

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
270/2013/R/GAS**

MERCATO DEL GAS NATURALE
ORIENTAMENTI IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DELLE
DISPOSIZIONI EUROPEE IN MATERIA DI ALLOCAZIONE DELLA
CAPACITÀ (CAM) E RISOLUZIONE DELLE CONGESTIONI (CMP)
PRESSO I PUNTI DI ENTRATA DEL SISTEMA NAZIONALE DEI
GASDOTTI INTERCONNESSI CON L'ESTERO

Documento per la consultazione
Mercato di incidenza: gas naturale
20 giugno 2013

Premessa

Il presente documento per la consultazione illustra gli orientamenti dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) in relazione alla revisione ed integrazione dei requisiti per l'accesso al servizio di trasporto e dei criteri di conferimento della capacità esistente presso i punti di entrata interconnessi con l'estero funzionali al recepimento del "Network Code on Capacity Allocation Mechanisms in Gas Transmission Systems" e delle disposizioni in materia di gestione della congestione contrattuale contenute nell'allegato I al regolamento CE n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (come emendato dalla Decisione della Commissione del 24 agosto 2012).

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità osservazioni e suggerimenti entro e non oltre il 29 luglio 2013. Limitatamente all'aspetto illustrato al punto 5.15, che riguarda un possibile intervento da adottarsi per il conferimento delle capacità che si svolgerà nel prossimo mese di agosto, si invitano i soggetti interessati a far pervenire le proprie osservazioni entro l'8 luglio 2013. Al fine di agevolare la pubblicazione dei contenuti dei documenti pervenuti in risposta alla presente consultazione si chiede di inviare, ove possibile, tali documenti in formato elettronico.

I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, della documentazione inviata sono tenuti a indicare quali parti della propria documentazione siano da considerare riservate.

È preferibile che i soggetti interessati inviino le proprie osservazioni e commenti attraverso il servizio interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità. In subordine, osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: e-mail (preferibile) con allegato il file contenente le osservazioni, fax o posta.

Indirizzo a cui far pervenire osservazioni e suggerimenti:

Autorità per l'energia elettrica e il gas

Direzione Mercati

Unità Mercati Gas all'Ingrosso

Piazza Cavour 5 – 20121 Milano

tel. 02.655.65.284/290

fax 02.655.65.265

e-mail: mercati@autorita.energia.it

sito internet: www.autorita.energia.it

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE	4
PREMESSA	4
2. CONTESTO NORMATIVO	4
IL CAM NC	4
IL REGOLAMENTO CMP	6
3. ATTUAZIONE DEL CAM NC	7
<i>ASPETTI DI CARATTERE AUTO APPLICATIVO E RICOGNIZIONE DELLE NORME DELLA REGOLAZIONE VIGENTE AVENTI AD OGGETTO I MEDESIMI ASPETTI</i>	7
PRODOTTI DI CAPACITÀ OGGETTO DI CONFERIMENTO	7
TEMPISTICA DEI CONFERIMENTI	8
MECCANISMI DI CONFERIMENTO	8
PRODOTTI BUNDLED	10
<i>ASPETTI CHE RICHIEDONO LA DEFINIZIONE DI CRITERI E/O MODALITÀ APPLICATIVE DA PARTE DELL’AUTORITÀ</i>	10
IL CONFERIMENTO DELLE “COMPETING CAPACITIES”	11
REQUISITI PER L’ ACCESSO AI PUNTI DI ENTRATA INTERCONNESSI CON L’ESTERO....	12
L’ORIZZONTE DI CONFERIMENTO DELLA CAPACITÀ E LA QUOTA RISERVATA AI PRODOTTI DI BREVE DURATA.....	14
LE MODALITÀ DI SELEZIONE DELLA PIATTAFORMA, GLI OBBLIGHI INFORMATIVI E IL CALCOLO DELLA CAPACITÀ	14
ASPETTI ECONOMICI E TARIFFARI	15
ESTENSIONE DELL’ APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL CAM NC AI PUNTI DI ENTRATA/USCITA INTERCONNESSI CON PAESI NON APPARTENENTI ALL’ UNIONE EUROPEA	16
MODALITÀ DI APPLICAZIONE IN CASO DI CONFERIMENTI IMPLICITI E LIMITI ALLA PARTECIPAZIONE ALLE ASTE.	18
4. ORIENTAMENTI IN MATERIA DI GESTIONE DELLE CONGESTIONI	19
SISTEMA DI OVERSUBSCRIPTION E BUY-BACK	20
RILASCIO DI CAPACITÀ	20
MECCANISMO "USE-IT-OR-LOSE-IT" DI LUNGO TERMINE	23
OTTICA EVOLUTIVA PER LA GESTIONE DELLA CAPACITÀ.....	24
5. TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE E DISCIPLINA TRANSITORIA	25
TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE	26
DISCIPLINA TRANSITORIA.....	27

