



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
N. 336/2022/R/GAS

CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL
SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS
NATURALE PER IL SESTO PERIODO DI
REGOLAZIONE (6PRT)

*Orientamenti sui criteri di incentivazione ed efficientamento dell'esercizio e dello
sviluppo della rete di trasporto del gas naturale*

19 Settembre 2022

INDICE

1.	CONSIDERAZIONI GENERALI	2
2.	SVILUPPO DELLE RETI IN AREE DI NUOVA METANIZZAZIONE	4
3.	MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DELLE RETI DI TRASPORTO AMMORTIZZATE	7
4.	TRATTAMENTO RICAVI DERIVANTI DALL'ESERCIZIO DI CENTRALI DUAL FUEL	11

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam al documento di consultazione *“Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT) - Orientamenti sui criteri di incentivazione ed efficientamento dell’esercizio e dello sviluppo della rete di trasporto del gas naturale”*, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 21 luglio 2022.

In linea generale, si esprime apprezzamento per gli orientamenti espressi dall’Autorità nella presente consultazione, volti a sviluppare meccanismi di regolazione finalizzati a stimolare comportamenti efficienti dei soggetti regolati. In particolare, si condivide l’attenzione posta dall’Autorità sull’introduzione di meccanismi di incentivazione che, in virtù dei benefici generati per il sistema, promuovano il mantenimento in esercizio di infrastrutture che hanno completato la propria vita economico/tecnica, assicurando al contempo l’integrità e l’esercizio della rete in condizioni di sicurezza. Resta inteso che la decisione ultima di sostituzione delle sopraccitate infrastrutture debba comunque rimanere prerogativa unica e sola dell’impresa di trasporto.

In tale prospettiva, si ritiene che il riconoscimento di un incentivo determinato sulla base di una ripartizione simmetrica dei costi evitati per il sistema, associati alla mancata remunerazione del capitale investito per ciascun anno di posticipo dell’investimento, costituisca l’approccio più appropriato per l’individuazione di un sentiero efficiente di interventi di sostituzione. Tuttavia, in relazione alle specifiche modalità di stima dei costi evitati associati alla mancata remunerazione del capitale investito, si ritiene che la proposta presentata nel documento di consultazione possa essere suscettibile di ulteriori affinamenti metodologici. Alla luce dei suddetti affinamenti, come meglio dettagliati negli specifici spunti di consultazione, si ritiene che il livello di incentivazione debba essere determinato in misura non inferiore al *[omissis]* del costo storico rivalutato degli asset totalmente ammortizzati.

Inoltre, nella prospettiva di sviluppare meccanismi di regolazione *output-based* sempre più orientati alle *performance* e alla utilità sistemica degli interventi di sviluppo della rete di trasporto, si accoglie favorevolmente l’intenzione dell’Autorità di confermare un meccanismo che consenta all’impresa di trasporto di partecipare ai benefici generati dall’esercizio di centrali *dual fuel*, mediante il trattenimento di una quota dei proventi

derivanti dall'offerta di servizi di flessibilità al sistema elettrico nonché dalla partecipazione al meccanismo dei certificati bianchi. Con riferimento al dimensionamento dell'incentivo si ritiene che tali proventi (al netto dei costi sostenuti per la partecipazione) dovrebbero essere integralmente trattenuti dall'impresa di trasporto fino alla concorrenza di un ricavo aggiuntivo pari al *[omissis]* annuo dell'attivo immobilizzato lordo, prevedendo oltre tale soglia uno *sharing* simmetrico tra operatore e sistema.

