

**REVISIONE DEI CORRISPETTIVI DI BILANCIAMENTO PER IL SERVIZIO  
DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE DI CUI ALL'ARTICOLO 17 DELLA  
DELIBERAZIONE 17 LUGLIO 2002, N. 137/02**

Documento per la consultazione nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 27 dicembre 2004, n. 239/04, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di revisione dei corrispettivi di bilanciamento per il servizio di trasporto del gas naturale di cui all'articolo 17 della delibera 17 luglio 2002 n. 137/02, ai sensi dell'articolo 18, comma 6, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164

27 dicembre 2004

## Indice

<b>1</b>	<b>Finalità.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Corrispettivi di bilanciamento: i corrispettivi di scostamento in vigore .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>La revisione dei corrispettivi di scostamento per il servizio di trasporto del gas naturale .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>La revisione dei corrispettivi di scostamento per il servizio sostitutivo sulle reti di trasporto e distribuzione effettuato tramite carri bombolai.....</b>	<b>8</b>

## *Premessa*

*Con il presente documento per la consultazione, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) illustra criteri e proposte al fine della formazione di provvedimenti in materia di revisione dei corrispettivi di bilanciamento per il servizio di trasporto del gas naturale di cui all'articolo 17 della delibera 17 luglio 2002 n. 137/02, ai sensi dell'articolo 18, comma 6, del decreto legislativo 23 maggio 2000 n. 164. Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità ai soggetti interessati di formulare osservazioni e proposte prima che l'Autorità proceda alla definizione di provvedimenti in materia.*

*Il processo di consultazione è svolto nell'ambito dei procedimenti avviati dall'Autorità con deliberazioni 31 luglio 2003, n. 91/03 e 27 dicembre 2004, n. 239/04.*

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, per iscritto, le loro osservazioni e proposte entro e non oltre il 21 gennaio 2005.*

*Indirizzo a cui far pervenire osservazioni e suggerimenti:*

*Direzione gas*

*Autorità per l'energia elettrica e il gas*

*piazza Cavour 5 – 20121 Milano*

*tel. 02-65.565.284*

*fax. 02-65.565.266*

*e-mail: [info@autorita.energia.it](mailto:info@autorita.energia.it) o [gas@autorita.energia.it](mailto:gas@autorita.energia.it)*

*<http://www.autorita.energia.it>*

## **1 FINALITÀ**

Con il presente documento per la consultazione, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) si propone di consultare i soggetti interessati allo scopo di definire un provvedimento atto a modificare le disposizioni della deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02 di adozione di garanzie di libero accesso al servizio di trasporto del gas naturale e di norme per la predisposizione dei codici di rete (di seguito: deliberazione n. 137/02), per quanto riguarda i corrispettivi di bilanciamento e in particolare i corrispettivi di scostamento; tali modifiche verranno recepite dai codici di rete predisposti dalle imprese di trasporto Snam Rete Gas Spa (di seguito: Snam Rete Gas) e Edison T&S Spa (di seguito: Edison T&S), approvati rispettivamente con le delibere 1 luglio 2003, n. 75/03 e 12 dicembre n. 144/03.

Il processo di consultazione è svolto nell'ambito dei procedimenti avviati dall'Autorità con deliberazioni 31 luglio 2003, n. 91/03 e 27 dicembre 2004, n. 239/04.

## **2 CORRISPETTIVI DI BILANCIAMENTO: I CORRISPETTIVI DI SCOSTAMENTO IN VIGORE**

Con la deliberazione n. 137/02 l'Autorità ha determinato il regime di bilanciamento attualmente in vigore che prevede, tra l'altro, i corrispettivi di scostamento.