1. Introduzione

Premessa

- 1.1 Il presente documento per la consultazione illustra gli orientamenti dell’Autorità in merito alle modifiche da apportare alla vigente regolazione in materia di requisiti per l'accesso al servizio di trasporto e criteri di conferimento della capacità esistente presso i punti di entrata interconnessi con l’estero, sulla base del mutato quadro normativo di seguito descritto.
- 1.2 Più in particolare, le proposte oggetto del presente documento per la consultazione perseguono l’obiettivo di dare attuazione alle disposizioni normative europee in materia di conferimento della capacità di trasporto e di gestione delle congestioni contrattuali.
- 1.3 Il presente documento per la consultazione, dopo una sintesi del contesto normativo di riferimento (capitolo 2) illustra, al capitolo 3, gli orientamenti dell’Autorità relativamente al recepimento delle disposizioni del “*Network Code on Capacity Allocation Mechanisms in Gas Transmission Systems*”, al capitolo 4 le proposte relative all’attuazione delle disposizioni in materia di gestione delle congestioni e, al capitolo 5, le tempistiche di attuazione delle nuove disposizioni.

2. Contesto normativo

- 2.1 La normativa nazionale di riferimento è costituita dal decreto legislativo n. 164/00 (come riformato dal decreto legislativo n. 93/11) e dalla deliberazione n. 137/02. Tale normativa trova le sue modalità applicative di dettaglio nelle disposizioni del codice di rete di Snam Rete Gas approvato dall’Autorità.
- 2.2 La normativa europea di riferimento è costituita dalla direttiva 2009/73/CE e dal regolamento n. 715/2009, facenti parte del cosiddetto “terzo pacchetto” finalizzato alla creazione di un mercato unico europeo del gas. Tali disposizioni sono integrate da disposizioni di maggior dettaglio attuative di specifici aspetti e principi in esse richiamati.
- 2.3 Ai fini della presente consultazione rilevano in particolare le disposizioni:
 - a) del “*Network Code on Capacity Allocation Mechanisms in Gas Transmission Systems*” (di seguito: CAM NC);
 - b) dell’allegato I del regolamento CE n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (come emendato dalla Decisione della Commissione del 24 agosto 2012) in materia di gestione della congestione contrattuale (Congestion management procedures, di seguito: regolamento CMP).

Il CAM NC

- 2.4 Il CAM NC, uno dei codici di rete individuati dal terzo pacchetto come strumento attuativo delle nuove disposizioni, è stato sviluppato da ENTSO-G (l’associazione dei gestori di rete europei) sulla base delle Framework Guidelines definite dall’ACER (Agency for Cooperation of Energy Regulators).

- 2.5 Il testo definitivo del CAM NC è stato elaborato nel processo di Comitologia presieduto dalla Commissione Europea, anche sulla base del parere qualificato espresso da ACER sulla prima versione del codice presentata da ENTSO-G il 17 settembre 2012.
- 2.6 L'obiettivo ultimo del codice è creare mercati più liquidi e concorrenziali definendo norme trasparenti e non discriminatorie per il conferimento della capacità che tutti i paesi membri dell'Unione Europea sono tenuti a rispettare.
- 2.7 In particolare, si dispongono norme per armonizzare le procedure di conferimento tra sistemi interconnessi, prevedendo l'obbligo di effettuare aste di prodotti "bundled" che permettano di ottenere la capacità per transitare direttamente da un sistema ad un altro senza dover acquisire come oggi, la capacità in uscita da un sistema e quella di ingresso nel sistema confinante.
- 2.8 La nuova disciplina sarà direttamente applicabile dall'1 novembre 2015 a tutti i punti di interconnessione tra sistemi entry-exit degli Stati membri UE (per l'Italia: Gorizia-Sempeter e Tarvisio-Arnoldstein), nonché alle interconnessioni con paesi non-UE se così deciso dalle autorità di regolazione interessate.
- 2.9 Le nuove regole dovranno essere applicate alla capacità esistente, man mano che si rende disponibile dalla progressiva scadenza dei contratti di trasporto, e a quella resa disponibile attraverso le procedure previste dal regolamento CMP. La capacità di nuova realizzazione, viceversa, sia essa incrementale (rispetto alla capacità esistente) o di nuova realizzazione non è al momento soggetta a regole vincolanti per quanto concerne le modalità di allocazione. Tuttavia il documento del CEER di recente pubblicazione "*CEER Blueprint on Incremental Capacity*"¹ pone le basi per un futuro assetto in cui la capacità nuova o incrementale è identificata secondo regole armonizzate e conferita preferibilmente con criteri di mercato secondo il merito economico. Il documento prefigura la possibilità di modificare il CAM NC, ove necessario a questo scopo, in modo da allargarne l'ambito di applicazione e prevedere che la capacità nuova o incrementale e la capacità esistente siano conferite in modo il più possibile coordinato, minimizzando le possibili asimmetrie tra i due processi.
- 2.10 Le disposizioni del CAM NC costituiscono un'integrazione delle norme definite dal regolamento n. 715/2009 e pertanto assumono carattere di "autoesecutività" nel rispetto dei termini e nei limiti dalle stesse previsti.
- 2.11 Al fine della loro attuazione è opportuno operare una prima distinzione nel complesso delle richiamate disposizioni, con l'individuazione:
- a) di quelle caratterizzate da un elevato grado di dettaglio tale da richiedere solo una mera trasposizione nell'ambito della regolazione nazionale di quanto in esse previsto (ad esempio, le disposizioni riguardanti le tempistiche di conferimento ed i meccanismi di conferimento della capacità); e