Infine, in relazione agli interventi di nuova metanizzazione, si ritiene che gli indicatori proposti dall'Autorità possano rappresentare un utile strumento informativo a corredo e completamento della rappresentazione degli interventi fornita nell'ambito dei Piani Decennali. Non si condivide al contrario un loro utilizzo ai fini del trattamento tariffario in quanto si ritiene che gli interventi di nuova metanizzazione per loro natura dovrebbero essere valutati in relazione ai benefici generati per i consumatori ed alla più ampia utilità per il sistema, aspetti che gli specifici indici individuati potrebbero intercettare solo in parte. Un meccanismo alternativo caratterizzato da maggiore semplicità di applicazione con il quale si ritiene possa essere promossa una maggiore efficienza degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione potrebbe prevedere l'introduzione di specifiche premialità crescenti per gli operatori di trasporto determinate in base all'utilità prodotta dall'investimento, espressa dal rapporto B/C della metodologia analisi costi benefici. In tal modo, a parità di benefici (in quanto legati prevalentemente alla domanda del nuovo mercato da servire), le imprese di trasporto sarebbero incentivate ad adottare il dimensionamento più ottimale per l'infrastruttura al fine di minimizzarne i costi e al contempo massimizzare il valore dell'incentivo.

Infine, si informa codesta Autorità che sono in fase di finalizzazione le attività di sviluppo della metodologia "Asset Health", avviate ai sensi di quanto disposto dalla Deliberazione 195/2022/R/Gas che si provvederà a sottoporre a consultazione pubblica nel corso del mese di ottobre.

Si rimanda alle successive parti del presente documento per le osservazioni e proposte di maggior dettaglio in merito alle tematiche oggetto dei singoli spunti di consultazione.

2. SVILUPPO DELLE RETI IN AREE DI NUOVA METANIZZAZIONE

S1. Osservazioni in merito ai criteri di efficienza per lo sviluppo della rete in aree di nuova metanizzazione.

Si ritiene che gli indicatori proposti dall'Autorità nel documento di consultazione possano rappresentare un utile strumento a corredo e completamento della rappresentazione degli interventi relativi alle aree di nuova metanizzazione, e si ritiene quindi percorribile una loro integrazione all'interno dei Requisiti minimi informativi dei Piani Decennali.

Non si ritiene al contrario opportuno un loro utilizzo ai fini del trattamento tariffario in quanto - come evidenziato dalla stessa Autorità - espliciti criteri volti a valutare l'efficienza e l'efficacia nello sviluppo delle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione trovano già oggi declinazione e applicazione in alcune delle disposizioni previste dalla regolazione vigente. Più in particolare:

- nell'ambito delle valutazioni ACB da effettuarsi relativamente agli sviluppi delle reti di trasporto per nuove metanizzazioni (con specifici benefici da calcolare proprio per tali fattispecie), utilizzate anche ai fini dell'ammissibilità al riconoscimento tariffario.
- nell'ambito dell'individuazione dei contributi di allacciamento richiesti dalle imprese di trasporto ove il costo di investimento per la connessione (non soggetto ad ACB) risulti eccedere il valore dell'investimento ammissibile (i.e. costo medio).

In linea generale, si ritiene che gli interventi di nuova metanizzazione per loro natura dovrebbero essere valutati in relazione ai benefici generati per i consumatori ed alla più ampia utilità per il sistema, aspetti che gli specifici indici individuati potrebbero intercettare solo in parte.

In merito alla proposta di individuazione di un primo indice (espresso come capacità disponibile per il conferimento per chilometro di rete realizzata) che definisca le condizioni minime di sviluppo per il quale un intervento sarebbe ammesso o meno al riconoscimento tariffario, si segnala come l'ipotesi di una applicazione di predeterminate soglie - da utilizzare come primo *screening* per definire le condizioni minime di ammissione di un investimento al riconoscimento tariffario - potrebbe in linea di principio escludere a priori interventi caratterizzati da soglie di costo inferiori al quelle individuate per il secondo indice prospettato

nel documento di consultazione o comunque in grado di apportare benefici superiori rispetto ai relativi costi, a discapito del sistema e dei consumatori.

