voler valutare una modulazione delle citate sottocomponenti a favore dei clienti termoelettrici sul gas consumato per la produzione di energia elettrica immessa in rete, in modo da non incidere sul beneficio riconosciuto a tale tipologia di consumi ai sensi della delibera 96/2020/R/eel e da non apportare modifiche del quadro tariffario che risultino incoerenti con il rationale sottostante al beneficio introdotto dalla medesima delibera 96/2020/R/eel (eventualmente replicando il medesimo meccanismo previsto dalla delibera che prevede la restituzione *ex post* dell'elemento RE_{TEE} al produttore termoelettrico che abbia presentato opportuna istanza al GSE).

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.

Risposte agli spunti di osservazione specificamente presentati nel DCO

S 1. Osservazioni in merito 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 12. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity - commodity e al perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili

Si esprime apprezzamento per l'orientamento dell'Autorità di voler offrire maggior trasparenza agli utenti prevedendo la scomposizione del corrispettivo CV_U in tre differenti corrispettivi:

1. CV_{COR} , a copertura della quota-parte di ricavi relativa ai costi operativi;
2. CV_{ETS} , a copertura della quota-parte di ricavi a copertura dei costi relativi al sistema di *Emission Trading*;
3. CV_{APG} , a copertura della quota-parte di ricavi a copertura dei costi per l'approvvigionamento di autoconsumi, perdite e GNC.

S 15. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali.

Si rimanda a quanto rappresentato nelle osservazioni di carattere generale.

S 16. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura.

Si condivide l'orientamento dell'Arera di voler prevedere:

- una differenziazione del corrispettivo CM^{CF} sulla base di due distinte classi di Q_{ero} , anche tenuto conto dei costi associati alle diverse classi di misuratori. In questo modo 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 rischio di dover pagare 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, eventualmente prevedendo un aggiornamento annuo per tener conto esclusivamente della variazione percentuale del deflatore degli investimenti fissi lordi utilizzato ai fini dell'aggiornamento del capitale investito riconosciuto. Prevedere una riduzione di tale corrispettivo del 50% per i primi 4 anni successivi alla cessione dell'impianto di misura all'impresa di trasporto può rappresentare un ulteriore incentivo a tale cessione. Ciò 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, 19 dicembre 2022