Nella medesima deliberazione lo scostamento è definito come la differenza, per ciascun utente e per ciascun punto di consegna o riconsegna, fra la capacità utilizzata e la capacità conferita giornaliera; in particolare, l'articolo 17 in materia di scostamenti stabilisce che:

- a) nel caso in cui si verifichi uno scostamento dell'utente in un punto di entrata da produzione nazionale superiore al 4 per cento, l'impresa di trasporto applica un corrispettivo pari a 1,125 volte l'ammontare annuale del corrispettivo unitario di capacità nel punto di entrata in cui avviene lo scostamento, moltiplicato per il massimo scostamento registrato nel mese. Nel caso in cui si verifichi uno scostamento in un punto di entrata interconnesso con l'estero superiore al 2 per cento, l'impresa di trasporto applica un corrispettivo pari a 1,125 volte l'ammontare annuale del corrispettivo unitario di capacità nel punto di entrata in cui avviene lo scostamento, moltiplicato per il massimo scostamento registrato nel mese;
- b) i corrispettivi di cui al punto precedente non trovano applicazione nel caso di disposizioni adottate dal Ministero delle attività produttive ai sensi dell'articolo 8, comma 7, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00);
- c) nel caso in cui si verifichi uno scostamento dell'utente in un punto di uscita superiore al 5 per cento ma inferiore o eguale al 15 per cento, l'impresa di trasporto applica un corrispettivo pari a 1,125 volte l'ammontare annuale del corrispettivo unitario di capacità nel punto di uscita in cui avviene lo scostamento, moltiplicato per il massimo scostamento registrato nel mese superiore al 5 per cento ma inferiore o eguale al 15 per cento;

- d) nel caso in cui si verifichi uno scostamento dell'utente in un punto di uscita superiore al 15 per cento, l'impresa di trasporto applica un corrispettivo pari a 1,5 volte l'ammontare annuale del corrispettivo unitario di capacità nel punto di uscita in cui avviene lo scostamento, moltiplicato per il massimo scostamento registrato nel mese superiore al 15 per cento, ferma restando l'applicazione del corrispettivo di cui alla lettera c);
- e) nel caso in cui si verifichi uno scostamento dell'utente in un punto di riconsegna superiore al 10 per cento, l'impresa di trasporto applica un corrispettivo pari 1,1 volte l'ammontare annuale del corrispettivo unitario di capacità nel punto di riconsegna in cui avviene lo scostamento, moltiplicato per il massimo scostamento registrato nel mese superiore al 10 per cento.

Di seguito si riporta la tabella 1, riassuntiva dei corrispettivi di scostamento in vigore:

**Tabella 1**

	<b>Soglia di tolleranza</b>	<b>Corrispettivo di scostamento</b>
Punti di Entrata interconnessi con l'estero	$SC_K > 2\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_e$
Punti di Entrata da produzione nazionale	$SC_K > 4\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_e$
Punti di Uscita	$SC_k \leq 5\%$	<i>Non applicabile</i>
	$5\% < SC_K \leq 15\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_u$
	$SC_K > 15\%$	$1,5 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_u$
Punti di Riconsegna	$SC_k \leq 10\%$	<i>Non applicabile</i>
	$SC_K > 10\%$	$1,1 \cdot \max SC_K(M) \cdot CR_r$

dove:

- $SC_K$  è la differenza, su base giornaliera, tra la capacità utilizzata dall'utente k-esimo e la capacità conferita presso il punto interessato;
- $\max SC_K(M)$  è il massimo scostamento dell'utente k-esimo registrato nel corso del mese M presso il punto interessato (superiore alle soglie di tolleranza nel caso dei punti di uscita e di riconsegna);
- $CP_e$ ,  $CP_u$  sono i corrispettivi annuali unitari di capacità relativi ai conferimenti di capacità nei punti di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti;
- $CR_r$  è il corrispettivo annuale unitario di capacità relativo al conferimento di capacità nel punto di riconsegna della rete regionale.

Inoltre il decreto 25 giugno 2004 del Ministero delle attività produttive relativo alla procedura di emergenza per fronteggiare la mancanza di copertura del fabbisogno di gas naturale in caso di eventi climatici sfavorevoli, ha stabilito all'articolo 3, comma 2, che la formulazione della richiesta da parte dell'impresa maggiore di trasporto agli utenti di rendere massime le immissioni di gas agendo sulle rispettive fonti di approvvigionamento, di cui al punto 6 della Procedura di emergenza climatica in allegato al decreto stesso, sospende automaticamente l'applicabilità dei corrispettivi di

cui all'articolo 17, comma 5 della deliberazione n. 137/02, nonché dei corrispettivi di scostamento presso i punti di entrata dall'*hub* di stoccaggio e dei corrispettivi di disequilibrio di cui all'articolo 17, commi 1, 2 e 3 della citata deliberazione.