¹ CEER Blueprint on Incremental Capacity, Ref: C13-GIF-06-03, del 23 maggio 2013

- b) di quelle la cui attuazione richiede, invece, una valutazione da parte dell'Autorità relativamente alle loro più adeguate modalità applicative e al loro ambito di applicazione (ad esempio la possibile estensione delle norme del CAM NC ai punti di interconnessione verso sistemi di trasporto extra UE o il mantenimento degli attuali obblighi di servizio pubblico in capo all'impresa di trasporto che subordinano la possibilità di dare accesso al servizio di trasporto alla sussistenza di precisi requisiti relativi all'autorizzazione all'importazione e alla disponibilità di un contratto di importazione).
- 2.12 La distinzione operata è funzionale a delineare compiutamente l'intervento dell'Autorità oggetto del presente documento di consultazione. In particolare esso potrà essere articolato in;
- un intervento di natura essenzialmente ricognitiva per le disposizioni di cui alla precedente lettera a), volto specificatamente all'individuazione ed aggiornamento delle previsioni della corrente regolazione non più attuali alla luce dell'introduzione del CAM NC;
 - la definizione, relativamente ai temi di cui alla precedente lettera b), delle più efficaci modalità attuative.
- 2.13 Posto che le imprese di trasporto sono tenute a conformarsi alle disposizioni comunitarie e ad aggiornare i propri codici al fine di definire le specifiche modalità attuative, l'aggiornamento medesimo consisterà in una mera trasposizione nei codici delle disposizioni di cui alla lettera a), mentre le disposizioni definite dall'Autorità costituiranno presupposto per le modifiche dei codici connesse con le disposizioni di cui alla lettera b).
- 2.14 Il capitolo 3 del presente documento è organizzato trattando separatamente le disposizioni afferenti alla lettera a) e quelle afferenti alla lettera b). Per facilità espositiva verranno esaminate prima le norme di natura auto-applicativa (lettera a) in quanto la ricostruzione di tale quadro è utile anche ai fini della discussione delle disposizioni di cui alla lettera b).

Il regolamento CMP

- 2.15 Il regolamento CMP definisce le regole europee per la gestione delle cosiddette congestioni contrattuali, cioè delle situazione in cui la capacità di trasporto risulta scarsa perché interamente conferita – spesso su base pluriennale - anche a fronte di capacità fisica (tecnica) disponibile. Le congestioni contrattuali sono considerate uno dei principali ostacoli all'integrazione del mercato europeo.
- 2.16 In ragione della grande importanza attribuita a tale tema, la Commissione europea ha deciso di redigere ed approvare direttamente delle linee guida rese vincolanti tramite procedura di Comitologia (nella forma di una modifica dell'Allegato I del Regolamento 715/2009), senza la produzione di un codice di rete da parte di ENTSO-G.
- 2.17 Il regolamento CMP prevede che i gestori dei sistemi di trasporto rendano disponibile agli utenti, nell'ambito delle proprie procedure di conferimento, l'eventuale capacità derivante dall'applicazione di specifiche procedure di gestione delle congestioni da attuare a partire dall'1 ottobre 2013.

2.18 Il successivo capitolo 4 illustra gli orientamenti dell’Autorità relativamente al recepimento nella regolazione nazionale delle disposizioni del regolamento CMP.

3. Attuazione del CAM NC

Aspetti di carattere auto applicativo e ricognizione delle norme della regolazione vigente aventi ad oggetto i medesimi aspetti

3.1 Nel presente paragrafo sono illustrati gli aspetti del CAM NC che presentano un elevato grado di dettaglio e la cui attuazione non richiede la definizione di criteri e/o modalità applicative da parte dell’Autorità. La trattazione è anche funzionale ad individuare le disposizioni della vigente regolazione che risulteranno superate dall’applicazione del CAM NC.

3.2 Tali aspetti riguardano:

- i prodotti di capacità oggetto di conferimento;
- la tempistica dei conferimenti;
- i meccanismi di conferimento;
- l’offerta di prodotti combinati (di seguito: *bundled*).

Prodotti di capacità oggetto di conferimento

3.3 L’attuale quadro normativo italiano prevede che, in corrispondenza dei punti di entrata interconnessi con l’estero, possa essere conferita:

- capacità continua di tipo annuale, per periodi di uno o più anni fino ad un massimo di cinque, nell’ambito del processo di conferimento pluriennale;
- capacità continua o interrompibile per periodi di un anno, ovvero di durata inferiore all’anno, nell’ambito del processo di conferimento annuale e inferiore all’anno.

I prodotti di capacità di durata inferiore all’anno sono i seguenti:

- semestrale (ottobre-marzo; aprile-settembre);
- trimestrale (ottobre-dicembre; gennaio-marzo; aprile-giugno; luglio-settembre);
- mensile (ciascun mese dell’anno termico).

3.4 Il set di prodotti standard di capacità che dovrà essere previsto in attuazione delle disposizioni del CAM NC si articola invece nelle seguenti tipologie:

- annuale, dall’1 ottobre;
- trimestrale (3 mesi consecutivi) dall’1 gennaio, dall’1 aprile, dall’1 luglio e dall’1 ottobre;
- mensile, dal giorno 1 di ciascun mese;
- giornaliero (dalle ore 6.00 alle ore 6.00 del giorno di calendario successivo);

- infragiornaliero.

