

**Format per la raccolta delle osservazioni
sui Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale per gli anni 2019 e 2020,
sulle ipotesi di scenario energetico adottate e sulla proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi dell'ACB**

Soggetto	<i>Eni SpA</i>
Tipo di società*	<i>Shipper e fornitore di gas naturale</i>
Sito web*	<i>https://www.eni.com</i>

* Da comunicare solo se il soggetto agisce in nome e per conto di una Società.

Spunto		Riferimento
S1.	Osservazioni sulle modalità di predisposizione dei Piani di Sviluppo e sul coordinamento tra gestori di trasporto.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS
...		

Spunto		Riferimento
S2.	Commenti riguardanti la definizione degli scenari energetici di riferimento, la disponibilità e la trasparenza delle informazioni di input e di output e le metodologie utilizzate per la loro elaborazione, nonché la loro correlazione con le ipotesi usate a livello europeo e a livello nazionale nel settore energetico.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari predisposto da Terna/Snam Documento di descrizione degli scenari predisposto da Enura
...		

Spunto		Riferimento
S3.	Commenti riguardanti le evidenze del funzionamento del sistema gas, con particolare riferimento agli anni 2018-2019, le criticità attuali e il loro ruolo ai fini di orientare le esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas.	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S4.	<p>Commenti riguardanti le criticità del sistema gas previste in futuro, i flussi di gas attesi e le correlate esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas, anche in relazione agli scenari e agli obiettivi di decarbonizzazione ipotizzati dal Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima redatto dal Ministero dello Sviluppo Economico.</p>	<p>Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari predisposto da Terna/Snam Documento di descrizione degli scenari predisposto da Enura</p>
<p>Tra i progetti più significativi del piano di Snam spicca la realizzazione della nuova “Linea Adriatica”. L’investimento si inserisce in un quadro in cui il sistema Italia si vuole configurare come <i>hub</i> europeo e Paese di transito del gas, in particolare sulla direttrice Sud-Nord. Per tali investimenti è essenziale che, ancor prima della loro realizzazione, venga definita la corretta allocazione dei costi (di entità rilevante e quindi con impatti tariffari presumibilmente rilevanti) in funzione dei benefici apportati ai singoli Paesi che ne risultano beneficiari. In altri termini, trattandosi di investimenti che non sono necessari a garantire il soddisfacimento della domanda nazionale, bensì con la funzione di incrementare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del resto d’Europa aumentandone la sicurezza, i relativi costi devono essere opportunamente allocati ai Paesi che ne beneficeranno, con il ricorso allo strumento della <i>cross-border cost allocation</i>. Ciò vale in particolare modo nel caso della dorsale adriatica essendo il progetto incluso tra i <i>PIC</i> e avendo quindi possibilità di accesso ai meccanismi di <i>cross-border cost allocation</i> ai sensi del Regolamento TEN-E (art. 12). Diversamente si farebbero gravare interamente sui consumatori italiani i costi sostenuti per investimenti i cui benefici verrebbero goduti dagli altri Paesi europei.</p> <p>Premesso quanto sopra, tenuto conto che il costo complessivo a vita intera dell’intero progetto “Linea Adriatica” ammonta a oltre 1,9 miliardi di euro, è necessario che sia valutata l’effettiva necessità e opportunità prospettica di realizzare l’investimento. Infatti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sulla base delle attuali durate convenzionali tariffarie dei cespiti, l’infrastruttura avrebbe costi che verrebbero recuperati in tariffa in 40/50 anni; • sulla base degli attuali criteri tariffari, i costi del trasporto, ivi compresi i nuovi investimenti, hanno una incidenza inversamente proporzionale ai volumi di gas complessivamente trasportati. <p>Ciò implica che, qualora gli scenari di domanda sottesi all’analisi Costi/Benefici non dovessero realizzarsi, la garanzia di recupero dell’investimento potrebbe innescare per decenni una spirale di tariffe di trasporto crescenti, in un contesto in cui le infrastrutture potrebbero diventare “<i>stranded</i>” e contribuire esse stesse a rendere meno competitivo il gas e, quindi, ad incidere negativamente sulla sua domanda.</p> <p>Quanto sopra assume particolare rilievo in considerazione del fatto che il recupero tariffario degli investimenti in questione si estenderà ben oltre gli orizzonti temporali (2030 e 2050) entro i quali le policy nazionali ed europee prevedono il raggiungimento degli obiettivi di transizione energetica e di decarbonizzazione. Su tali orizzonti, specie quelli di più lungo termine, sussistono ad oggi incertezze rispetto al fatto che si sviluppi o meno una infrastruttura di trasporto separata e dedicata all’idrogeno: se ciò si verificherà – e se pertanto l’attuale rete gas continuerà a garantire il trasporto del solo gas naturale e biometano, in quantitativi verosimilmente in diminuzione per far posto all’incremento dei volumi di idrogeno – il rischio di una spirale tariffaria di cui sopra e di nuove infrastrutture gas “<i>stranded</i>” sarebbe ancora maggiore.</p>		