In merito all'introduzione del secondo indice (espresso come costo dell'investimento per unità di capacità di trasporto realizzata/disponibile per il conferimento nei punti di riconsegna (euro per Smc/g) si evidenzia come l'introduzione di una predeterminata soglia oltre la quale l'intervento si esporrebbe ad una riconoscibilità tariffaria limitata potrebbe comportare casistiche in cui nonostante una analisi costi benefici ampiamente positiva l'investimento effettuato non troverebbe piena remunerazione. Pertanto, come indicato in precedenza, si ritiene percorribile l'adozione di tale indicatore soli ai fini informativi ma non un suo utilizzo nella determinazione degli ammontari da riconoscere tariffariamente che dovrebbero invece continuare ad essere valutati attraverso gli strumenti oggi in essere. Diversamente, non si ritiene più necessario assoggettare gli interventi di nuova metanizzazione alle analisi costi benefici in quanto l'utilità sistemica verrebbe già implicitamente determinata da tali indicatori, che tuttavia non sembrerebbero in grado di intercettare completamente tutti i benefici che un intervento di metanizzazione sarebbe in grado di produrre.

Si segnala altresì come nella eventuale determinazione di soglie di costo di investimento ammissibili debba essere opportunamente tenuto in considerazione il *trend* di incremento dei costi di realizzazione rispetto ai valori storici osservati negli ultimi 10 anni, al fine di non sottostimare i costi reali necessari allo sviluppo di nuove infrastrutture.

Non si ritiene infine condivisibile l'introduzione di un meccanismo di ridefinizione *ex-post* del riconoscimento dell'investimento prospettato dall'Autorità nel documento di consultazione (mediante una verifica dopo 6 anni degli effettivi livelli di fornitura in relazione alla realizzazione degli allacciamenti sulla rete di distribuzione). In primo luogo, si evidenzia infatti come il raggiungimento della domanda prevista a regime possa seguire profili di c.d. "*build-up*" differenti in relazione allo sviluppo delle necessarie infrastrutture, e che quindi la soglia indicata potrebbe essere raggiunta in orizzonti temporali più lunghi (aspetto che nell'ambito delle analisi costi benefici viene opportunamente valutato in base alla metodologia di determinazione degli stessi). In secondo luogo, non si ritiene corretto, subordinare il riconoscimento tariffario degli interventi sulla rete di trasporto a aspetti (effettivi allacciamenti sulla rete di distribuzione) che non dipendono dall'impresa di trasporto stessa e rispetto ai quali quest'ultima non dispone di nessuna leva di controllo e/o operativa. Pertanto, ferma restando la condivisione circa la necessità di promuovere uno stretto coordinamento tra

operatori di trasporto e distribuzione nell'ambito degli interventi di nuova metanizzazione, nonché la necessità di prevedere che le analisi costi benefici siano effettuate secondo modalità approfondite e rigorose in conformità alla regolazione vigente, si ritiene che una volta che l'intervento individuato sulla rete di trasporto sia stato valutato positivamente dall'Autorità, questo non debba essere più soggetto a possibili revisioni ex-post del riconoscimento tariffario.

Un meccanismo alternativo caratterizzato da maggiore semplicità di applicazione con il quale si ritiene possa essere promossa una maggiore efficienza degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione potrebbe prevedere l'introduzione di specifiche premialità crescenti per gli operatori di trasporto determinate in base all'utilità prodotta dall'investimento, espressa dal rapporto B/C della metodologia analisi costi benefici. In tal modo, a parità di benefici (in quanto legati prevalentemente alla domanda del nuovo mercato da servire), le imprese di trasporto sarebbero incentivate ad adottare il dimensionamento più ottimale per l'infrastruttura al fine di minimizzarne i costi e al contempo massimizzare il valore dell'incentivo.

3. MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DELLE RETI DI TRASPORTO AMMORTIZZATE

S3. Osservazioni in merito alle proposte di incentivo per il mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate.

S4. Osservazioni ulteriori in merito agli altri aspetti relativi al mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate.

In primo luogo, si intende esprimere apprezzamento per l'intenzione espressa dall'Autorità di confermare l'introduzione di un incentivo al mantenimento in esercizio per i metanodotti completamente ammortizzati tariffariamente, volto a stimolare e premiare comportamenti virtuosi ed efficienti dei soggetti regolati.