Tempistica dei conferimenti

3.5 In base all'attuale regolazione, il processo di conferimento della capacità di trasporto ai punti di entrata si articola in:

- conferimento di capacità pluriennale, che si svolge dall'1 agosto al 31 agosto di ogni anno con avvio del servizio l'1 ottobre del secondo anno termico successivo;
- conferimento di capacità annuale, che si svolge dall'1 agosto al 31 agosto di ogni anno e, dal settimo giorno lavorativo di settembre al 25 del medesimo mese di settembre, con avvio del servizio il 1° ottobre dello stesso anno;
- conferimento di capacità per periodi di durata inferiore all'anno, che si svolge dal settimo giorno lavorativo di settembre al 25 di settembre di ogni anno, con avvio del servizio l'1 ottobre dello stesso anno, ovvero a partire dal primo giorno del mese in cui è compresa la data di decorrenza del contratto di importazione cui la richiesta si riferisce.

3.6 Qualora vi sia capacità disponibile si può anche svolgere ad anno termico avviato il conferimento di capacità di trasporto, su base continua e/o interrompibile per una durata massima pari alla parte restante del medesimo anno termico.

3.7 Le tempistiche da prevedere ai sensi del CAM NC sono invece riassunte nella seguente tabella:

Prodotto di capacità	Frequenza delle aste	Quantità allocabili nell'asta
Annuale	Annuale (1° lunedì di marzo)	Da 1 a 15 anni, a partire dall'1 ottobre successivo (ogni prodotto annuale è conferito indipendentemente dall'altro)
Trimestrale	Annuale (1° lunedì di giugno)	Da 1 a 4 trimestri del successivo anno termico
Mensile	Mensile (3° lunedì del mese precedente)	1 mese
Giornaliero	Giornaliera (16.30 del giorno precedente)	1 giorno
Infragiornaliero	Alle 00 di ogni ora h	capacità per l'ora h+ 4

Meccanismi di conferimento

3.8 La deliberazione n. 137/02 stabilisce che nei punti di entrata interconnessi con l'estero l'impresa di trasporto conferisca la capacità di trasporto con il seguente ordine di priorità:

- a) alla capacità richiesta dai soggetti titolari di contratti di importazione take or pay, che prevedano la consegna del gas presso il punto in oggetto, sottoscritti anteriormente al 10 agosto 1998, limitatamente alla quantità contrattuale media giornaliera;
 - b) alla capacità richiesta dai soggetti titolari di contratti di importazione pluriennali diversi da quelli di cui alla lettera a), limitatamente alla quantità contrattuale media giornaliera;
 - c) alle quote di capacità di durata annuale, corrispondenti a contratti di importazione, nonché ai soggetti di cui alle lettere a) e b), per la differenza tra la quantità contrattuale massima giornaliera e la quantità contrattuale media giornaliera;
 - d) alle quote di capacità di durata inferiore a un anno termico corrispondenti a contratti di importazione la cui decorrenza ovvero il cui incremento della capacità sia previsto ad anno termico avviato e la cui durata raggiunga almeno la fine dell'anno termico successivo all'anno in cui il conferimento ha effetto;
 - e) alle quote di capacità di durata inferiore a un anno termico, con priorità alle quote di maggiore durata all'interno dell'anno termico.
- 3.9 Nel caso in cui le capacità richieste siano superiori alle capacità di trasporto conferibili, l'impresa di trasporto ripartisce pro quota tali capacità nel rispetto delle priorità di accesso sopra elencate.
- 3.10 Inoltre, qualora nell'intero anno termico, o in periodi di esso, la capacità continua non sia sufficiente a coprire le richieste pervenute, è assegnata capacità di tipo interrompibile.
- 3.11 Qualora nell'ambito del processo di conferimento non venga confermata dal richiedente la capacità continua inizialmente richiesta e conferita, Snam Rete Gas procede al conferimento di tale capacità continua in sostituzione di eventuale capacità interrompibile conferita. Gli utenti eseguono la prenotazione delle capacità di trasporto entro le capacità conferite e la corrispondente programmazione delle consegne e delle riconsegne di gas. L'impresa di trasporto assegna a sua volta agli utenti le capacità prenotate ed esegue i programmi di consegna e di riconsegna secondo procedure stabilite nel codice di rete.
- 3.12 La deliberazione n. 137/02 stabilisce che l'impresa di trasporto renda disponibile per il servizio di trasporto interrompibile la capacità di trasporto che risulti non assegnata.
- 3.13 Il CAM NC non prevede criteri di priorità di conferimento e stabilisce che tutta la capacità continua esistente debba essere offerta tramite aste on-line trasparenti e non discriminatorie organizzate secondo norme definite con elevato grado di dettaglio per ciascun prodotto. Sulle modalità di dettaglio si rimanda al CAM NC, in questa sede giova solo richiamare che i prodotti annuali, trimestrali e mensili sono conferiti con aste organizzate secondo il meccanismo "*ascending clock*" a multiple sessioni di offerta. Per i prodotti giornalieri e infragiornalieri il meccanismo d'asta prescelto è quello del prezzo uniforme in un'unica sessione di offerta.

