

**RISPOSTA DI ENEL AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
26 SETTEMBRE 2023**

Ottemperanza alle sentenze del Consiglio di stato n. 8523 del 5 ottobre 2022, e n. 7386 del 27 luglio 2023, in materia di Criteri di regolazione delle tariffe del servizio di trasporto di gas naturale per i periodi regolatori 2014-2017 e 2018-2019

OSSERVAZIONI GENERALI

1. **PREMESSA.** Preliminarmente, preme evidenziare come entrambe le pronunce, cui codesta Autorità intende ottemperare, abbiano espressamente rilevato l'assenza, nella regolazione tariffaria dei periodi qui considerati, di temperamenti idonei a garantire il rispetto del principio di cui all'art. 23 del D.lgs. 164/00 (di seguito anche "Decreto Letta").

Come richiamato al paragrafo 1.16 del presente DCO, infatti, il Consiglio di Stato con sentenza 7386/2023, facendo richiamo alla pronuncia 8523/2022 del medesimo consesso, ha ribadito la *"non congruenza delle misure adottate rispetto ai parametri normativi di riferimento (nella specie, quello a tutela dello sviluppo delle aree del Mezzogiorno)"*, rilevando *"una difformità della regolamentazione in contestazione rispetto al paradigma normativo di riferimento"* e, conseguentemente, confermando che codesta Autorità, nel disciplinare la regolazione tariffaria per i periodi in osservazione *"non avrebbe dovuto approvare una metodologia tariffaria carente di temperamenti o correttivi che tenessero conto della ricordata finalità indicata al regolatore dal legislatore"*. Pertanto, nell'ambito dell'ottemperanza delle anzidette sentenze, le statuizioni del giudice amministrativo, in quanto tali, devono costituire il principio su cui incardinare il procedimento stesso dell'ottemperanza, non potendo essere messe nuovamente in discussione, né tanto meno essere oggetto di ulteriore verifica da parte dell'Autorità, *che, pur avendo preso atto della tutela degli shippers, manifesta ancora di interpretare l'annullamento del giudice amministrativo come basato su un presunto vizio soltanto istruttorio e motivazionale, anziché su chiari vizi sostanziali.*

Inoltre, la medesima sentenza CdS 8523/2022 afferma che *"pur in presenza di ineludibile discrezionalità dell'Autorità nella individuazione e nella disciplina dei criteri utili a determinare la tariffa [...], risultano indubbiamente carenti le misure idonee ad assicurare il perseguimento del più volte menzionato obiettivo di tutela delle aree meridionali del Paese"*. Pertanto, pur nell'ambito della discrezionalità dell'Autorità, è necessario nell'ottemperanza verificare che le nuove misure che dovranno essere introdotte siano effettivamente idonee ad assicurare l'obiettivo posto dalla normativa primaria e confermato dalle sentenze.

Fermo restando quanto sopra e riservandosi la scrivente Società ogni opportuna iniziativa a tutela dei propri interessi e dei propri diritti, si formulano le seguenti puntuali osservazioni, a mero titolo collaborativo e senza prestare alcuna acquiescenza rispetto all'operato di codesta Autorità.

2. CONSIDERAZIONI SULLE IPOTESI DI RIDETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI. Va evidenziato che la metodologia proposta in consultazione, non raggiunge in termini di risultati l'obiettivo fissato *ex lege* e ribadito dalle sentenze. Quanto affermato si argomenta rispetto a: (i) incoerenza con i corrispettivi che si otterrebbero con la CWD (metodologia controfattuale) (ii) incoerenza dei nuovi corrispettivi con la distanza (iii) incongruenze logiche nella variazione dei corrispettivi.

