

Atto n. 16/06

**MODIFICA E INTEGRAZIONE DEI CRITERI PER LA
DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE DI TRASPORTO DI GAS
NATURALE DI CUI ALLA DELIBERAZIONE DELL'AUTORITA'
PER L'ENERGIA ELETTRICA E IL GAS 29 LUGLIO 2005, N.
166/05**

Documento di consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 9 novembre 2005, n. 234/05, in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale

28 giugno 2006

Premessa

Il presente documento per la consultazione illustra le proposte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) in materia di definizione di modifiche e integrazioni ai criteri di determinazione della tariffa di trasporto di cui alla deliberazione dell'Autorità 29 luglio 2005, n. 166/05 e alla disciplina di accesso al servizio di trasporto di cui alla deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02.

Il processo di consultazione è svolto nell'ambito del procedimento avviato dall'Autorità con deliberazione 9 novembre 2005, n. 234/05, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale.

Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità a tutti i soggetti interessati di presentare osservazioni e proposte. Prima che l'Autorità proceda all'emanazione dei provvedimenti previsti potranno anche essere organizzate audizioni con i soggetti interessati.

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte, in forma scritta, entro e non oltre il 11 settembre 2006.

Osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: posta, fax o e-mail

***Autorità per l'energia elettrica e il gas
Direzione Tariffe
piazza Cavour n.5 - 20121 Milano
tel. 02-65.565.311
fax 02-65.565.222***

e-mail: tariffe@autorita.energia.it

sito internet: www.autorita.energia.it

1	INTRODUZIONE	4
1.1	<i>Finalità e contesto normativo.....</i>	4
2	LE PROPOSTE DELL'AUTORITÀ	4
2.1	<i>Corrispettivi infrannuali di trasporto nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti interconnessi con l'estero</i>	4
2.1.1	Disposizioni transitorie in merito all'incentivazione di rilascio di capacità nei punti di interconnessione con l'estero	5
2.1.2	Conferimenti e corrispettivi di capacità infrannuali	8
2.1.3	Assegnazione di capacità continua mediante procedura concorsuale	11
2.2	<i>Fornitura del servizio di pressione addizionale.....</i>	12
2.3	<i>Meccanismo di aggiornamento dei ricavi riconducibili ai costi sostenuti per l'acquisto del gas per compressione e perdite di rete</i>	14
2.4	<i>Definizione di un corrispettivo regionale di trasporto unico a livello nazionale</i>	15

1 INTRODUZIONE

1.1 Finalità e contesto normativo

Il presente documento illustra gli orientamenti dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: l’Autorità) in tema di integrazione e modifica dei criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto di gas naturale di cui alla deliberazione 29 luglio 2005, n. 166/05 (di seguito: deliberazione n. 166/05) con la quale l’Autorità ha stabilito i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto del gas naturale per il periodo di regolazione compreso tra l’1 ottobre 2005 e il 30 settembre 2009.

Il processo di consultazione è svolto nell’ambito del procedimento avviato dall’Autorità con deliberazione 9 novembre 2005, n. 234/05, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l’attività di trasporto del gas.

Il procedimento prevede inoltre la modifica e l’integrazione della disciplina di accesso ed erogazione del servizio di trasporto di cui alla deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02 e successive modifiche e integrazioni (di seguito: deliberazione n. 137/02).

Il documento di consultazione ha per oggetto le seguenti tematiche:

- la formazione di provvedimenti in materia di definizione di tariffe nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti interconnessi con l’estero per periodi inferiori all’anno, ai sensi dell’articolo 9, della deliberazione n. 166/05;
- gli approfondimenti e le verifiche in merito all’opportunità di definire un corrispettivo per la fornitura di un servizio di pressione caratterizzato da una prestazione superiore alla prestazione *standard* definita nel codice di rete dell’impresa di trasporto;
- la revisione del meccanismo di aggiornamento previsto per i costi sostenuti dall’impresa di trasporto per l’acquisto del gas per l’alimentazione delle centrali di compressione e per le perdite di rete;
- la definizione delle modalità di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto con riferimento alla determinazione di un corrispettivo di trasporto regionale unico a livello nazionale.

Nel documento di consultazione sono inoltre proposte le modifiche e le integrazioni alla disciplina di accesso ed erogazione al servizio di trasporto di cui alla deliberazione n. 137/02, in conformità alle proposte presentate per la modifica del sistema tariffario.

2 LE PROPOSTE DELL’AUTORITÀ

2.1 Corrispettivi infrannuali di trasporto nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti interconnessi con l’estero

Alla luce dell’attuale limitata capacità delle infrastrutture di importazione e di stoccaggio, l’Autorità ha in più occasioni segnalato¹ l’urgenza di effettuare quegli

¹ Segnalazione dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas al Parlamento e al Governo in materia di terzietà della rete nazionale, degli stoccaggi e di sviluppo concorrenziale del mercato del gas naturale del 27 gennaio 2005 e Segnalazione dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas al Parlamento e al Governo in materia di stoccaggi sotterranei di gas naturale del 3 agosto 2005

investimenti in grado di rimuovere e risolvere le condizioni che hanno portato all'attuale situazione di insufficienza infrastrutturale a vantaggio dell'apertura e dello sviluppo concorrenziale del mercato del gas e della sicurezza del sistema energetico nazionale.