- 3.14 Le imprese di trasporto sono tenute ad offrire capacità interrompibile, ove possibile e almeno su base *day ahead* quando la capacità continua ad una interconnessione sia esaurita. Anche la capacità interrompibile deve essere offerta tramite asta, ad eccezione dei prodotti infra giornalieri, che possono essere conferiti con una procedura di over-nomination che deve svolgersi poco dopo la chiusura dell'asta per la capacità continua. I prodotti standard nonché i processi e le tempistiche d'asta sono gli stessi della capacità continua.

Prodotti bundled

- 3.15 I criteri di conferimento della capacità esistente definiti nella deliberazione 137/02 si riferiscono al conferimento di capacità in entrata presso i punti di ingresso della rete nazionale di trasporto interconnessi con l'estero.
- 3.16 Il CAM NC prevede invece che i trasportatori offrano congiuntamente capacità continua "*bundled*" ottenuta accorpando la capacità ai due lati dell'interconnessione in un unico prodotto che prevede la consegna del gas in un sistema e la riconsegna del gas nel sistema interconnesso e che possa essere comprato, nominato o scambiato con un'unica transazione. Gli utenti devono però continuare a stipulare due contratti separati con ciascuno dei trasportatori interessati.
- 3.17 Il CAM NC prevede le seguenti regole specifiche per l'offerta dell'eventuale parte di capacità continua ai due lati dell'interconnessione che non può essere accorpata perché la capacità è disponibile solo su uno dei due lati:
- nel caso di "*commercial mismatch*" causato da un contratto di capacità esistente ad un lato della interconnessione cui non corrisponde un contratto di pari durata o entità inferiori all'altro lato, la capacità non abbinabile può essere offerta solo fino alla scadenza del contratto medesimo;
 - nel caso di "*technical mismatch*" la capacità non abbinabile può essere offerta solo per un periodo massimo di un anno.
- 3.18 La capacità acquisita su base "*bundled*" non può essere scambiata "*unbundled*" sul mercato secondario. Un prodotto di capacità di lunga durata può invece essere ripartito in prodotti, sempre "*bundled*", di più breve durata, negoziabili sul mercato secondario.
- 3.19 Il CAM NC prevede, all'articolo 20, che gli utenti che alla data di entrata in vigore delle nuove regole siano parti di contratti di trasporto ad entrambi i lati di una interconnessione, si attivino per raggiungere, per via contrattuale, accordi l'accorpamento delle capacità in prodotti "*bundled*". Gli utenti e le imprese di trasporto devono dare notizia alle Autorità di regolazione degli accordi medesimi e i regolatori, a loro volta, devono produrre un report annuale ad ACER sui progressi compiuti in tale materia.

Aspetti che richiedono la definizione di criteri e/o modalità applicative da parte dell'Autorità

- 3.20 Nel presente paragrafo sono esaminati gli aspetti del CAM NC per la cui attuazione è necessaria la definizione di criteri e/o modalità applicative da parte

dell’Autorità, o per cui tale definizione si presenta opportuna in ragione del carattere generale della norma.

3.21 Tali aspetti riguardano:

- il conferimento delle “*competing capacities*”;
- la revisione degli attuali requisiti per l’accesso ai punti di entrata interconnessi con l’estero;
- l’orizzonte di conferimento della capacità e la quota riservata ai prodotti di breve durata;
- le modalità di selezione della piattaforma per il conferimento della capacità, gli obblighi informativi e il calcolo della capacità;
- gli aspetti economici e tariffari;
- l’estensione dell’applicazione delle disposizioni del CAM NC ai punti di entrata/uscita interconnessi con Paesi non appartenenti all’Unione europea;
- le modalità di applicazione in caso di conferimenti impliciti e limiti alla partecipazione alle aste.

3.22 Per ciascuno dei suddetti aspetti si evidenziano di seguito le disposizioni nazionali attualmente vigenti, le novità introdotte dal CAM NC ed i conseguenti possibili sviluppi della regolazione.

Il conferimento delle “competing capacities”

3.23 Il CAM NC prevede, al comma 8.2, che ogni asta relativa ad un prodotto di capacità debba allocare la capacità medesima indipendentemente da ogni altra asta, con la sola eccezione delle situazioni di “*competing capacity*” (definite come le situazioni nelle quali la capacità disponibile in un’asta relativa ad un punto non può essere conferita senza ridurre la capacità disponibile in un’asta relativa ad un altro punto). Il NC CAM prevede, per tali situazioni, la definizione da parte delle imprese di trasporto di modalità di conferimento ad hoc approvate dalle Autorità competenti.

3.24 Nell’attuale assetto del sistema gas italiano, lo scenario di “*competing capacity*” si potrebbe prefigurare appunto per l’assegnazione di capacità in entrata presso i punti di entrata di Mazara e Gela ove la capacità di trasporto del sistema a valle del punto fisico di interconnessione fra i gasdotti che si diramano da questi punti risultasse inferiore alla capacità dei medesimi gasdotti.