(i) Incoerenza con i corrispettivi che si otterrebbero con la CWD (metodologia controfattuale). Con l'applicazione della metodologia tariffaria CWD adottata a partire dal 2020, coerente con il driver della distanza anche se non prevede specifiche misure di maggior favore per il Mezzogiorno, il rapporto tra i corrispettivi di Mazara del Vallo e Passo Gries è di circa 2,5 quindi proporzionato con le distanze. Si ricorda che la metodologia CWD è definita dal Regolamento europeo 460/2017 come controfattuale (considerando 3: *"Se la metodologia dei prezzi di riferimento proposta è diversa dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità, quest'ultima dovrebbe essere utilizzata come elemento controfattuale per il confronto con la metodologia proposta"*); pertanto, non si possono non tenere in considerazione i risultati ottenuti da una sua applicazione, almeno come elemento di comparazione rispetto a quelli ottenuti con la metodologia proposta nel documento di consultazione. Il fatto che detta metodologia CWD non fosse formalmente in vigore nel periodo in questione non fa venir meno la sua stessa natura di metodologia controfattuale per la verifica dei risultati ottenuti, che altrimenti non avrebbero un termine di paragone e di verifica altrettanto oggettivi. È interessante notare come la stessa Autorità nella delibera che ha sancito l'introduzione della metodologia CWD (114/2019/R/gas) abbia sottolineato come *"rispetto alla metodologia attualmente impiegata ("a matrice"), la metodologia CWD attenui le differenze tra i corrispettivi, allineandoli maggiormente al valore medio"*, finalità coerente con il Decreto Letta e con le sentenze. Nonostante i positivi aspetti di trasparenza e oggettività, in connessione con il principio di effettività della tutela giurisdizionale, che deriverebbero dall'utilizzo della metodologia CWD ai fini del presente procedimento di ottemperanza, l'Autorità adduce generiche e non meglio spiegate argomentazioni, quali il mutato contesto di mercato e l'utilizzo della rete rispetto ai precedenti periodi regolatori, per motivare la non applicabilità della metodologia CWD ora per allora. A tale proposito è utile evidenziare che la stessa Autorità ha indicato come la modifica strutturale del mercato fosse già intervenuta negli anni in oggetto, laddove già nel 2017 assumeva decisioni in merito ai corrispettivi di trasporto *"anche in considerazione del livello di utilizzo registrato negli ultimi anni della capacità di trasporto associata a tali infrastrutture"* (DCO 413/2017/R/Gas).

(ii) Incoerenza dei nuovi corrispettivi con la distanza. Permane l'applicazione di un sistema tariffario che, pur a parità di distanza, riconosce costi differenti, a discapito dei punti di entry collocati al sud. Si può notare infatti che, anche con l'adozione dei correttivi proposti, permane il forte disallineamento tra i corrispettivi di entry del Mezzogiorno e gli altri, in particolare i rapporti tra tali corrispettivi continuano a non riflettere i rapporti che discendono da distanza e capacità. Infatti, si può notare che dall'applicazione della metodologia proposta il corrispettivo di Mazara del Vallo risulta superiore di quasi 5 volte a quello di Passo Gries, a fronte di una distanza, rispetto al baricentro dei consumi, solo di circa 3 volte superiore. Tale risultato risulta incoerente con quanto affermato dalla stessa Autorità nel DCO in oggetto laddove scrive che: *"secondo la metodologia c.d. a matrice [...] i corrispettivi di trasporto per i*

punti di entrata della rete nazionale dipendono sostanzialmente dalla distanza di quel punto rispetto al c.d. baricentro del sistema” (par. 2.14). Pertanto, non solo non sono state introdotte specifiche misure per contenere la penalizzazione del Mezzogiorno - come invece previsto dalla normativa nazionale e confermato dalle sentenze - ma addirittura è stato mantenuto un impianto tariffario che non raggiunge neanche la proporzionalità rispetto al criterio della distanza.

(iii) incongruenze logiche nella variazione dei corrispettivi. Tale aspetto emerge in primo luogo in relazione ai corrispettivi del 2014 che, in particolare per Mazara del Vallo e, in media, per tutto il Mezzogiorno, risultano più elevati di quelli annullati. In secondo luogo, risulta altresì illogica la riduzione dei corrispettivi di alcuni punti di entry da Nord come OLT Livorno e Panigaglia che diminuiscono in media rispettivamente del 53% e del 23%, ben di più di quanto invece non si verifica per i corrispettivi di Mazara e Gela che rispettivamente si riducono in media del 3% e del 10%. Tali incongruenze rappresentano l'ulteriore conferma che le misure proposte da ARERA risultino non idonee ad ottemperare alle sentenze in oggetto.

3. **CONSIDERAZIONI CIRCA LA METODOLOGIA TARIFFARIA PROPOSTA.** Occorre evidenziare come la metodologia c.d. a matrice, confermata sostanzialmente nel DCO, sia basata su elementi invalidanti come lo scenario dei flussi alla punta di consumo. In primo luogo, il driver dei flussi - elemento principale della metodologia - è estraneo al dettato normativo e *“in palese contrasto con il criterio della distanza”* (sentenza CdS 8523/2022). Inoltre, lo scenario dei flussi, rimesso a valutazioni discrezionali, presenta elementi di instabilità tanto che la stessa Autorità ha ritenuto opportuno *“fissare per il periodo 2018-2019 una unica configurazione di flussi prevalenti di gas nella rete alla punta di consumo”* (Del 575/2017/R/gas).

Quanto detto, si aggrava, con il correttivo ipotizzato dall'Autorità per quanto riguarda il diametro, il quale, per come proposto dall'Autorità, conduce a dei risultati che sono in alcuni casi opposti all'obiettivo di non penalizzare il Mezzogiorno. L'Autorità invece avrebbe potuto superare l'aspetto del diametro in modo congruo ed equilibrato con la CWD.

4. **RIFATTURAZIONE.** Enel non condivide la proposta di effettuare un conguaglio della tariffa di trasporto *“ora per allora”* sul perimetro degli utenti del trasporto. Rispetto a tale meccanismo si rilevano una serie di criticità che lo rendono inadatto a raggiungere gli obiettivi che si prefigge.