### **3 LA REVISIONE DEI CORRISPETTIVI DI SCOSTAMENTO PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE**

I valori dei corrispettivi di scostamento e le soglie di tolleranza previsti dalla deliberazione n. 137/02 sono stati definiti con il duplice intento di:

- garantire, da un lato, un corretto utilizzo del sistema di trasporto, assicurando che l'utente del sistema corrisponda la tariffa per capacità adeguate alle forniture da essi richieste;
- assicurare, dall'altro, soprattutto nella fase di prima applicazione del regime di bilanciamento, un adeguato livello di flessibilità, in particolare tenuto conto delle difficoltà a controllare i flussi e a prevedere esattamente le punte di consumo e/o le loro contemporaneità in relazione ai prelievi dei clienti finali.

Nel corso del tempo, tuttavia, sono emerse evidenze di un utilizzo sistematico delle soglie di tolleranza da parte degli utenti della rete.

Snam Rete Gas e Edison T&S, con lettere rispettivamente dell'11 giugno e del 16 giugno 2004 e successive comunicazioni, hanno segnalato che gli utenti hanno ridotto le loro richieste di capacità al fine di impiegare le soglie di tolleranza previste dalla delibera n. 137/02, utilizzando in questo modo capacità aggiuntiva rispetto a quella conferita senza pagare né il relativo corrispettivo di capacità né il corrispettivo di scostamento. Inoltre, anche l'analisi dei conferimenti per l'anno termico 2004-2005 ha evidenziato un *trend* discendente delle richieste di capacità nei punti di riconsegna e di uscita dalla rete nazionale di gasdotti rispetto all'anno precedente; per contro i volumi complessivamente trasportati hanno evidenziato un *trend* ascendente negli ultimi anni termici.

Le principali ragioni del suddetto comportamento sono ascrivibili ad un progressivo miglioramento nella definizione dei fabbisogni di capacità da parte degli utenti in virtù dell'esperienza nello sviluppare modelli previsivi atti a richiedere il conferimento di capacità per l'anno termico successivo.

In conseguenza di ciò, gli utenti richiedono il conferimento di capacità per quantitativi inferiori rispetto alle capacità effettivamente utilizzate, nonché a quelle stimate in fase di definizione dei valori tariffari da parte dell'impresa di trasporto. Per effetto del meccanismo indotto dal fattore correttivo di cui all'articolo 11 della deliberazione n. 120/01, si determina in questo modo un trasferimento dei ricavi riconosciuti all'impresa di trasporto agli anni termici successivi e dunque un aumento del relativo livello tariffario, a danno di coloro che prenotano correttamente le capacità e corrispondono esattamente la tariffa di capacità per la propria punta di consumo.

Per le motivazioni sopra addotte l'Autorità ha perciò intenzione di:

1. ridurre le soglie di tolleranza:
  - per i punti di uscita, al valore del 2%, rispetto all'attuale valore del 5%;

- per i punti di riconsegna, al valore del 3%, rispetto all'attuale valore del 10%;
  - 2. prevedere, nel caso di scostamenti che non superino le soglie di tolleranza previste, il pagamento della capacità effettivamente utilizzata in base ai corrispettivi di trasporto in vigore, senza alcuna maggiorazione;
  - 3. oltre le soglie di tolleranza, modificare il corrispettivo di scostamento oggi in vigore nei punti di riconsegna al fine di tenere conto delle nuove soglie previste;
  - 4. prevedere l'applicazione dei nuovi corrispettivi a partire dall'anno termico in corso.
- Di seguito si riporta la tabella 2 con le modifiche di cui ai punti 1, 2 e 3.