3.25 Tale situazione potrebbe coinvolgere altri punti della rete ad esempio a seguito della realizzazione di un nuovo punto di entrata od al potenziamento di uno esistente. La possibilità di “*mettere in competizione*” le capacità di trasporto relative a diversi punti di interconnessione nell’ambito della medesima procedura di conferimento farebbe emergere pertanto il valore della capacità per l’insieme dei medesimi punti fornendo indicazioni circa il valore di un eventuale potenziamento del sistema.

3.26 L’Autorità vede con favore la definizione di criteri per il conferimento delle “*competing capacities*” che prevedano l’assegnazione delle capacità medesime

in base ad un ordine di merito economico in quanto, oltre a consentire la risoluzione delle congestioni attraverso meccanismi di mercato, contribuirebbero alla formazione di segnali di prezzo idonei a fornire indicazioni circa il valore attribuito dal mercato all'eventuale potenziamento delle infrastrutture coinvolte.

Q.1 Si condivide l'opportunità di definire criteri per il conferimento delle "competing capacities" che prevedano l'assegnazione delle capacità medesime in base ad un ordine di merito economico?

Requisiti per l'accesso ai punti di entrata interconnessi con l'estero

- 3.27 I requisiti vigenti per l'accesso ai punti di entrata della rete di trasporto interconnessi con l'estero sono definiti nella deliberazione 137/02 e prevedono (oltre ai requisiti generali relativi alla presentazione di adeguate garanzie finanziarie, all'eventuale iscrizione all'elenco dei soggetti abilitati alla vendita e alle dichiarazioni e attestazioni di legge per la prevenzione di riciclaggio e terrorismo) il soddisfacimento di alcune condizioni specifiche.
- 3.28 Più in particolare, i soggetti che intendono richiedere l'accesso ai punti di entrata interconnessi con l'estero nell'ambito dei processi di conferimento della capacità esistente devono rispettare i seguenti requisiti:
- essere in possesso dell'autorizzazione all'attività d'importazione (ove previsto). In base alla nuova formulazione dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 164/00 introdotta dal decreto legislativo n.93/11, l'attività di importazione di gas naturale relativa a contratti di durata superiore ad un anno è soggetta ad autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico, mentre quella relativa a contratti di durata non superiore a un anno è soggetta solo a preventiva comunicazione al Ministero ed all'Autorità (con trenta giorni di anticipo) di alcuni degli elementi contrattuali;
 - essere titolari, alla data prevista per la richiesta di capacità di trasporto, di un contratto di importazione. Per richiedere capacità in corrispondenza di ciascun punto di entrata interconnesso con l'estero è necessario essere titolari di un contratto di importazione, ossia di un contratto di acquisto di gas naturale con consegna, presso il medesimo punto di entrata interconnesso con l'estero, della quantità di gas per la cui importazione viene richiesta capacità presso tale punto di entrata. Sono considerati titolari di contratti di importazione anche i soggetti titolari di accordi che prevedono impegni reciproci tra le parti finalizzati a rendere disponibile, al punto di entrata, la quantità di gas naturale per la cui importazione viene richiesta capacità. Se il punto di consegna è situato all'estero, il contratto di acquisto deve essere integrato da uno o più contratti di trasporto dal punto di consegna fino al punto di entrata, funzionali a rendere ivi disponibile per l'importazione in Italia la quantità di gas naturale per la cui importazione è richiesta capacità. La capacità può

essere quindi richiesta solo nei limiti di quantità massima e durata del corrispondente contratto di importazione.

- 3.29 La limitazione dell'accesso al servizio di trasporto alla sussistenza dei predetti requisiti attiene all'ambito degli obblighi di servizio pubblico in capo alle imprese di trasporto che non sono incisi dal NC CAM, come peraltro precisato al punto 9 del preambolo al medesimo network code. Si tratta tuttavia di verificare le motivazioni sottostanti l'adozione di tali requisiti e la loro compatibilità con il nuovo contesto delineato dal CAM NC.
- 3.30 Il rilascio dell'autorizzazione all'importazione è subordinato dalla legge (articolo 3 del decreto legislativo n. 164/00) al possesso dei seguenti requisiti da parte dei richiedenti:
- a) capacità tecniche e finanziarie adeguate al progetto di importazione;
 - b) idonee informazioni e garanzie circa la provenienza del gas naturale;
 - c) affidabilità dell'approvvigionamento, degli impianti di coltivazione e del sistema di trasporto.
- 3.31 Si tratta in sostanza di condizioni che costituiscono un ambito di verifica, affidato al Ministero dello Sviluppo Economico, funzionale alla tutela della sicurezza dell'approvvigionamento del sistema e che rispondono quindi a logiche diverse da quelle, essenzialmente di natura concorrenziale, poste alla base del disegno del CAM NC. Le medesime esigenze di tutela del sistema sono alla base anche del requisito relativo alla titolarità, alla data prevista per la richiesta di capacità di trasporto, di un contratto di importazione. Si consideri poi che il possesso dei predetti requisiti per la partecipazione alle procedure di conferimento risulta incompatibile con la gestione delle capacità in forma "bundled" che presupporrebbe la disponibilità di capacità di trasporto sino al punto di entrata del sistema italiano coerente con il contratto di approvvigionamento.
- 3.32 Al fine di conciliare le esigenze di tutela della sicurezza dell'approvvigionamento del sistema con quelle di natura concorrenziale del CAM NC sembrerebbe percorribile, anche da preliminari verifiche condotte con il Ministero dello Sviluppo Economico, l'ipotesi di rimuovere l'obbligo di presentare, in sede di richiesta di accesso ai punti di entrata interconnessi con l'estero, le attestazioni relative al possesso dell'autorizzazione all'attività di importazione ed alla titolarità di un contratto di importazione, fermo restando l'obbligo per l'utente di disporre dell'autorizzazione all'importazione (ove richiesta) nel momento in cui si concretizza l'importazione medesima. La richiesta di accesso al sistema di trasporto costituirebbe quindi un ambito di assunzione preventiva di diritti e impegni contrattuali, il cui effettivo esercizio sarebbe comunque subordinato al verificarsi delle condizioni stabilite dalla legge per l'utilizzo dei diritti medesimi.
- 3.33 A tale riguardo si ricorda che, in base all'articolo 28, comma 8, del decreto legislativo 93/11 i soggetti che effettuano importazioni in assenza dell'autorizzazione sono soggetti al potere sanzionatorio dell'Autorità.