In merito alla definizione degli incentivi economici, come evidenziato dalla scrivente Società in altre occasioni, si riterrebbe preferibile prevedere l'introduzione di un meccanismo che preveda il riconoscimento di una quota addizionale di ricavo determinata in via forfettaria come valore dell'ammortamento riconosciuto all'asset nell'ultimo anno di vita utile regolatoria.

Qualora l'Autorità intenda invece confermare l'intenzione di introdurre un meccanismo di incentivazione secondo il primo approccio delineato nel documento di consultazione - ossia come una quota dei risparmi di costo per il sistema rispetto ad un eventuale investimento di sostituzione – come già indicato in precedenza, la logica sottostante la metodologia di calcolo proposta si ritiene comunque condivisibile. In tale ambito, si rileva con favore come alcune delle osservazioni formulate nell'ambito della risposta al DCO 616/2021/R/gas siano state recepite nella nuova proposta di calcolo dell'incentivo. Si ritiene tuttavia opportuno riproporre ancora all'attenzione dell'Autorità alcune considerazioni e aggiustamenti che si ritengono necessari per una più corretta e puntuale determinazione dei “costi evitati per il sistema” su cui applicare uno *sharing* simmetrico dei benefici generati tra utenti e operatore di trasporto.

In primo luogo, ferma restando la possibilità di utilizzare come riferimento il costo storico rivalutato in luogo del costo di ricostruzione a nuovo nel definire il valore dell'incentivo (se ritenuto opportuno per ragioni di semplicità amministrativa) non si può non considerare

come l'effettivo risparmio per il sistema in caso di posticipo dell'investimento di sostituzione sia da riferire al costo di ricostruzione a nuovo (che risulta essere oltre il doppio del costo storico rivalutato dell'asset)¹. Nel definire il corretto livello di incentivazione va quindi tenuto in considerazione come il costo storico rivalutato di fatto costituisca già di per sé un *profit sharing* con il sistema di oltre il 50% dei benefici generati dal posticipo della sostituzione.

In secondo luogo, una percentuale di *sharing* del 50% tra utenti e operatore dei risparmi generati risulterebbe equilibrata esclusivamente se applicata a tutti i risparmi generati per il sistema indipendentemente dalle scelte di finanziamento (i.e. costo del capitale proprio e costo del debito) e non unicamente a quelli relativi al solo costo del capitale proprio (*equity*). Diversamente il beneficio effettivo generato dal posticipo dell'investimento di sostituzione verrebbe attribuito pressoché integralmente al sistema, contro il principio della ripartizione simmetrica del beneficio.

Infine, l'ipotesi di non considerare del tutto - nella determinazione del risparmio per il consumatore in caso di posticipo dell'investimento di sostituzione - la diversa distribuzione temporale dei flussi di cassa ritardati, avrebbe l'effetto di trasferire al sistema una quota maggiore del risparmio generato rispetto all'indicazione dell'Autorità di voler procedere con uno *sharing* paritetico.

Nella determinazione dei risparmi per il sistema derivanti dal posticipo di un intervento di sostituzione e rispetto ai quali dimensionare opportunamente il livello di incentivazione per l'operatore di trasporto, si ritiene non si possa prescindere dal considerare anche gli aspetti sopra richiamati, al fine di determinare una equa ripartizione (*profit sharing*) dei benefici generati.