**Tabella 2**

	<b>Soglia di tolleranza</b>	<b>Corrispettivo di scostamento*</b>
Punti di Entrata interconnessi con l'estero	$SC_K > 2\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_e$
Punti di Entrata da produzione nazionale	$SC_K > 4\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_e$
Punti di Uscita**	$SC_k \leq 2\%$	$1 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_u$
	$2\% < SC_K \leq 15\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_u$
	$SC_K > 15\%$	$1,5 \cdot \max SC_K(M) \cdot CP_u$
Punti di Riconsegna**	$SC_k \leq 3\%$	$1 \cdot \max SC_K(M) \cdot CR_r$
	$3 < SC_k \leq 10\%$	$1,1 \cdot \max SC_K(M) \cdot CR_r$
	$SC_K > 10\%$	$1,125 \cdot \max SC_K(M) \cdot CR_r$

\*  $\max SC_k(M)$  è il massimo scostamento dell'utente k-esimo registrato nel corso del mese presso il punto interessato (superiore alle soglie di tolleranza nel caso dei Punti di Uscita e di Riconsegna)

\*\* le soglie di tolleranza presso i Punti di Uscita e di Riconsegna vanno intese a scaglioni progressivi

Si ritiene pertanto opportuno, contestualmente all'entrata in vigore delle nuove soglie di tolleranza, prevedere la possibilità per gli *shipper* che hanno avuto capacità conferita in tali punti di riformulare le proprie richieste di capacità di trasporto. A tal fine le imprese di trasporto consentiranno la revisione delle capacità conferite secondo le procedure previste nel codice di rete per le richieste di conferimento ad anno termico avviato.

Punto di discussione n.1.: *Ritenete condivisibile la modifica delle soglie di tolleranza indicata dall'Autorità?*

Punto di discussione n.2.: *Ritenete condivisibile prevedere il pagamento dei corrispettivi di trasporto senza alcun aggravio di costi per la capacità utilizzata all'interno delle soglie di tolleranza?*

Punto di discussione n.3.: *Ritenete condivisibile la modifica dei corrispettivi di scostamento indicata dall'Autorità? Quale soluzione proponete in alternativa?*

#### **4 LA REVISIONE DEI CORRISPETTIVI DI SCOSTAMENTO PER IL SERVIZIO SOSTITUTIVO SULLE RETI DI TRASPORTO E DISTRIBUZIONE EFFETTUATO TRAMITE CARRI BOMBOLAI**

Il meccanismo dei corrispettivi per il bilanciamento, così come definito in base alla deliberazione n. 137/02, non tiene conto di una fattispecie che presenta alcuni aspetti peculiari: è il caso della capacità di trasporto, presso punti di riconsegna del sistema di trasporto, utilizzata per fornire carri bombolai impiegati per il servizio sostitutivo a seguito di guasti o interruzioni nei sistemi di trasporto e di distribuzione.

E' opportuno riassumere brevemente quanto previsto dalla normativa di regolamentazione esistente.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto, i codici di rete Snam Rete Gas e Edison T&S prevedono la possibilità per l'utente del servizio di trasporto, in caso di interruzioni o riduzioni della capacità di trasporto presso i punti di riconsegna che gli competono, determinate da interventi manutentivi o di potenziamento della rete, di avvalersi di un servizio "alternativo" ovvero sostitutivo (i.e.: carro bombolaio) per la fornitura di gas ai propri clienti finali interessati da interventi effettuati dall'impresa di trasporto.

Gli stessi codici prevedono la medesima possibilità per l'utente del servizio anche, come in particolare recita il codice di rete Snam Rete Gas, "al verificarsi di una situazione di emergenza di servizio sulla rete di metanodotti Snam Rete Gas che comporta la sospensione temporanea del servizio di trasporto presso un Punto di Riconsegna, [...] per tutto il periodo in cui perdura tale evento [...] così da garantire la fornitura di gas ai relativi Clienti Finali interessati dall'interruzione".

Per quanto riguarda il sistema di distribuzione, l'attuale quadro normativo prevede che l'impresa di distribuzione, rispettando gli obblighi derivanti dalla definizione dell'attività di distribuzione come pubblico servizio prevista dal decreto legislativo n. 164/00, organizzi il servizio sostitutivo nei casi di manutenzioni, potenziamenti, situazioni di emergenza che causino interruzioni nell'impianto di distribuzione (deliberazione dell'Autorità 29 luglio 2004, n. 138/04).

Come conseguenza a quanto sopra illustrato deriva che, a prescindere dal soggetto che possa o debba organizzare il servizio sostitutivo nei predetti casi che interessano il sistema di trasporto e il sistema di distribuzione, i volumi di gas caricati dal carro bombolaio per la fornitura dei punti interrotti incidono sul bilancio dell'utente del sistema di trasporto che li fornisce (in quanto rifornisce il punto di riconsegna presso il quale si approvvigiona il carro bombolaio), potendo determinare anche uno scostamento, ai sensi della deliberazione n. 137/02.