- 3.34 La titolarità, alla data prevista per la richiesta di capacità di trasporto, di un contratto di importazione potrebbe essere invece mantenuta ai soli fini del conferimento della capacità non accorpabile di cui si è trattato al precedente punto 3.17.

Q.2 Si condividono gli orientamenti dell’Autorità in materia di requisiti per l’accesso ai punti di entrata della rete di trasporto interconnessi con l’estero?

L’orizzonte di conferimento della capacità e la quota riservata ai prodotti di breve durata

- 3.35 Il CAM NC stabilisce che la capacità esistente può essere offerta fino a 15 anni successivi ma che almeno il 20% della capacità totale è riservata a prodotti di breve e medio termine.

Più in particolare:

- il 10% è offerto per il medio termine: al massimo per 5 anni;
- il 10% è offerto per il breve termine: al massimo per prodotti trimestrali, che, si ricorda, sono conferiti nell’ambito di aste aventi frequenza annuale. Si tratta di quantitativi di default che possono essere aumentati previa consultazione degli stakeholder, allineamento tra i TSO interessati e approvazione delle Autorità interessate.

- 3.36 Il CAM NC prevede inoltre, al comma 8.9, che l’esatta quota di capacità da riservare a prodotti di medio e breve termine sia definita tenendo conto dell’esigenza di evitare preclusioni dei mercati a valle.

- 3.37 L’Autorità, in considerazione del fatto che, come ricordato, i meccanismi di “congestion management” risultano idonei a rendere inefficaci eventuali strategie di “capacity hoarding”, vede con favore la possibilità di procedere all’assegnazione della capacità su una base pluriennale fino a 15 anni, in quanto funzionale alla sicurezza e stabilità del sistema gas. Per lo stesso motivo non si ritiene inoltre opportuno aumentare i quantitativi di default di cui al precedente punto 3.35.

Le modalità di selezione della piattaforma, gli obblighi informativi e il calcolo della capacità

- 3.38 Per quanto attiene più specificatamente gli aspetti implementativi, il CAM NC prevede che le imprese di trasporto gestiscano i conferimenti nell’ambito di piattaforme che consentano la più ampia partecipazione al conferimento presso tutti i punti di entrata/uscita. L’Autorità ritiene che tale requisito possa essere soddisfatto prevedendo che Snam Rete Gas gestisca i conferimenti dei prodotti di capacità mediante la piattaforma europea PRISMA, alla quale partecipa, e che già utilizza per il conferimento di prodotti di capacità giornaliera.

- 3.39 Il CAM NC prevede, al comma 1 dell'articolo 20, che le imprese di trasporto e gli utenti che siano parti di un contratto esistente al momento dell'entrata in vigore del codice debbano cercare di raggiungere un accordo che favorisca l'accorpamento in capacità "*bundled*" delle capacità di cui dispongono e che diano notizia di tali accordi alle autorità di regolazione. Se, quindi, le modalità di accorpamento delle capacità oggetto di contratti esistenti è lasciata alla negoziazione delle parti coinvolte, il ruolo dell'Autorità, in quest'ambito, è limitato alla raccolta delle informazioni relative alla conclusione dei relativi accordi ai fini della successiva trasmissione all'ACER. A tal fine si ritiene opportuno prevedere uno specifico obbligo informativo in capo alle imprese di trasporto e agli utenti circa la conclusione degli accordi.
- 3.40 Il CAM NC prevede infine, al comma 3 dell'articolo 6, che l'Autorità, se ritenuto opportuno, possa avviare una consultazione degli utenti sulle modalità di calcolo delle capacità. L'Autorità intende richiedere all'impresa maggiore di trasporto informazioni ai fini di valutare l'opportunità di effettuare la citata consultazione ed invita anche gli utenti ad esprimere il loro punto di vista sulla materia.

Q.3 Si ritiene opportuno l'avvio da parte dell'Autorità di una consultazione degli utenti sulle modalità di calcolo delle capacità?