L'Autorità ha provveduto ad emanare disposizioni in modo da assicurare condizioni favorevoli per la realizzazione di nuove infrastrutture e per il potenziamento di quelle esistenti, nella misura necessaria per lo sviluppo concorrenziale del mercato del gas naturale e per garantire la sicurezza del sistema.

La disciplina introdotta dall'Autorità per il secondo periodo di regolazione tariffaria delle attività di trasporto, stoccaggio e rigassificazione di Gnl, prevede infatti il riconoscimento di componenti di ricavo addizionali a fronte della realizzazione di nuovi investimenti, anche in corso d'opera.

In attesa che vengano realizzati i potenziamenti auspicati e ipotizzando ragionevolmente che tale fase transitoria si prolunghi per i prossimi tre anni termici, vale a dire fino al completamento del secondo periodo di regolazione, l'Autorità ritiene opportuno integrare il quadro regolatorio emanando disposizioni in merito ai seguenti indirizzi di carattere generale:

- favorire il rilascio di capacità di trasporto non utilizzata nei punti di entrata interconnessi con l'estero alla luce dei limitati margini di capacità disponibile esistenti nelle infrastrutture di importazione;
- incentivare l'utilizzo di contratti *spot* mediante l'introduzione di conferimenti e di corrispettivi di capacità infrannuale nei punti di entrata interconnessi con l'estero, con l'obiettivo di massimizzare le importazioni, in particolare durante il periodo invernale stante l'attuale carenza di disponibilità da stoccaggio evidenziata dalla cronica e progressiva presenza di richieste di stoccaggio di modulazione rimaste insoddisfatte.

2.1.1 Disposizioni transitorie in merito all'incentivazione di rilascio di capacità nei punti di interconnessione con l'estero

L'articolo 15, comma 15.4 della deliberazione n. 137/02 prevede che l'impresa di trasporto renda disponibile per il servizio di trasporto interrompibile le capacità di trasporto non assegnate.

In attuazione delle sopra citate disposizioni, il codice di rete dell'impresa maggiore di trasporto prevede la messa a disposizione della capacità non programmata su base mensile nei punti di entrata ove sia stata conferita l'intera capacità di trasporto: a tal fine l'impresa di trasporto, sulla base dei programmi mensili trasmessi dagli utenti, pubblica - ogni mese per il successivo - le eventuali capacità che risultano non programmate per l'intero mese e le conferisce su base mensile interrompibile.

L'interrompibilità è soggetta alla facoltà, riconosciuta al soggetto titolare della capacità non programmata, di rientrare in possesso di tale capacità, o di quota parte della stessa, nominandola entro il secondo giorno antecedente al giorno-gas

L'elevato grado di saturazione delle capacità, e pertanto la mancanza di margini di disponibilità presso i punti di entrata interconnessi con l'estero, è mostrato nelle tabelle riportate di seguito².

La tabella n. 1 riassume i risultati del conferimento di inizio anno termico 2005-2006, ed evidenzia che le capacità di trasporto di tipo continuo nei punti di entrata interconnessi con l'estero sono state conferite pressoché interamente.

Tabella n. 1 - Conferimento di capacità di trasporto di tipo continuo ad inizio anno termico 2005-2006 (valori in milioni di metri cubi standard per giorno)

Punto di entrata della rete nazionale	Capacità di trasporto	Capacità conferita	Capacità disponibile	% Saturazione
Passo Gries	57,5	57,5	0	100%
Tarvisio	88,3	84,1*	4,2	95%
Mazara del Vallo	80,5	80,4	0,1	100%
Gela ^(*)	22,8	22,8	0	100%
TOTALE	249,1	244,8	4,3	98%

* Valori di capacità riferiti a gennaio 2006

Fonte: elaborazioni dell'Autorità su dati forniti da Snam Rete Gas

Si evidenzia inoltre che le infrastrutture di importazione sono complessivamente utilizzate a pieno regime. La tabella n. 2 mostra infatti il grado di utilizzo su base mensile dei punti di entrata interconnessi con l'estero, ottenuto confrontando i volumi complessivamente immessi con le capacità di tipo continuo conferite nell'anno 2005 e nello scorso periodo invernale.

Si evidenzia che in entrambi i periodi invernali si sono verificate situazioni di emergenza per carenza di gas³.

Tutto ciò premesso, considerata la necessità di utilizzare tutte le disponibilità, ancorché minime, per favorire l'importazione di gas in particolare nei periodi invernali, si ritiene opportuno introdurre incentivi al rilascio della capacità di trasporto di tipo continuo conferita e non programmata presso i punti di entrata interconnessi con l'estero.