Con riferimento all'orizzonte di applicazione dell'incentivo, non si ritiene opportuno prevedere un limite temporale predefinito oltre il quale valutare una riduzione dell'incentivo stesso. In linea di principio, infatti, il livello di incentivazione dovrebbe aumentare con l'aumentare dell'estensione della vita utile, come peraltro previsto in altri sistemi. In

¹ Come evidenziato in precedenti comunicazioni della scrivente Società il costo di realizzazione a nuovo risulta superiore al costo storico rivalutato in conseguenza di vari fattori, legati all'evoluzione di aspetti normativi, tecnologici, realizzativi, territoriali nonché economici. L'evidenza del maggior costo di ricostruzione a nuovo è altresì riflessa nei costi standard che l'impresa di trasporto è tenuta ad utilizzare ai fini delle analisi costi benefici da sviluppare nell'ambito della predisposizione del Piano Decennale di Sviluppo. Tali costi standard rappresentano una base oggettiva e ad evidenza pubblica dell'effettivo costo di ricostruzione a nuovo, utilizzato anche nell'ambito delle analisi costi benefici.

considerazione poter di disporre di un criterio oggettivo, semplice e di immediata applicazione, si ritiene pertanto più adeguato prevedere un valore fisso determinato *ex-ante* da mantenere costante dal momento di accesso al meccanismo di incentivazione e fino al termine del mantenimento in esercizio dell'asset in oggetto.

Fermo restando quanto sopra, il modello che dimensiona l'incentivo sulla base della quota del risparmio per il sistema conseguente alla mancata remunerazione del capitale investito si ritiene preferibile rispetto al meccanismo alternativo proposto che prevede un riconoscimento di un incentivo commisurato al costo di gestione unitario annuo per metro di metanodotto mantenuto in esercizio, in quanto quest'ultimo non risulta correlato al beneficio derivante dal costo evitato per il sistema in conseguenza del posticipo di un intervento di sostituzione. Alla luce di quanto sopra, e coerentemente alla proposta originaria formulata dalla scrivente Società si ritiene che il livello di incentivo si dovrebbe attestare ad un livello non inferiore al *[omissis]* del costo storico rivalutato.

In merito al perimetro di applicazione dell'incentivo, si condivide l'orientamento dell'Autorità di includere anche i metanodotti in relazione ai quali vengono sostenuti investimenti di manutenzione straordinaria finalizzati al mantenimento in esercizio. Pur comprendendo la necessità di prevedere meccanismi volti ad assicurare scelte di investimento efficienti, non si ritiene tuttavia opportuna l'introduzione di una soglia oltre la quale gli interventi di manutenzione straordinaria non verrebbero ricompresi tra gli investimenti strettamente funzionali al mantenimento in esercizio, in quanto un loro ammortamento su durate più lunghe produrrebbe inevitabilmente minusvalenze per l'impresa di trasporto, disincentivando l'esecuzione di interventi volti al prolungamento della vita utile.

In merito alle altre proposte delineate nel documento di consultazione si esprime apprezzamento in relazione all'intenzione di confermare l'introduzione di uno specifico cespite con vita utile più breve rispetto ai metanodotti, a completamento dell'incentivo e quale ulteriore misura di stimolo al mantenimento in esercizio di reti totalmente ammortizzate. In relazione al periodo di ammortamento di tali cespiti, si ritiene opportuno prevedere una vita utile ai fini tariffari di 10 anni, più rappresentativa della possibile estensione dell'asset principale anche nell'ottica del progressivo processo di decarbonizzazione (in relazione alla proposta di introduzione di soglie di spesa ai fini dell'inclusione in tale categoria si rimanda alle osservazioni di cui sopra). Si ritiene inoltre che tale durata possa risultare più adeguata a ridurre l'esposizione delle imprese di

trasporto al rischio di minusvalenze. In tale ambito si richiama altresì la necessità - già espressa in sede di risposta ad altre consultazioni - di prevedere il riconoscimento delle eventuali minusvalenze legate a cespiti non completamente ammortizzati, realizzati per consentire un allungamento del periodo di esercizio dell'opera rispetto alla vita regolatoria ed afferenti ad infrastrutture oggetto di dismissione già pienamente ammortizzate. Tali evoluzioni si ritiene debbano trovare applicazione quanto prima possibile nel quadro regolatorio.

Con riferimento alla possibilità di un allungamento della vita utile regolatoria del cespite metanodotti, si ritiene che le durate previste dal quadro regolatorio vigente siano appropriate ed in linea con le "best practices" internazionali. Pertanto non si ritiene necessaria la possibilità di valutare un loro allungamento anche in relazione alle prospettive di decarbonizzazione e di transizione energetica.