Prendendo a riferimento la proposta di applicazione delle variazioni tariffarie ai soli punti di entry e di exit non collegati a punti di prelievo (ma gli stessi ragionamenti si applicano anche in caso di inclusione dei punti di exit) il conguaglio, anno per anno, dal 2014 al 2019, di partite economiche tra gli attori del Sistema gas risente delle seguenti criticità in termini di (i) complessità amministrative legate alla rifatturazione su orizzonte pluriennale risalente nel tempo (ii) recupero dell'insoluto in capo a SRG (iii) inevitabili contenziosi; tali aspetti determinerebbero un costo complessivo per il sistema che rischia di essere maggiore di quello che si avrebbe con l'adozione del meccanismo di socializzazione pro-futuro. Pertanto, Enel rinnova il suggerimento dell'adozione di un meccanismo di socializzazione realizzato attraverso una specifica componente aggiuntiva alla tariffa, da applicare ai futuri consumi di gas naturale e destinata alla copertura delle partite economiche di SRG nei confronti degli operatori che,

cumulativamente nel periodo 2014-2019 e relativamente alle posizioni nette di portafoglio, dovessero risultare esclusivamente a credito verso il sistema.

Da aggiungere che, in applicazione della normativa censurata, numerosi clienti finali hanno visto diminuire i loro oneri nel periodo 2014-2019; la tariffa di entry più competitiva e che beneficiava più di ogni altra del sistema pro-tempore vigente, Passo Gries, era infatti considerata esplicitamente nella tariffa dei clienti in tutela e, di fatto, internalizzata nel prezzo del mercato all'ingrosso; pertanto l'ottemperanza della sentenza non comporterebbe l'attribuzione di oneri aggiuntivi per i clienti finali.

Inoltre, già nel passato più volte l'Autorità ha adottato e/o proposto meccanismi diversi per il recupero delle partite economiche pregresse in ottica pro-futuro e sulla generalità dei clienti. Si cita al riguardo a titolo esemplificativo, e non esclusivo, quanto adottato per l'ottemperanza alla sentenza del CdS 4825/2016 relativo alle condizioni economiche di fornitura del gas naturale (QE). La delibera 32/2019/R/gas supporta l'adozione di un meccanismo di socializzazione evidenziandone le caratteristiche positive di (i) proporzionalità tra certezza della misura e minimizzazione degli oneri, (ii) minimizzazione di insoluti e contenziosi, (iii) semplicità per il sistema (iv) impatto unitario flessibile nel tempo.

5. AUTOCONSUMI. In relazione ai coefficienti per l'autoconsumo, non si condivide la proposta di confermare la disciplina ivi prevista. In questo modo infatti verrebbe reiterata la penalizzazione per i punti di entry da sud, considerato che i coefficienti di autoconsumo, negli anni 2014-2017, presentavano gli stessi rapporti dei corrispettivi di entry. Invece, l'adozione di un corrispettivo indifferenziato per tutti i punti di entry, in analogia a quanto già previsto con riferimento al periodo 2018-2019, permetterebbe il superamento della penalizzazione. Anche tale modifica andrebbe implementata attraverso il meccanismo di socializzazione analogamente a quanto proposto in relazione ai corrispettivi di entry. Peraltro, la proposta dell'Autorità relativa agli autoconsumi risulta non congrua, anche alla luce della circostanza che non sia prevista un'attenuazione del differenziale tra i corrispettivi di capacità nei punti di entrata in linea con il dettato normativo e con le sentenze, così come argomentato nei punti precedenti.

6. CONCLUSIONI. Ferma restando la discrezionalità dell'Autorità nella rideterminazione dei corrispettivi tariffari, risulta indispensabile per poter ottemperare propriamente alle sentenze che i risultati siano coerenti con i driver della distanza e della capacità, e quindi comparabili con i risultati che si otterrebbero dall'applicazione diretta della metodologia definita come controfattuale ai sensi del Regolamento 460/2017 UE o, quantomeno, che restituiscano rapporti tra i corrispettivi in linea con quelli della metodologia controfattuale. Inoltre, il presente DCO dovrebbe prevedere correttivi specifici per i punti di entry del Mezzogiorno, idonei ad ottemperare alla censurata assenza di misure di attenuazione delle penalizzazioni territoriali; ad esempio, l'introduzione di uno sconto per i corrispettivi di entry del Mezzogiorno del 30%, in analogia con quanto previsto dalla regolazione negli anni 2014-2017 per la determinazione dei corrispettivi di exit. Infine, per ciò che attiene al tema degli autoconsumi, si ritiene necessario definire un coefficiente indifferenziato per tutti i punti di entry anche per il periodo 2014-2017 in analogia a quanto definito per il periodo 2018-2019.