

Premessa

Energie Rete Gas intende formulare le proprie osservazioni agli orientamenti sui criteri di incentivazione ed efficientamento dell'esercizio e dello sviluppo della rete di trasporto del gas naturale delineati nel documento per la consultazione n. 336/2022/R/gas in materia di criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT).

Osservazioni generali

In linea generale si condivide la finalità di definire strumenti che possano orientare le scelte di investimento in modo coerente con il percorso di transizione ecologica del Paese e con l'obiettivo di massimizzare i benefici per il sistema, nel rispetto del quadro normativo e delle esigenze di esercizio delle reti in sicurezza.

Si apprezza a tal proposito l'impegno del Regolatore a definire una regolazione volta a preservare e rafforzare la competitività e la resilienza del mercato gas, valorizzando le infrastrutture di sistema e perseguendo un utilizzo e sviluppo efficiente delle medesime. Tuttavia, il perseguimento di tali obiettivi si deve coniugare con una regolazione certa e con criteri che abilitino la realizzazione di infrastrutture che portano benefici al sistema anche in ottica futura di decarbonizzazione e quindi di futuro impiego di gas rinnovabili.

Preme sottolineare che, come noto all'Autorità, Energie Rete Gas sta finalizzando un'importante operazione nella Regione Sardegna per l'acquisizione e gestione del servizio di trasporto alternativo del gas naturale, del bilanciamento e degli asset ad esso funzionali (stoccaggio e rigassificazione locali) ad oggi già operativi o comunque in fase di realizzazione sull'Isola, nel solco delle positive analisi in chiave costi-benefici condotte da RSE negli anni 2020 e 2021, e, più recentemente, del DPCM 29 marzo 2022 "*Individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'isola*".

Per questo perimetro di asset e di attività/servizi, si ritiene che, per i motivi sopra richiamati, sia stata già espressa una piena valutazione positiva di efficienza, con conseguente e automatica approvazione tariffaria degli investimenti e dei costi operativi sottesi.

D'altra parte, la realizzazione di tali asset e, più in generale, lo svolgimento dell'attività di trasporto su gomma, in assenza dell'infrastruttura fisica di gasdotti, assume carattere essenziale per la buona riuscita del processo di metanizzazione della Regione Sardegna (per cui sono stati già investiti ingenti capitali), anche a tutela dei consumatori sardi.

Per tutte queste motivazioni, si ritiene che la metanizzazione della regione Sardegna che è già oggetto di intervento non debba essere inclusa fra gli investimenti oggetto di valutazione con le metodologie previste dal DCO per le aree di nuova metanizzazione.

Risposte agli spunti di consultazione

S 1. Osservazioni in merito ai criteri di efficienza per lo sviluppo della rete in aree di nuova metanizzazione.

In via generale si condivide l'obiettivo di promuovere uno sviluppo efficiente della rete coerente con gli scenari di domanda gas nelle aree di nuova metanizzazione e un maggior coordinamento tra gli sviluppi della rete di trasporto e gli sviluppi della rete di distribuzione.

Tuttavia, non si condivide la proposta di definire degli indicatori di efficienza ai fini dell'ammissione al riconoscimento tariffario degli investimenti di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione.

Per favorire uno sviluppo efficiente degli investimenti nelle aree di nuova metanizzazione, si ritiene più opportuno rafforzare le valutazioni ACB per intercettare l'utilità di tali investimenti, eventualmente includendo tali indicatori nel corredo di informazioni da fornire nell'ambito dell'ACB, senza prevedere un tetto specifico alla riconoscibilità degli investimenti di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova

metanizzazione che presentino un'ACB positiva. Possono infatti esserci interventi di sviluppo di rete che, pur superando le soglie individuate, presentano un bilancio positivo in termini di benefici calcolati nell'ambito dell'ACB per il sistema e che pertanto risulterebbero comunque meritevoli di essere realizzate.

La previsione di una verifica ex-post sul raggiungimento di almeno l'80% del numero di punti di prelievo sulla base dei quali è stata formulata la previsione di domanda con eventuale ri-proporzionamento del riconoscimento tariffario dei costi di sviluppo della rete di trasporto non si ritiene condivisibile: un meccanismo così concepito rischia di minare la certezza della regolazione.

Si rileva, inoltre, che una impresa di trasporto non dispone di alcuna leva per controllare o favorire gli allacciamenti sulla rete di distribuzione sottesa e pertanto il riconoscimento dei costi sostenuti non può basarsi su driver che sono fuori dalla sfera di controllo o influenza della società di trasporto, rendendo di fatto aleatorio e dipendente dalle decisioni di un terzo l'economicità dell'investimento nell'infrastruttura.

Quanto sopra affermato rispecchia l'art. 23 del comma 1 del d. lgs. 164/2000 che prevede una congrua remunerazione del capitale investito, tale remunerazione deve avere un adeguato grado di certezza, come chiarito in giurisprudenza attraverso le sentenze n. 2287/2020 del TAR e n. 4241/2022 del Consiglio di Stato, mentre il meccanismo previsto nel DCO farebbe venire meno tale affidamento.

In ogni caso, si ribadisce che il meccanismo di controllo dell'efficienza proposto per le località di nuova metanizzazione non potrebbe applicarsi in particolare alla Regione Sardegna, territorio in cui il legislatore è intervenuto a più riprese, in ultimo con il DPCM 29 marzo 2022 "Individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'isola" manifestando così la chiara volontà di raggiungimento del target di metanizzazione, anche alla luce della positiva analisi costi-benefici condotta da RSE.

S 3. Osservazioni in merito alle proposte di incentivo per il mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate.

S 4. Osservazioni ulteriori in merito agli altri aspetti relativi al mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate.

S 5. Osservazioni in merito alla regolazione incentivante l'esercizio di centrali dual fuel.