Infine, in considerazione dei benefici già trasferiti finora al sistema da parte dell'impresa di trasporto grazie all'attenta ed accurata gestione degli asset che ha permesso di mantenere in esercizio infrastrutture oltre le vite utili riconosciute ai fini tariffari, si ritiene condivisibile la proposta riportata nel documento di consultazione che prevede il riconoscimento dell'incentivo a partire dall'anno 2023, nonché la disponibilità della metodologia di "Asset Health".

4. TRATTAMENTO RICAVI DERIVANTI DALL'ESERCIZIO DI CENTRALI DUAL FUEL

S5. Osservazioni in merito alla regolazione incentivante l'esercizio di centrali dual fuel.

In primo luogo, si intende esprimere apprezzamento in merito all'orientamento dell'Autorità di voler confermare l'introduzione di meccanismi di incentivazione connessi alla partecipazione delle centrali *dual-fuel* al mercato di dispacciamento elettrico e/o al meccanismo dei certificati bianchi.

In relazione alle specifiche proposte formulate nel documento di consultazione si osserva quanto segue.

In merito all'offerta di servizi di flessibilità al mercato del dispacciamento elettrico da parte delle centrali *dual fuel* si ritiene importante evidenziare come Snam Rete Gas nella gestione del parco centrali a sua disposizione (turbocompressori ed elettrocompressori) perseguirà come obiettivo primario l'ottimizzazione degli assetti di rete per garantire la trasportabilità dei quantitativi programmati dagli utenti e utilizzare al meglio le infrastrutture presenti al fine di minimizzare le emissioni e i consumi energetici. In tal senso, i turbocompressori mantenuti in esercizio continueranno a essere utilizzati in quanto facenti parte della potenza totale installata che il sistema deve garantire per far fronte ai fabbisogni di trasporto e non saranno pertanto finalizzati esclusivamente a realizzare un principio di scorta di potenza in caso di mancanza di alimentazione elettrica (cioè una mera soluzione di *back-up*)². Fermo restando quanto sopra, una volta decisi gli assetti di rete più adeguati e quali unità attivare in relazione agli obiettivi sopra descritti, verranno opportunamente considerate le eventuali flessibilità degli elettrocompressori che potranno di volta in volta essere offerte sul mercato del dispacciamento elettrico, a beneficio del sistema energetico.

In tale ambito, si segnala come affinché il meccanismo di incentivazione prospettato per la partecipazione delle centrali *dual fuel* al mercato per il servizio di dispacciamento elettrico possa produrre gli effetti desiderati, andrebbe prevista da parte di Snam Rete Gas la

² Restano valide le disposizioni definite al Capitolo 2 del Codice di Rete in relazione alla presenza in ogni centrale di almeno un'unità di riserva (o "di scorta") ai fini della sicurezza ed affidabilità del sistema di trasporto.

presentazione di offerte a prezzo pari a quello dell'MGP (ossia al PUN) in caso di offerte a scendere (e prezzo pari a zero in caso di offerte a salire³), ricevendo una remunerazione per i servizi offerti pari al prezzo registrato sul mercato del giorno prima nel giorno in cui è stata effettuata l'offerta. In particolare, tale trattamento si ritiene condivisibile ove sia percepito come una soluzione in grado di rimuovere in radice ogni percezione che Snam Rete Gas possa avere un qualsivoglia interesse ad influenzare il prezzo di sbilanciamento del gas (finalità che si ritiene opportuno chiarire non sia nell'interesse del TSO). Tale modalità di partecipazione risulterebbe altresì anche maggiormente coerente con l'approccio utilizzato nell'ambito delle Analisi Costi Benefici (ACB) per stimare i benefici per il sistema energetico italiano conseguente all'offerta di tali flessibilità.

