

**RISPOSTA DI ENEL AL**  
**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE**

**19 LUGLIO 2022**

**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 GENERALI**

1. **CENTRALI DUAL FUEL.** La fornitura di servizi di flessibilità per il bilanciamento della rete elettrica è, e deve restare, un'attività in concorrenza. Pertanto, Enel non condivide gli orientamenti espressi in consultazione relativamente alla fornitura di servizi di flessibilità nell'ambito del mercato per il servizio di dispacciamento (MSD) da parte di Snam.  
Lo svolgimento di tale attività da parte di Snam genera criticità in termini di alterazione delle dinamiche concorrenziali, in quanto: (i) Snam opera con asset frutto di capitale privo di rischi, in concorrenza con *asset* soggetti a rischi di mercato; (ii) beneficia di una regola di priorità a differenza di tutti gli altri soggetti; (iii) è remunerata ad un prezzo diverso rispetto a quello offerto; (iv) detiene informazioni privilegiate, in quanto è a conoscenza sia dei prezzi gas sia dei prezzi elettrici, che consentono di effettuare arbitraggi.  
Per tutte queste ragioni si ritiene che Snam non debba partecipare al mercato MSD o che, nella inopportuna ipotesi in cui partecipi, siano previste delle misure funzionali ad annullare (o quanto meno a minimizzare) ogni possibile rischio di discriminazione e alterazione della concorrenza.
2. **LIMITATA EFFICIENZA DELLA METANIZZAZIONE.** Per quanto riguarda le scelte di investimento relative allo sviluppo di nuove infrastrutture gas, certamente da valutare sotto il profilo dell'economicità, si ritiene che queste vadano ponderate anche in base all'evolversi del contesto energetico, nonché della politica energetica nazionale ed europea. Enel condivide l'orientamento espresso in consultazione circa gli scenari di decarbonizzazione e transizione energetica al 2050, peraltro in rapida evoluzione anche in conseguenza degli avvenimenti geopolitici. Pertanto, si ritiene che la metanizzazione di nuove aree sia da circoscrivere ai soli casi in cui non sia possibile realizzare alternative maggiormente efficienti e sostenibili da un punto di vista ambientale, quale è l'elettrificazione dei consumi, e che venga attentamente valutata sul piano dell'efficienza dei costi. In termini generali, infatti, la realizzazione di infrastrutture con limitate prospettive di utilizzo e/o sovradimensionate rispetto alle reali necessità, genera un improprio incremento delle tariffe e dei connessi oneri posti a carico dei consumatori finali.
3. **MANTENIMENTO IN ESERCIZIO RETI AMMORTIZZATE.** Si ritiene ragionevole introdurre un meccanismo di incentivazione per il mantenimento in esercizio delle reti ammortizzate piuttosto che una loro sostituzione, purché il costo per il sistema legato all'incentivo e alla copertura dei

costi di manutenzione sia inferiore rispetto al costo di un eventuale investimento per la loro sostituzione. L'applicazione di un tasso di *sharing* tra utenti e operatori, del beneficio legato al mantenimento in esercizio, si auspica che si traduca in una tangibile riduzione degli oneri tariffari. In ogni caso, occorre garantire adeguati standard di continuità e sicurezza del servizio anche tenuto conto degli aspetti relativi alla tutela ambientale.

## **RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE**

### **RISPOSTA COMULATIVA S 1- S4**

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

**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.**

Si rimanda alle osservazioni generali, ed in particolare ai punti su limitata efficienza della metanizzazione e mantenimento in esercizio delle reti ammortizzate.

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

Con riferimento specifico al trattamento dei ricavi e degli incentivi derivanti dall'esercizio di centrali *dual fuel*, l'Autorità intende introdurre l'obbligo in capo a Snam di offrire i propri servizi di flessibilità nell'ambito del mercato per il servizio di dispacciamento (MSD) a prezzi nulli, associato all'obbligo in capo a Terna di utilizzare in via prioritaria i servizi di flessibilità offerti da Snam, remunerandoli al prezzo registrato sul mercato del giorno prima (MGP) nel giorno in cui è stata effettuata l'offerta.

Come anticipato nelle osservazioni generali, lo svolgimento di tale attività da parte di Snam pone almeno quattro serie criticità per le dinamiche concorrenziali.

- (i) In qualità di operatore infrastrutturale - pertanto senza avere di fatto rischi di investimento, poiché remunerato con la tariffa- Snam entrerebbe in concorrenza con operatori economici che offrono gli stessi servizi ma con rischi di mercato.
- (ii) Snam beneficerebbe di una regola che obbliga Terna ad utilizzare in via prioritaria i propri servizi, a differenza di tutti gli altri soggetti.
- (iii) Sarebbe perdipiù remunerata a un prezzo diverso rispetto a quello offerto, a differenza, anche in questo caso, dei rischi assunti dagli operatori di mercato nell'offerta dei propri servizi.
- (iv) Ulteriore e non meno grave elemento di criticità è il fatto che Snam, ancora una volta a differenza degli altri operatori di mercato, detiene informazioni privilegiate poiché è a conoscenza dell'andamento dei prezzi del gas e di quelli del MGP, potendo pertanto effettuare un arbitraggio privo di rischi.

Peraltro, si ritiene che, garantire una priorità nei termini espressi in consultazione (a prezzo nullo), non consentirebbe la corretta applicazione del principio di *cost reflectivity* che dovrebbe "premiare" le tecnologie più virtuose che emergono dal mercato, e non valorizzare i servizi offerti in base ad una decisione amministrativa.

Non viene inoltre specificato se, in aggiunta all'obbligo lato prezzo (i.e. di offrire i servizi a zero), vi sia per Snam anche un obbligo lato volumi (i.e. partecipare per tutta la potenza delle centrali *dual fuel* o solo per parte di essa). Questo aspetto, a nostro avviso, è da chiarire.

Per quanto sopra ampiamente argomentato, questa attività non dovrebbe essere svolta da Snam. Laddove si decidesse comunque di prevedere la possibilità per Snam di offrire servizi lato *power*, mediante offerte a salire corrispondenti a una riduzione o distacco del carico associato ai compressori elettrici (a nostro avviso erroneamente indicati come servizi a scendere al paragrafo 5.8), tali servizi dovrebbero essere considerati, in analogia a quanto previsto per i carichi interompili elettrici, di "ultima istanza", ossia attivabili da Terna solo in caso di insufficiente disponibilità di risorse di mercato sul MSD.

Nel caso in cui si intendesse comunque far partecipare SNAM direttamente al mercato dei servizi gestito da Terna, si ritiene quantomeno opportuno che, ai fini dell'accettazione delle relative offerte, non dovrebbe essere previsto alcun obbligo per Terna di accettare in via prioritaria le offerte di Snam. Le offerte a salire associate al distacco/riduzione di carico dei compressori elettrici non dovrebbero essere presentate a prezzo nullo, ma a un prezzo che riflette il costo di sostituzione correlato al passaggio – a parità di output – dal compressore elettrico al compressore a gas, al fine di garantire il principio di *cost reflectivity*. In questo modo l'offerta delle centrali *dual fuel* comporterebbe una minore distorsione della concorrenza a danno di quelle tecnologie in grado di offrire servizi di flessibilità ad un prezzo inferiore. Le offerte degli operatori di mercato sarebbero quindi selezionate se meno costose di quelle presentate da Snam (che nello schema proposto sarebbero offerte al prezzo di "sostituzione", non a zero).