

**Osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la Consultazione n. 374/2018/R/GAS
“Orientamenti per la valutazione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto del gas
naturale – Requisiti minimi e linee guida per l’analisi costi-benefici”**

San Donato Milanese, 3 agosto 2018

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione 374/2018/R/GAS *“Orientamenti per la valutazione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale – Requisiti minimi e linee guida per l’analisi costi-benefici”* (di seguito DCO).

In linea generale, considerato il contesto attuale, ed in particolare:

- il mutato utilizzo delle infrastrutture che si è verificato negli ultimi anni e che vi sarà in futuro, specie dopo la discontinuità rappresentata dalla scadenza nel 2019 di molti dei contratti di trasporto pluriennali ed in presenza di una minore prevedibilità dei flussi;
- l’esigenza, conseguente, di promuovere l’efficienza tanto nell’uso delle infrastrutture quanto nella scelta di realizzazione e poi nella gestione delle stesse,

Eni sostiene il processo promosso dall’Autorità teso a selezionare gli investimenti infrastrutturali, e successivamente a regolamentarli e remunerarli, rigorosamente sulla base di un’analisi costi-benefici. Tale analisi permette infatti:

- di selezionare gli interventi di sviluppo della rete - in coerenza con criteri di economicità ed efficienza e contenendo impatti negativi o distorsioni sul piano tariffario - che, oltre a risultare di effettiva utilità per il sistema anche sotto il profilo della sicurezza degli approvvigionamenti e della diversificazione delle fonti, contribuiscano al perseguimento degli obiettivi europei in materia ambientale;
- di fornire maggior trasparenza nell’ambito dei piani decennali di sviluppo in relazione ai costi sostenuti per realizzare i principali interventi di sviluppo, da confrontare con i benefici attesi per specifiche categorie di investimento.

Complessivamente, accogliamo positivamente la proposta dell’Autorità di cui al presente DCO in merito ai requisiti minimi e linee guida di un’analisi costi-benefici (ACB) e condividiamo l’approccio dell’Autorità che, anche individuando metodologie standardizzate di svolgimento dell’ACB valide per i settori elettrico e del gas naturale, intende progressivamente integrare i due settori sia valutando un investimento nell’uno o nell’altro mercato sulla base dei benefici arrecati complessivamente al sistema energetico italiano, sia utilizzando scenari di piano integrati.

Premesso quanto sopra, entrando nel merito del DCO, di seguito si trasmettono le nostre osservazioni.

- Riteniamo che gli investimenti di sviluppo della rete infrastrutturale del gas naturale debbano essere attentamente ponderati in coerenza con scenari realistici di fabbisogno, di flussi, di concreti progetti di nuova capacità di importazione e reali potenzialità di importazione da nuove fonti e di esportazione fisica del sistema italiano; ciò si dovrà riflettere nella definizione dell’analisi di scenario prevista tra le fasi dell’ACB.

In mancanza di certezze sulla realizzazione di nuove linee estere di importazione, si devono valutare con attenzione nuovi investimenti sul territorio nazionale sia per importare sia per esportare gas, anche in *reverse flow*. Infatti, tali investimenti, se non accompagnati da futuri incrementi effettivi dei flussi di gas approvvigionati, avrebbero l’effetto di aumentare il costo finale dell’energia appesantendolo con costi di infrastrutture di nuova realizzazione sottoutilizzate.

- Partendo dalla considerazione che i costi di investimento possono essere allocati sulla base dei benefici identificati, riteniamo opportuno che vengano meglio definiti e chiariti alcuni aspetti in merito alla fase dell’ACB relativa alla definizione dell’ambito di riferimento rispetto al quale si propone siano quantificati i benefici apportati da un progetto di investimento (cfr. da 13.6 a 13.8 del DCO).

L’Autorità osserva infatti, condivisibilmente, che gli interventi di sviluppo infrastrutturale sulla rete di trasporto *“possono in alcune circostanze generare rilevanti impatti a livello sistemico, a rilevanza non solo nazionale, ma anche europea”*, come sottolineato dalla stessa SEN 2017. L’Autorità esprime inoltre l’orientamento ad adottare un approccio che *“prevede di considerare ai fini della valutazione di un intervento di sviluppo incluso nel Piano decennale, i benefici riferiti all’ambito nazionale su cui ricadono i*

costi di investimento relativi all'intervento in esame" e a rappresentare eventuali benefici ricadenti in altri Paesi *"a scopo informativo"*.

Si ritiene che tale orientamento dell'Autorità a rappresentare, per la valutazione di interventi inclusi nel Piano decennale, eventuali benefici ricadenti in altri Paesi a mero scopo informativo, limitandosi alla sola considerazione dei benefici in ambito nazionale, non escluda ma anzi presuma in parallelo:

- la quantificazione e monetizzazione dei benefici con rilevanza extra-territoriale apportati da un progetto di investimento (sia esso un "Progetto di Interesse Comune" o meno);
- la conseguente corretta evidenza della quota parte dei costi, efficientemente sostenuti, che dovrebbero essere ragionevolmente allocati ai Paesi terzi beneficiari, proporzionalmente ai benefici apportati a ciascun Paese dall'infrastruttura.

In mancanza di questi passaggi, il costo dell'investimento verrebbe sostenuto solo dal Paese in cui l'infrastruttura è realizzata, rischiando quindi di produrre effetti tariffari distorsivi a fronte del nuovo meccanismo di riconoscimento dei costi e di incentivazione che, già a partire dalle infrastrutture che entrano in esercizio nel 2018, si baserà sui risultati dell'ACB e quindi sul confronto tra benefici (B) e costi (C).

Per evitare effetti distorsivi, tale nuovo meccanismo dovrebbe infatti fare riferimento ad un rapporto B/C che consideri esclusivamente i benefici dell'investimento effettivamente arrecati al sistema nazionale e i relativi costi imputabili, una volta depurati questi ultimi della quota parte di costi che risultano invece riferibili, proporzionalmente ai benefici, ai Paesi transfrontalieri.

Da ultimo, riteniamo opportuno che, una volta determinata la quota del costo d'investimento attribuibile all'Italia, per la sua corretta allocazione in corrispondenza dei punti di entrata e di uscita venga valutato quali parti di tale costo siano associate a:

- capacità effettivamente funzionale a servire il mercato domestico (il cui costo è correttamente da allocarsi agli entry/exit prenotati dagli utenti del trasporto che servono clienti in Italia);
- capacità strumentale a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema, il cui costo dovrà essere invece sostenuto dai clienti che ne beneficiano.