A tal fine l'Autorità propone una modifica delle disposizioni di cui all'articolo 15, comma 15.4 della deliberazione n. 137/02 relative all'utilizzo di capacità non programmata, mediante l'introduzione di un meccanismo incentivante al rilascio di tale capacità.

² Nelle tabelle non sono riportati dati riguardanti il punto di importazione di Gorizia, in quanto non rilevante ai fini del presente documento.

³ La Procedura di emergenza climatica, approvata con decreto del Ministro delle attività produttive 25 giugno 2004 e aggiornata con successivo decreto 12 dicembre 2005, prevede, tra le misure da adottare per fronteggiare l'emergenza, la massimizzazione delle importazioni.

Tabella n. 2 – Utilizzo su base mensile delle capacità conferite presso i punti di entrata interconnessi con l'estero

	Passo Gries	Tarvisio	Mazara del Vallo	Gela*
ANNO 2005				
Gennaio	86%	93%	97%	43%
Febbraio	95%	97%	94%	87%
Marzo	96%	97%	99%	104%
Aprile	82%	89%	96%	89%
Maggio	62%	65%	93%	84%
Giugno	62%	68%	77%	74%
Luglio	77%	65%	69%	70%
Agosto	69%	49%	50%	58%
Settembre	61%	74%	73%	75%
Ottobre	64%	72%	76%	75%
Novembre	74%	85%	94%	69%
Dicembre	85%	98%	97%	70%
INVERNO 2006				
Gennaio	93%	92%	97%	72%
Febbraio	96%	92%	96%	83%
Marzo	97%	95%	96%	91%

*L'andamento dei valori registrati presso il punto di Gela è legato principalmente alle problematiche relative alle fasi di build up

Fonte: elaborazioni dell'Autorità su dati forniti da Snam Rete Gas

Posto infatti che la domanda di gas è soggetta in larga parte alla variabilità climatica, si considera che, in linea di massima, la programmazione delle importazioni ha come obiettivo quello di fornire la copertura di una significativa quota del fabbisogno, mentre la rimanente quota viene assicurata attraverso il ricorso allo stoccaggio. Gli effetti climatici non prevedibili si traducono infatti in un differente utilizzo degli stoccaggi.

Ciò premesso, si propone di rendere vincolanti le programmazioni mensili degli utenti del servizio di trasporto presso i punti di entrata interconnessi con l'estero e di prevedere il rilascio automatico della capacità non programmata su base mensile. La capacità in tal modo rilasciata ritorna nelle disponibilità dell'impresa maggiore di trasporto che la assegna su base continua secondo la procedura concorsuale indicata nel successivo paragrafo 2.1.3.

Gli utenti del servizio, nel caso in cui non programmino per un determinato mese una quota parte della capacità conferita presso un punto di entrata, rilasciano tale quota perdendone di conseguenza la titolarità durante il suddetto periodo.

Ai soggetti che rilasciano la capacità, l'impresa maggiore di trasporto riconosce, in caso di assegnazione mediante procedura concorsuale delle quote di capacità rilasciate, il prezzo di aggiudicazione.

Di contro, in caso di effettivo utilizzo della capacità rilasciata o di quota parte di questa, l'utente del servizio, non più titolare di tale capacità, corrisponde il corrispettivo di scostamento riproporzionato su base mensile.

Oltre alle disposizioni relative al rilascio di capacità non programmate, si potrebbero inoltre prevedere ulteriori forme di penalizzazione nel caso di quote di capacità programmate ma non utilizzate considerando, ad esempio, la differenza tra la capacità utilizzata su base mensile e la capacità media mensile programmata, con la previsione di opportune soglie di tolleranza.

Tale meccanismo potrebbe essere applicato, anche contemplando l'applicazione di soglie di tolleranza differenziate mese per mese.

Punto di discussione n. 1. Si concorda con i criteri proposti in merito alla definizione del meccanismo di incentivazione per il rilascio di capacità non programmata nei punti di entrata interconnessi con l'estero? Se no, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

Punto di discussione n. 2. In alternativa alla proposta di retrocedere ai soggetti che rilasciano capacità il prezzo di aggiudicazione della procedura concorsuale, si ritiene opportuno definire un limite superiore a tale retrocessione pari ad esempio al corrispettivo unitario di capacità riproporzionato su base mensile? In caso positivo, per quali motivi?

Punto di discussione n. 3. Si concorda con i criteri proposti in merito alla penalizzazione dell'effettivo utilizzo delle capacità non programmate? Per quali motivi?

Punto di discussione n. 4. Si concorda con la previsione di penalizzare il mancato utilizzo su base mensile della capacità programmata? In alternativa, quali criteri si ritiene opportuno adottare per favorire la massimizzazione delle capacità programmate e per quali motivi?

Punto di discussione n. 5. Quale forma di penalizzazione si ritiene opportuno adottare per il mancato utilizzo delle capacità programmate su base mensile? Per quali motivi?

Punto di discussione n. 6. Si concorda con la previsione di applicare soglie di tolleranza differenziate mese per mese al meccanismo di penalizzazione del mancato utilizzo di capacità programmata? In caso positivo, quali valori si propongono e per quali motivi?

