



PROXIGAS

## **DCO 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**

### **Osservazioni PROXIGAS**

20 settembre 2022

## **Premessa**

Proxigas formula 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 (di seguito anche DCO) 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 Proxigas condivide la finalità di definire strumenti che possano orientare le scelte di investimento infrastrutturale 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.

L'impegno a intraprendere un percorso di decarbonizzazione del sistema gas equo, economicamente sostenibile e socialmente accessibile si accompagna alla volontà di utilizzare tutte le tecnologie e infrastrutture già oggi disponibili, anche tenuto conto delle previsioni di produzione e consumo di gas rinnovabili e le relative esternalità positive sul piano ambientale.

La Commissione Europea nell'ambito dell'Hydrogen and Gas Markets Decarbonisation Package ha infatti evidenziato come nel 2030 il gas continuerà a soddisfare una larga parte della domanda energetica europea e che nel 2050 i combustibili gassosi copriranno ancora almeno il 20% dei consumi UE: per 2/3 saranno gas rinnovabili e low carbon mentre 1/3 sarà gas naturale accompagnato da CCUS. Le infrastrutture della rete, oggi del gas naturale, domani del biometano e degli altri gas sintetici, avranno un ruolo importante nell'accompagnare l'Europa verso obiettivi di sostenibilità ed efficienza.

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, nonché prevedendo meccanismi incentivanti volti a stimolare comportamenti virtuosi degli operatori infrastrutturali e consentendo loro di partecipare ai benefici generati per il sistema.

## Risposte agli spunti di consultazione

### Sviluppo delle reti in aree di nuova metanizzazione

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

Esprimiamo una generale condivisione dell'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.

Nel DCO viene meglio chiarito che gli indicatori proposti sarebbero finalizzati a valutare l'efficienza degli interventi di sviluppo della rete per verificare se i costi di sviluppo siano in linea con i costi storici di settore nonché subordinare il riconoscimento tariffario dei costi di sviluppo sostenuti a valori soglia individuati. Ciò, secondo ARERA, senza sovrapposizioni con la regolazione attualmente vigente in materia di Analisi Costi-Benefici (ACB) di cui alla delibera 468/2018/R/gas e s.m.i.

Al riguardo in linea di principio non si ritiene condivisibile l'utilizzo degli indicatori proposti ai fini dell'ammissione al riconoscimento tariffario degli investimenti di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione: giova infatti evidenziare come ci possano essere 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.

Gli indicatori di efficienza proposti potrebbero essere inclusi nel corredo delle informazioni da fornire nell'ambito dell'ACB e dei Piani decennali di Sviluppo della rete, senza introdurre un tetto specifico alla riconoscibilità degli investimenti di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione che presentino un'ACB positiva.

Non si condivide inoltre la previsione di una verifica ex-post sul raggiungimento del livello di domanda sulla base del quale sono state formulate le previsioni di sviluppo e sono stati calcolati gli indicatori e che quindi tale raggiungimento si sia poi concretizzato o meno, con eventuale riproporzionamento del riconoscimento tariffario dei costi di sviluppo della rete di trasporto laddove la percentuale di allacciamenti alla rete di distribuzione effettiva risulti inferiore all'80% del numero di punti di prelievo sulla base dei quali è stata formulata la previsione di domanda. Fermo restando quanto sopra, prima di valutare l'introduzione dei suddetti indicatori occorrerebbe definire compiutamente le modalità secondo cui ARERA intende stimare il tasso di utilizzo della rete di distribuzione sottesa ai nuovi tratti realizzati dell'infrastruttura di trasporto.

Tali meccanismi *ex post* risultano invasivi e minano la certezza della regolazione; inoltre, gli sviluppi della domanda possono avere *build up* temporali diversi, anche in relazione all'insorgere di particolari situazioni congiunturali dipendenti da fattori esogeni, al di fuori del controllo e della sfera di azione dei singoli operatori (come ad esempio quella in corso) che possono modificare - anche solo temporaneamente - le condizioni e gli elementi oggettivamente presi a riferimento nelle ACB in precedenza sviluppate e che, quindi, possono differire nel tempo (anche oltre i 6 anni prospettati dal DCO) o non consentire (per esempio, a causa di sopravvenute nuove disposizioni normative) il raggiungimento delle condizioni alla base delle ACB stesse.



Da ultimo si evidenzia come l'impresa di trasporto (così come, peraltro, non più di tanto anche quella di distribuzione) non disponga di alcuna leva per influenzare gli allacciamenti sulla rete di distribuzione sottesa a quella di trasporto, allacciamenti che non dipendendo dalla volontà/comportamento degli operatori infrastrutturali, quanto di norma dalle politiche commerciali delle società di vendita che influenzano gli orientamenti degli utilizzatori finali, e che pertanto non possono essere utilizzati quali driver di riconoscimento dei costi sostenuti.

In ogni caso, il meccanismo delineato nel DCO non dovrebbe applicarsi a investimenti che gli operatori infrastrutturali effettuano, anche nelle aree di nuova metanizzazione, ai sensi anche di leggi, decreti o atti di indirizzo.

### **Mantenimento in esercizio delle reti di trasporto ammortizzate**

**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.**

In linea di principio si conferma la condivisione dell'introduzione di specifici meccanismi che incentivino il mantenimento in esercizio di metanodotti completamente ammortizzate tariffariamente, nel rispetto dei requisiti di sicurezza ed efficienza complessiva del servizio. Ciò prevedendo un incentivo tariffario proporzionale ai risparmi per il sistema rispetto ad un eventuale investimento di sostituzione.

Si coglie l'occasione per sottolineare che i criteri proposti nel DCO non intercettano correttamente il risparmio per il sistema derivante dal posticipo della sostituzione di reti completamente ammortizzate, che prevederebbe un rifacimento a nuovo dei metanodotti, caratterizzati da costi superiori al passato.

### **Trattamento ricavi derivanti dall'esercizio di centrali dual fuel**

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

In linea generale si evidenzia come le costruende centrali dual fuel dovrebbero avere il principale obiettivo di asservire al sistema del trasporto e il loro funzionamento dovrebbe essere pertanto definito perseguendo l'ottimizzazione della compressione degli assetti della rete di trasporto gas. Ciò riducendo il più possibile gli impatti ambientali.

Fermo restando quanto sopra, si condivide la previsione di un meccanismo di *sharing* dei benefici generati tra l'impresa maggiore di trasporto e il sistema, evidenziando tuttavia la necessità di chiarire come parte di tali benefici verrebbe restituita agli Utenti del servizio di trasporto del gas.