E' opportuno sottolineare che i corrispettivi di scostamento, previsti dalla predetta deliberazione nel caso di supero della capacità conferita, hanno la finalità di incentivare gli utenti del servizio di trasporto alla corretta programmazione delle capacità; e invero tali corrispettivi versati dagli utenti in conseguenza dell'errata programmazione delle capacità di trasporto loro conferite, vengono ridistribuiti sulla comunità degli utenti del servizio di trasporto.

E' necessario inoltre sottolineare anche che la scelta dei punti di riconsegna ove caricare i carri bombolai con i quali si fornisce il predetto servizio sostitutivo ricade sui punti più

idonei, in base alla loro posizione in relazione all'area interrotta o ridotta, e alla disponibilità degli stessi carri bombolai nel periodo di interruzione.

Risulta evidente che nei casi menzionati in precedenza, il principio alla base dei corrispettivi di scostamento viene meno, in quanto gli scostamenti presso i punti di riconsegna presso i quali si riforniscono i carri bombolai, non sono dovuti a una programmazione inefficiente degli stessi e/o degli utenti del servizio di trasporto che li riforniscono, bensì alla necessità di garantire la continuità della riconsegna del gas naturale alle zone interessate da riduzione o da interruzione sul sistema di trasporto e/o di distribuzione.

Il servizio sostitutivo, al di là delle problematiche dei costi e dei soggetti che lo organizzano, deve essere dunque riconosciuto come situazione eccezionale, che può verificarsi in entrambi i sistemi, e che può, in specificate condizioni, determinare una deroga ai fini della corresponsione dei corrispettivi di scostamento del servizio di trasporto.

Per quanto sopra si intende prevedere che i soggetti che forniscono il gas naturale per il servizio sostitutivo a mezzo carri bombolai nei casi quali l'emergenza di servizio o la manutenzione programmata sulla rete di trasporto e/o di distribuzione, siano esentati dal calcolo dei corrispettivi di scostamento, esclusivamente per la capacità di trasporto utilizzata per assicurare il servizio sostitutivo sul trasporto o sulla distribuzione.

*Punto di discussione n.4.: Ritenete opportuno che gli utenti che forniscono i volumi di gas destinati al servizio sostitutivo del sistema di trasporto e/o del sistema di distribuzione, siano esentati dai corrispettivi di scostamento per la quota di capacità utilizzata a tal fine?*

Stabilito il principio, è necessario individuare e delimitare gli interventi nei sistemi di trasporto e di distribuzione per i quali l'organizzazione del servizio sostitutivo sia riconosciuta come situazione eccezionale, così come indicata in precedenza.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto, al fine di definire le situazioni che possono dar luogo all'esenzione dal corrispettivo di scostamento, si propone di utilizzare le definizioni attualmente contenute nel codice di rete dell'impresa maggiore, Snam Rete Gas, laddove si riferiscono a:

- interventi manutentivi e potenziamenti del sistema di trasporto;
- interventi dovuti a interferenze con opere di terzi;
- interventi legati a “emergenze di servizio”, così come catalogate nel codice di rete Snam Rete Gas al capitolo 21, paragrafo 2.1 (ove sono elencati a titolo di esempio, i “fuori servizio non programmato” di condotte, di impianti di linea, di centrali di compressione, o i “danneggiamenti ai metanodotti per eventi naturali”);
- altri interventi, comunque effettuati dall'impresa di trasporto.

Per quanto riguarda il sistema di distribuzione, possono essere individuate analoghe tipologie di intervento, effettuate dall'impresa di distribuzione.

L'Autorità intende pertanto prevedere che, in sede di fatturazione, alla capacità utilizzata per il servizio sostitutivo, debitamente documentata, non si applichi il corrispettivo di scostamento.

*Punto di discussione n.5.: Ritenete corretto che l'esenzione dai corrispettivi di scostamento sia applicata con riferimento ai casi sopra elencati?*

*Punto di discussione n.6.: Quali modalità e procedure suggerite per la definizione della capacità di trasporto effettivamente utilizzata per la fornitura del servizio sostitutivo di trasporto/distribuzione ?*