2.1.2 Conferimenti e corrispettivi di capacità infrannuali

Al fine di migliorare la flessibilità nell'offerta di servizi da parte delle imprese di trasporto, l'articolo 9, della deliberazione n. 166/05 ha previsto l'introduzione di servizi di trasporto su base continua per periodi inferiori all'anno (di durata semestrale, trimestrale e mensile), limitatamente ai punti di entrata interconnessi con l'estero, in modo da incentivare le forniture di tipo *spot* per il mercato italiano. L'attuale disciplina

tariffaria dispone infatti che i titolari di contratti di approvvigionamento di breve periodo richiedano un conferimento di capacità di trasporto (e di conseguenza un pagamento del relativo corrispettivo) su base annuale.

Si propone che i corrispettivi infrannuali siano determinati sulla base di un riproporzionamento su base mensile dei corrispettivi annuali e ad essi siano applicati opportuni coefficienti moltiplicatori (o coefficienti di periodo).

Il dimensionamento dei suddetti coefficienti di periodo potrebbe essere riferito alla durata e alla stagionalità del periodo di conferimento secondo i seguenti criteri:

- attribuzione ai coefficienti di periodo di un valore minore durante i mesi invernali, in modo da incentivare, a garanzia della sicurezza del sistema, la massimizzazione delle importazioni nei periodi critici per l'approvvigionamento del sistema;
- definizione di coefficienti di periodo in funzione della durata del periodo di conferimento (minore è il periodo di conferimento, maggiore è il valore del coefficiente); in tal modo si intenderebbe massimizzare, a garanzia della sicurezza del sistema, la saturazione delle capacità di trasporto nei punti di immissione con contratti di approvvigionamento di maggiore durata.

A titolo esemplificativo in tabella n. 3 è riportata una possibile articolazione dei coefficienti di periodo per la determinazione dei corrispettivi infrannuali.

Tabella n. 3 – Coefficienti di periodo esemplificativi per la determinazione dei corrispettivi infrannuali

Mese	Coefficienti moltiplicativi del corrispettivo mensile			
	Annuo	Semestrale	Trimestrale	Mensile
Ott	1	1	1,1	1,1
Nov	1	1	1,1	1,1
Dic	1	1	1,1	1,1
Gen	1	1	1	1
Feb	1	1	1	1
Mar	1	1	1	1
Apr	1	1,2	1,2	1,4
Mag	1	1,2	1,2	1,4
Giu	1	1,2	1,2	1,4
Lug	1	1,2	1,4	1,4
Ago	1	1,2	1,4	1,4
Set	1	1,2	1,4	1,4

Il riproporzionamento del corrispettivo annuale e l'applicazione dei coefficienti di periodo possono essere considerati come coefficienti di normalizzazione su base annuale della capacità conferita. La somma delle capacità annuali equivalenti sarà utilizzata nella matrice *entry-exit* per la determinazione del corrispettivo *CPe*.

In coerenza con l'introduzione di corrispettivi infrannuali, è necessario prevedere un'integrazione della disciplina di accesso al servizio di trasporto di cui alla deliberazione n. 137/02. A tale proposito si propone di:

- introdurre un conferimento di capacità continua su base semestrale, trimestrale e mensile da effettuarsi all'inizio dell'anno termico con riferimento a periodi predeterminati, articolati per ciascun anno termico come di seguito indicato:
 - o conferimenti di durata semestrale per i periodi ottobre-marzo e aprile-settembre;
 - o conferimenti di durata trimestrale per i periodi ottobre-dicembre, gennaio-marzo, aprile-giugno, luglio-settembre;
 - o conferimenti di durata mensile per ciascun mese dell'anno termico;
- prevedere che le richieste di conferimento di cui al precedente alinea siano presentate, in coerenza con il comma 9.2 della deliberazione n. 137/02, entro i due mesi precedenti la decorrenza del conferimento;
- integrare l'ordine di priorità di conferimento esistente prevedendo la tipologia di contratti di importazione infrannuale; l'ordine di priorità risultante sarebbe pertanto il seguente:
 - a) soggetti titolari di contratti di tipo *take or pay* sottoscritti anteriormente al 10 agosto 1998, limitatamente alla quantità contrattuale media giornaliera;
 - b) soggetti titolari di contratti pluriennali di importazione diversi da quelli di cui alla lettera a), limitatamente alla quantità contrattuale media giornaliera;
 - c) soggetti titolari di contratti di importazione di durata annuale, nonché soggetti di cui alle lettere a) e b), per la differenza tra la quantità contrattuale massima giornaliera e la quantità contrattuale media giornaliera;
 - d) soggetti titolari di contratti di importazione di durata semestrale;
 - e) soggetti titolari di contratti di importazione di durata trimestrale;
 - f) soggetti titolari di contratti di importazione di durata mensile.