In merito ai costi da considerare nell'ambito delle analisi ACB da svolgere sulle centrali *dual fuel* si evidenzia come i costi di allacciamento alla rete elettrica ad essa attribuiti siano già opportunamente inclusi da Snam Rete Gas nell'ambito delle proprie valutazioni. Per quanto concerne invece eventuali ulteriori costi di potenziamento sulla rete elettrica non si ritiene al contrario opportuno un loro conteggio (se non eventualmente limitatamente alla porzione di potenziamento che sarebbe strettamente necessaria per il solo allacciamento in questione) in quanto potrebbero afferire anche a sviluppi funzionali ad altri clienti e/o ad altre finalità di trasmissione (e.g. rimozione congestioni interne). In tal senso andrebbe inoltre approfondito se tale approccio, non introduca un *double counting* di tali costi in quanto verrebbero potenzialmente considerati sia nell'ambito delle valutazioni sugli interventi prospettati dall'impresa di trasporto gas che a quelli dell'operatore di trasmissione elettrica. Ove, comunque, l'Autorità intendesse confermare l'approccio proposto si ritiene che dai costi afferenti alle centrali *dual fuel* vadano comunque opportunamente scorporati eventuali costi evitati, sia sul sistema gas che su quello elettrico (come peraltro previsto nella metodologia analisi costi benefici di Terna). Infine, per le motivazioni sopra descritte non si ritiene opportuno includere i costi di mantenimento in esercizio dei turbocompressori in quanto tali unità continueranno comunque a essere utilizzate (ove opportuno) per far fronte ai fabbisogni di trasporto, non essendo finalizzate a realizzare un principio di scorta di potenza in caso di mancanza di alimentazione elettrica.

In relazione al riconoscimento tariffario delle centrali *dual fuel*, si ritiene condivisibile che i

³ Si evidenzia tuttavia come al momento anche al fine di ottimizzare l'utilizzo dei compressori elettrici in relazione ai connessi benefici ambientali sia stata considerata una partecipazione al mercato di dispacciamento elettrico mediante offerte a scendere.

costi di investimento e manutenzione siano considerati nell'ambito del riconoscimento dei costi di capitale e operativi nonché prevedere una specifica voce di ricavo a copertura degli autoconsumi elettrici, per il quale si ritiene necessario prevedere una logica di riconoscimento di tipo *pass-through*. Con riferimento a eventuali oneri di sbilanciamento elettrico che verrebbero lasciati in capo all'impresa di trasporto in caso di mancato rispetto dei programmi, si segnala la necessità di prevedere il riconoscimento di eventuali oneri che verrebbero sostenuti per sbilanciamenti conseguenti a motivazioni non nel controllo e/o attribuibili al TSO.

Si concorda altresì in merito all'introduzione di un meccanismo di incentivazione connesso alla partecipazione delle centrali *dual fuel* al meccanismo dei certificati bianchi.

Infine, con riferimento ai meccanismi di incentivazione - nella prospettiva di promuovere uno sviluppo della regolazione verso logiche *output-based* - si ritiene che fino alla concorrenza di un ricavo aggiuntivo pari al *[omissis]* annuo dell'attivo immobilizzato lordo, tali proventi debbano essere integralmente trattenuti dall'impresa di trasporto a titolo di incentivo per la realizzazione di interventi di sviluppo caratterizzati da esternalità positive per il sistema. Oltre tale soglia del *[omissis]* annuo dell'attivo immobilizzato lordo, si ritiene che lo *sharing* tra operatore e sistema dei ricavi netti conseguiti per servizi di dispacciamento e certificati bianchi (i.e. al netto dei costi sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto per la partecipazione) possa prevedere una ripartizione simmetrica (50%-50%).

In merito alle modalità di retrocessione al sistema della quota di ricavi netti conseguiti, si ritiene condivisibile il meccanismo proposto dall'Autorità che prevede il versamento con cadenza annuale in sede di attestazione e certificazione dei ricavi sul "Conto oneri trasporto", riducendo in tal modo le necessità di finanziamento di tale conto.