Spunto	Commenti sugli interventi di rinnovo e/o sviluppo della Rete Nazionale e della Rete Regionale di	Riferimento
S5.	Gasdotti rappresentati nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020.	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<p>In aggiunta alle considerazioni riportate allo spunto S4 con riferimento all’investimento per la “Linea Adriatica”, si osserva che tra gli interventi di rinnovo della rete nazionale che rappresentano elemento di maggior novità rispetto ai precedenti Piani spicca la prevista installazione, da parte di SRG in alcune delle proprie centrali di spinta, di elettrocompressori in sostituzione dei turbocompressori esistenti, che da un lato consentirebbe di ridurre i consumi e le emissioni inquinanti per la compressione del gas e dall’altro andrebbe nella direzione di un maggior accoppiamento dei settori del gas e dell’elettricità (<i>sector integration</i>). Attraverso queste centrali si prospetterebbe quindi, non solo di minimizzare i costi di gestione della rete gas, individuando di volta in volta la fonte più economica di alimentazione delle centrali di compressione, ma anche di rendere disponibili a Terna in MSD servizi di flessibilità per modulazione/bilanciamento.</p> <p>Relativamente in particolare a tale secondo aspetto, al momento mancano gli elementi di ulteriore dettaglio necessari per poter esprimere una valutazione compiuta di compatibilità regolatoria rispetto alla normativa comunitaria e nazionale in tema di unbundling. Ai sensi dell’art. 9 della Direttiva UE 2009/73, così come recepita dall’art. 19 del D. Lgs. 93/11, ai gestori della rete di trasporto gas è fatto divieto di svolgere l’attività di produzione o di fornitura di gas naturale e di elettricità: nel caso dell’offerta di servizi di flessibilità, nell’ipotesi in cui Snam agisse solo come Unità di Consumo nell’ambito del sistema elettrico, va considerato che si potrebbe trovare comunque ad acquistare e a rivendere energia in un mercato concorrenziale (fornitura a Terna di riserva a scendere e a salire). Pertanto, qualora si riconoscano all’iniziativa benefici di efficienza per il sistema in termini economici, ambientali e di <i>sector integration</i>, dovrebbero essere opportunamente indirizzate le possibili criticità connesse e valutati meccanismi regolatori idonei a prevenire i possibili effetti distorsivi sui mercati. A titolo esemplificativo, si potrebbero valutare soluzioni per mezzo delle quali:</p> <p>a) i margini / minori costi da MSD vengano considerati in riduzione nella determinazione dei ricavi riconosciuti all’impresa maggiore di trasporto nell’anno successivo;</p> <p>b) Snam non partecipi direttamente a MSD ma delegando un soggetto terzo (BSP) selezionato tramite gara.</p> <p>Appare comunque necessario che vengano forniti ulteriori dettagli sulle modalità di partecipazione al MSD rispetto a quelli contenuti nel documento e che venga chiarito cosa si intende per partecipazione al mercato come “<i>price taker</i>” in un mercato che oggi è organizzato in base ad un criterio “<i>pay-as-bid</i>”.</p>		

Spunto	Commenti riguardanti le opportunità di sviluppo della capacità di interconnessione contenute nei	Riferimento
S6.	Piani di Sviluppo 2019 e 2020, nonché i possibili impatti sulla rete di trasporto esistente.	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S7.	Commenti sullo stato di avanzamento dei Piani di Sviluppo precedenti e sulla qualità e la completezza delle informazioni disponibili nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S8.	Commenti e osservazioni in relazione allo sviluppo coordinato tra infrastrutture funzionalmente interconnesse (quali quelle di trasporto e di distribuzione), in particolar modo nelle aree di nuova metanizzazione, anche in relazione a rischi di duplicazione o di sviluppi disfunzionali delle infrastrutture.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS
...		

Spunto		Riferimento
S9.	Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni in merito ai costi consuntivati e stimati, relativi sia ai singoli interventi sia al Piano di ciascun gestore.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S10.	Commenti sugli aspetti metodologici delle Analisi Costi–Benefici contenute nei Piani dei gestori, nonché sulla loro capacità di rappresentare l'efficacia e l'efficienza degli interventi di sviluppo della rete di trasporto e più in generale l'utilità degli investimenti per il sistema energetico.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto

Spunto		Riferimento
S11.	Commenti in relazione all'Appendice informativa ai Criteri applicativi dell'Analisi Costi-Benefici e in particolare relativamente alle assunzioni, ai parametri di base e ai costi <i>standard</i> ivi contenuti.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Criteri applicativi ACB

...

Spunto		Riferimento
<i>S12.</i>	Commenti in relazione alla proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi dell'Analisi Costi Benefici.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi
...		

Eventuali ulteriori osservazioni

Nr. progressivo	Gestore/i cui l'osservazione fa riferimento	Capitolo/i del Piano	Osservazione
1			
2			
...			
...			
n			