Punto di discussione n. 7. *Si concorda con i criteri proposti in merito alla definizione di corrispettivi di capacità di durata inferiore all'anno? Se no, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?*

Punto di discussione n. 8. *Quali valori dei coefficienti di periodo (semestrali, trimestrali, mensili) si ritiene opportuno adottare per il riproporzionamento dei corrispettivi di capacità infrannuale? Per quali motivi?*

Punto di discussione n. 9. *Si concorda con la proposta presentata per la modifica e integrazione dei criteri di conferimento di capacità nei punti di entrata interconnessi con l'estero? In alternativa, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?*

Punto di discussione n. 10. *Si ritiene opportuno estendere i criteri proposti per il calcolo dei corrispettivi e per i criteri di conferimento di capacità anche ai punti di*

uscita verso sistemi esteri interconnessi? In tal caso, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo? In tali casi, si ritiene opportuno adottare coefficienti di periodo che maggiormente incentivino le esportazioni nei periodi estivi rispetto ai periodi invernali?

2.1.3 Assegnazione di capacità continua mediante procedura concorsuale

Ad integrazione del processo di conferimento di capacità di trasporto ad inizio anno termico descritto nel paragrafo 2.1.2, si ritiene opportuno prevedere ulteriori modifiche alla delibera n. 137/02, introducendo in corso d'anno termico assegnazioni di capacità di trasporto su base mensile secondo una procedura concorsuale organizzata dall'impresa maggiore di trasporto.

Le capacità che sono oggetto della procedura concorsuale sono:

- le capacità di trasporto disponibili, in esito al processo di conferimento, anche in corso d'anno, di cui all'articolo 9 della deliberazione n. 137/02;
- le capacità di trasporto non programmate su base mensile rilasciate dai soggetti titolari della capacità di trasporto, secondo le modalità indicate nel paragrafo 2.1.1.

Ai fini dell'organizzazione delle procedure concorsuali l'impresa maggiore di trasporto pubblica a inizio anno termico, articolate per mese, le capacità disponibili per l'assegnazione e le aggiorna mensilmente, rendendo di pubblica evidenza anche le offerte di prezzo e quantità pervenute, ordinate secondo prezzi decrescenti.

Ai fini dell'assegnazione delle capacità ai soggetti richiedenti si propone l'utilizzo del criterio *pay as bid*. Le assegnazioni avvengono a scadenze mensili prefissate e possono riguardare anche impegni di durata superiore al mese.

I ricavi derivanti dalla procedura concorsuale, al netto di quanto riconosciuto ai soggetti che hanno rilasciato capacità di trasporto, sono considerati in sede di determinazione del fattore correttivo previsto dall'articolo 15, della delibera n. 166/05.

In merito alla durata del periodo di assegnazione, si osserva che la programmazione di capacità da parte degli utenti del servizio può prevedere valori di capacità elevati per un limitato numero di giorni; potrebbe pertanto essere opportuno, al fine di massimizzare l'utilizzo delle capacità disponibili nei punti di entrata interconnessi con l'estero, prevedere che l'impresa di trasporto offra tramite la procedura concorsuale le capacità non programmate con base temporale inferiore al mese (ad esempio settimanali o giornaliere).

Punto di discussione n. 11. Si concorda con i criteri proposti in merito alla assegnazione di capacità continua su base mensile? Se no, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

Punto di discussione n. 12. Si ritiene opportuno prevedere un ordine di priorità nell'assegnazione di capacità mediante procedura concorsuale che privilegi la capacità di trasporto disponibile in esito al conferimento di cui all'articolo 9 della deliberazione n. 137/02 o, in alternativa alle capacità di trasporto non programmate? Per quale motivo?

Punto di discussione n. 13. Si ritiene opportuno prevedere che l'impresa di trasporto proceda all'assegnazione di capacità anche per periodi inferiori al mese, ad esempio settimanali o giornalieri? Quale periodo minimo si ritiene opportuno prevedere per l'assegnazione di capacità e per quali motivi?

2.2 Fornitura del servizio di pressione addizionale

Nella deliberazione n. 166/05, a seguito di specifica richiesta da parte dell'impresa maggiore di trasporto, l'Autorità ha prospettato la necessità di effettuare approfondimenti circa l'opportunità di definire un corrispettivo per la fornitura di un servizio di pressione con prestazione superiore a quella minima garantita nel tempo definita nel codice di rete dell'impresa.

I codici di rete delle imprese di trasporto prevedono infatti la garanzia nel tempo di una prestazione minima correlata alla specie del metanodotto che si trova a monte del punto di riconsegna (*prestazione di pressione standard*). A titolo esemplificativo in tabella 4 sono riportate le pressioni indicate nel codice di rete di Snam Rete Gas.

Tabella n. 4 – Pressioni minime garantite da Snam Rete Gas nel punto di riconsegna

Specie del metanodotto	1 ^a specie	2 ^a specie	3 ^a specie	4 ^a specie	5 ^a specie	6 ^a specie
Pressione minima garantita (bar relativi)	12	6	4	2	0,1	0,05

Annualmente le imprese di trasporto pubblicano per ciascun punto di riconsegna i valori delle pressioni minime contrattuali, che sono superiori o uguali alla prestazione di pressione *standard* e che sono garantite per un periodo non superiore ad un anno termico. Il codice di rete prevede che l'impresa di trasporto segnali con congruo anticipo l'eventuale indisponibilità della maggiore prestazione di pressione per l'anno termico successivo.

Ove non siano riscontrabili valori di pressioni *standard*, agli effetti della presente trattazione, si intende per pressione *standard* la pressione minima contrattuale riportata nelle condizioni transitorie di accesso dell'impresa di trasporto.

L'impresa maggiore di trasporto ha segnalato la necessità di introdurre un corrispettivo specifico per un servizio di pressione addizionale nei casi in cui l'utente del servizio richieda una pressione minima garantita nel tempo superiore rispetto alla prestazione *standard* indicata nel codice di rete, motivando la proposta con le seguenti esigenze:

- garantire nel tempo i livelli di pressione necessari per la riconsegna del gas ai clienti termoelettrici con impianti a ciclo combinato a gas naturale;
- assicurare una maggiore responsabilizzazione degli utenti in sede di dimensionamento delle proprie richieste ai punti di riconsegna, incentivando in tal modo l'utente a richiedere la prestazione di pressione effettivamente necessaria.

L'Autorità propone di definire il trattamento relativo alle pressioni minime garantite nei punti di riconsegna delle reti di trasporto, sia per i nuovi punti che per l'adeguamento

dei punti esistenti, nell'ambito della definizione dei criteri economico-tecnici di allacciamento alle reti di trasporto.

Tale soluzione, che presenta il vantaggio di una maggiore semplicità tariffaria, prevede la determinazione di un contributo *una tantum* a copertura degli investimenti realizzati dall'impresa di trasporto ai fini dell'allacciamento e dell'incremento delle pressioni minime garantite e garantisce una maggiore responsabilizzazione degli utenti in sede di richiesta di dimensionamento delle proprie necessità di capacità e di pressione, poiché la quantificazione del contributo avverrebbe singolarmente in funzione delle opere necessarie per assicurare le prestazioni richieste.

In subordine si potrebbe ipotizzare la determinazione di un corrispettivo per la fornitura di un servizio di pressione addizionale. Poiché l'attribuzione a tale servizio di quote di costo già riconosciute per il servizio di trasporto risulta di difficile determinazione, in quanto il legame che si stabilisce in una rete di trasporto tra la capacità di trasporto e i livelli di pressione è molto stretto, si ritiene opportuno valutare la possibilità che il corrispettivo possa essere dimensionato valorizzando il costo evitato al cliente finale per la realizzazione di una compressione nel punto di riconsegna per un incremento di pressione dal valore *standard* del codice di rete a quello specifico richiesto. La valorizzazione dei costi evitati potrebbe avvenire mediante l'utilizzo di costi *standard*.

Si ritiene inoltre opportuno prevedere che:

- il ricavo derivante dall'applicazione del corrispettivo per il servizio di pressione addizionale non costituisca un ricavo addizionale per le imprese di trasporto, ma venga considerato in sede di determinazione del fattore correttivo di cui all'articolo 15, della delibera n. 166/05;
- la prestazione addizionale di pressione debba essere espressamente richiesta dall'utente che si impegna, anche, a riconoscere il corrispettivo aggiuntivo per un numero minimo di anni.

Punto di discussione n. 14. Si ritiene necessario introdurre un servizio di pressione addizionale superiore alla prestazione di pressione standard? Per quali motivi? Quali caratteristiche si ritiene opportuno debba avere tale servizio?

Punto di discussione n. 15. Nel caso si ritenga necessaria la sua introduzione, si concorda sull'opportunità di trattare il tema del servizio di pressione addizionale nell'ambito della definizione dei contributi tecnico economici di allacciamento alle reti di trasporto? Per quali motivi?

Punto di discussione n. 16. In alternativa, si ritiene necessaria l'introduzione di un servizio di pressione addizionale superiore alla prestazione di pressione standard sulla base di uno specifico corrispettivo? Per quali motivi?

Punto di discussione n. 17. Quali modalità si ritiene opportuno adottare per la determinazione di un corrispettivo per il servizio di pressione addizionale? Per quali motivi?

2.3 *Meccanismo di aggiornamento dei ricavi riconducibili ai costi sostenuti per l'acquisto del gas per compressione e perdite di rete*

La deliberazione n. 166/05 prevede che ai fini della determinazione dei ricavi del primo anno termico del periodo di regolazione, siano riconosciuti i costi operativi comprensivi degli oneri sostenuti per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione e spinta e per le perdite di rete.

Tenuto conto della modalità di ripartizione dei ricavi di riferimento in una componente *capacity* e in una componente *commodity*, a partire dalla quale si è determinato il corrispettivo variabile di trasporto, ne consegue che tale corrispettivo garantisce la copertura dei costi operativi ed in particolare dei costi riconducibili all'acquisto del gas.

Il corrispettivo variabile è soggetto al meccanismo annuo di aggiornamento, tenuto conto dell'inflazione e del tasso annuale prefissato di recupero della produttività, pari al 3,5%.

Per il primo anno del terzo periodo di regolazione l'Autorità definisce i costi operativi riconoscendo all'impresa di trasporto il 50% degli ulteriori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati.

Con riferimento al meccanismo di aggiornamento adottato, si rileva quanto segue:

- l'impresa di trasporto non è in grado di controllare completamente l'evoluzione dei costi di acquisto del gas poiché:
 - o tale evoluzione risente direttamente della dinamica dei prezzi di acquisto delle materie prime energetiche, che nell'attuale contesto congiunturale è caratterizzata da una forte dinamica dei prezzi del petrolio e dei suoi derivati;
 - o la variabilità dei consumi tecnici è connessa al sempre maggior numero di utenti del servizio, e alle previsioni di crescita dei volumi di gas trasportati;
- per le attività di stoccaggio e di rigassificazione di Gnl la recente disciplina tariffaria prevede la determinazione dei corrispettivi variabili a partire dai costi operativi al netto degli oneri a copertura dei consumi e delle perdite di rete, questi ultimi attribuiti direttamente agli utenti del servizio; ne consegue che nello stoccaggio e nella rigassificazione di Gnl il meccanismo del *price cap* non viene applicato ai suddetti oneri.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene opportuno prevedere:

- la modifica della disciplina di aggiornamento annuale mediante l'individuazione della quota di ricavo riconducibile ai costi di acquisto del gas per consumi tecnici, la sottrazione di tale quota dall'applicazione del meccanismo del *price cap* ed il suo aggiornamento sulla base di un indice di prezzo medio della componente materia prima;
- la revisione della metodologia di determinazione dei costi operativi del terzo periodo di regolazione, procedendo al calcolo del *profit sharing* utilizzando i costi operativi al netto degli oneri per l'acquisto del gas. In tal modo si garantisce all'impresa di trasporto il riconoscimento del 50% dei maggiori recuperi di produttività realizzati, sterilizzando l'aumento degli oneri per i consumi e le perdite di rete.

In alternativa alla proposta sopra descritta, si può considerare l'introduzione di un meccanismo analogo a quanto previsto per la disciplina tariffaria dei terminali di Gnl,

prevedendo che l'impresa di trasporto attribuisca *ex ante* ai singoli utenti i quantitativi di energia riconducibili ai consumi e alle perdite di rete.

Si ritiene che i meccanismi di attribuzione dei consumi potrebbero essere definiti tramite:

- un unico valore percentuale medio;
- una matrice *entry exit* di valori percentuali.

La determinazione dei quantitativi relativi ai consumi tecnici da attribuire agli utenti del servizio avviene con riferimento a valori *standard*, in modo da mantenere un incentivo di efficienza per l'impresa di trasporto, in quanto rimarrebbero in capo alla medesima gli oneri connessi ai consumi tecnici in eccedenza rispetto al valore *standard* definito.

Nel caso di attribuzione agli utenti del servizio dei quantitativi di gas per consumi tecnici secondo uno dei criteri sopra indicati, ai fini dell'aggiornamento delle tariffe per l'anno termico 2007-2008, il corrispettivo unitario variabile sarebbe ridotto di un ammontare pari al rapporto tra la quota relativa ai costi operativi riconosciuti per l'acquisto del gas e l'energia utilizzata ai fini della determinazione del corrispettivo unitario variabile.

Punto di discussione n. 18. Si concorda con la proposta di revisione del meccanismo del price cap e del calcolo del profit sharing in merito all'aggiornamento dei ricavi riconducibili ai costi sostenuti per l'acquisto del gas per compressione e perdite di rete? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

Punto di discussione n. 19. In alternativa, si ritiene opportuno introdurre un meccanismo di attribuzione ex ante dei quantitativi di gas relativi alla compressione e alle perdite di rete? Quali criteri tra quelli proposti e quali valori percentuali si ritiene opportuno adottare in merito ai quantitativi da attribuire agli utenti del servizio? In alternativa ai criteri proposti, quali criteri si ritiene opportuno suggerire e per quali motivi?

2.4 Definizione di un corrispettivo regionale di trasporto unico a livello nazionale

La deliberazione n. 166/05 ha previsto, a partire dall'anno termico 2006-2007, l'introduzione di un corrispettivo di trasporto regionale unico a livello nazionale.

A seguito dell'emanazione del decreto del Ministero delle attività produttive 29 settembre 2005, con il quale sono stati definiti i criteri per la classificazione delle reti di trasporto regionale, è in corso presso il Ministero l'attività istruttoria in merito alle richieste di classificazione in reti di trasporto pervenute da parte di alcune società e alla documentazione presentata dalle medesime comprovante il possesso dei requisiti di cui al sopra citato decreto (proprietà delle infrastrutture, interconnessioni, pressione di rete, sistemi di misura e di monitoraggio della qualità del gas, dispacciamento, organizzazione dell'emergenza, autorizzazioni, ecc.).

Alla luce di quanto sopra evidenziato, l'Autorità ritiene opportuno posticipare all'anno termico 2007-2008 l'introduzione del corrispettivo regionale unico a livello nazionale, tenuto conto della tempistica necessaria per il completamento delle istruttorie da parte

del Ministero dello sviluppo economico in merito alla classificazione delle reti di trasporto.

L'Autorità ritiene comunque opportuno sottoporre alla consultazione dei soggetti interessati le integrazioni da apportare alla deliberazione n. 166/05 in merito ai seguenti aspetti:

- a) standardizzazione delle modalità di trasmissione tra imprese di trasporto delle informazioni necessarie per la determinazione del corrispettivo unico;
- b) modalità di ripartizione dei ricavi e meccanismo di perequazione.

In merito alla lettera a), al fine di permettere all'impresa maggiore di trasporto il calcolo del corrispettivo unico regionale e la presentazione della proposta tariffaria in coerenza con la scadenza indicata all'articolo 16, comma 16.2 della deliberazione n. 166/05 (31 marzo), si ritiene necessario integrare le disposizioni di cui all'articolo 11 della deliberazione n. 166/05 prevedendo l'introduzione di obblighi informativi in capo alle imprese di trasporto.

In particolare, si ritiene necessario che ciascuna impresa di trasporto fornisca all'impresa di trasporto interconnessa a monte l'elenco dei propri punti di riconsegna, la distanza di ciascun punto dal punto di interconnessione e l'elenco delle capacità di trasporto previste in conferimento entro il 28 febbraio di ciascun anno.

Punto di discussione n. 20. Si concorda con l'integrazione proposta dell'articolo 11 della deliberazione n. 166/05 in merito agli obblighi informativi da attribuire alle imprese di trasporto? In alternativa, quali modalità si ritiene opportuno adottare e per quali motivi?

In merito alla lettera b), l'Autorità ritiene opportuno determinare le modalità di ripartizione dei ricavi relativi all'applicazione del corrispettivo unico nazionale in analogia al meccanismo introdotto per l'applicazione di una tariffa unica nazionale di stoccaggio, prevedendo la definizione di:

- un meccanismo di perequazione dei ricavi, in modo da garantire a ciascuna impresa il ricavo che avrebbe conseguito applicando le proprie tariffe al servizio di trasporto contrattualizzato;
- un soggetto compensatore, quale la Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico, presso la quale istituire un "Conto squilibri perequazione trasporto regionale" nel quale confluiranno le somme dovute dalle imprese di trasporto e sarà prelevato annualmente l'ammontare necessario a garantire i ricavi spettanti a ciascuna impresa;
- l'introduzione di un corrispettivo addizionale a copertura degli squilibri del sistema di perequazione, che potrà assumere valori positivi o negativi.

Relativamente al meccanismo di perequazione si propone che la procedura segua lo schema seguente:

- le imprese di trasporto trasmettono annualmente, secondo una procedura definita dalla Cassa e approvata dall'Autorità, i dati necessari a determinare lo

scostamento verificatosi tra i ricavi effettivi d'impresa e i ricavi spettanti. I dati da trasmettere riguardano:

- a) i corrispettivi tariffari determinati con riferimento ai ricavi riconosciuti dall'Autorità alla singola impresa per l'anno termico t ;
 - b) le capacità previste in conferimento nell'anno termico t , comunicate dall'impresa di trasporto ai fini del calcolo dei corrispettivi di *capacity*, e le capacità conferite nel medesimo anno termico;
 - c) i ricavi conseguiti in seguito all'applicazione dei corrispettivi di bilanciamento.
- la Cassa, secondo metodologie concordate e approvate dall'Autorità, definisce gli scostamenti tra i ricavi effettivi d'impresa e i ricavi spettanti;
 - i ricavi spettanti d'impresa sono calcolati con riferimento alle tariffe di cui alla precedente lettera a) e alle capacità effettivamente conferite.

Continua ad avere efficacia il fattore correttivo calcolato ai sensi dell'articolo 15, comma 15.3 della deliberazione n. 166/05.

Punto di discussione n. 21. Si concorda con le modalità proposte per la ripartizione dei ricavi e con la procedura proposta? In alternativa, quali modalità si ritiene opportuno adottare e per quali motivi?

Punto di discussione n. 22. Si concorda con l'attribuzione del ruolo di soggetto compensatore alla Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico? In alternativa, quale soggetto si ritiene opportuno assuma tale ruolo e per quale motivo?

Punto di discussione n. 23. In analogia con quanto previsto per la definizione della tariffa di stoccaggio, si ritiene opportuno definire modalità di ripartizione dei ricavi anche per il corrispettivo unitario variabile di trasporto, attualmente definite in via contrattuale dalle imprese di trasporto, ai sensi dell'articolo 14 della deliberazione n. 166/05? In caso positivo quali modalità si ritiene opportuno adottare e per quali motivi?