Aspetti economici e tariffari

- 3.41 Il CAM NC dispone che il prezzo di riserva delle aste sia costituito, per i prodotti *bundled*, dalla somma delle tariffe (di *entry* ed *exit*) approvate dalle autorità di riferimento per ciascun punto di interconnessione. Le scelte che il CAM NC pone in capo alle Autorità di regolazione relativamente agli aspetti economici e tariffari sono le seguenti:
- a) l'applicazione di prezzi fissi o variabili (art. 26.2 del CAM NC);
 - b) la ripartizione dei proventi delle aste (art. 26.5 del CAM NC);
 - c) i meccanismi di *under* e *over recovery* (art. 26.6 del CAM NC).
- 3.42 In particolare le disposizioni richiamate alla precedente lettera a) prevedono che il corrispettivo applicato alla capacità conferita nell'asta possa essere fisso (ossia consistente nella tariffa vigente nel momento dell'asta più il premio d'asta) o variabile (basato cioè sulla tariffa che sarà vigente al momento dell'utilizzo più il premio d'asta) o basato su disposizioni che tengano conto dello specifico assetto regolatorio.
- 3.43 Relativamente alla lettera b), il CAM NC stabilisce che i proventi derivanti dal prezzo di riserva dell'asta siano attribuiti all'impresa di trasporto in proporzione alla sua parte di tariffa nel prodotto *bundled*. I proventi relativi al premio d'asta devono essere suddivisi in base ad accordi tra le imprese di trasporto approvati dalle autorità di regolazione. In assenza di accordo tali proventi devono essere suddivisi in uguale proporzione tra le imprese di trasporto.

- 3.44 Relativamente alla lettera c) il CAM NC richiede alle autorità di regolazione di definire i meccanismi di *under* e *over recovery* e la destinazione dei ricavi che superano la tariffa applicata nel regime di *price cap*.
- 3.45 Gli orientamenti dell’Autorità relativamente agli aspetti economici e tariffari sopra richiamati saranno illustrati nell’ambito del procedimento di revisione delle tariffe di trasporto.

Estensione dell’applicazione delle disposizioni del CAM NC ai punti di entrata/uscita interconnessi con Paesi non appartenenti all’Unione europea

- 3.46 I requisiti per l’accesso ed i criteri di conferimento della capacità esistente definiti nella deliberazione 137/02 sono gli stessi per tutti i punti di entrata della rete nazionale di trasporto interconnessi con l’estero.
- 3.47 Il CAM NC si applica, invece, a tutti i punti di interconnessione tra reti di Stati Membri dell’Unione Europea, ed eventualmente, su decisione delle singole autorità di regolazione nazionali, alle interconnessioni con paesi non UE.
- 3.48 Nel caso italiano, i punti di entrata interessati dall’automatica applicazione del CAM NC sono quelli di Tarvisio e Gorizia che collegano il sistema nazionale dei gasdotti, rispettivamente, con i sistemi di trasporto del gas austriaco e sloveno. I punti di entrata non automaticamente interessati al CAM NC sono invece quelli di Passo Gries (al confine con la Svizzera), Mazara del Vallo (collegamento con l’Algeria) e Gela (collegamento con la Libia).
- 3.49 Per quanto sopra esposto si pone la necessità di individuare le disposizioni del CAM NC che si ritiene possano trovare efficiente applicazione anche presso i punti interconnessi con Paesi non appartenenti dell’Unione europea.
- 3.50 A tal fine rileva la considerazione che l’obiettivo della disciplina del CAM NC è quello di rimuovere, tramite norme comuni per il conferimento delle capacità di trasporto valide su entrambi i fronti di un punto di interconnessione, gli ostacoli al commercio transfrontaliero del gas nell’ambito del mercato europeo. Tali norme si inseriscono in un contesto evolutivo più ampio che prevede la formazione di centri di scambio (hub) del gas immesso in ciascun sistema di trasporto (di tipo entry-exit) collegati appunto attraverso i punti di interconnessione che sono oggetto della disciplina del CAM.
- 3.51 Ai fini della valutazione della possibile estensione delle norme definite nel CAM NC anche ai punti di interconnessione con paesi non appartenenti all’Unione europea, assume quindi rilevanza se siano essi funzionali al disegno europeo, cioè alla realizzazione di condizioni di accesso flessibile ai sistemi di trasporto al fine di consentire lo sviluppo degli scambi di gas fra mercati liberalizzati del gas naturale interconnessi dai medesimi sistemi.
- 3.52 I punti di interconnessione che collegano il sistema nazionale di trasporto con mercati liberalizzati del gas naturale sono i punti di Tarvisio, Passo Gries² e Gorizia.

² Per quanto riguarda il punto di entrata di Passo Gries, che interconnette il sistema italiano, attraverso il territorio svizzero, con la dorsale dei gasdotti provenienti dal Nord Europa, le potenzialità connesse

- 3.53 Nel caso dei punti di interconnessione presso paesi non appartenenti all'Unione europea diversi da Passo Gries (i punti di entrata di Mazara del Vallo e Gela), non sussiste invece la predetta condizione posto che i mercati a monte non presentano le dinamiche concorrenziali proprie dei mercati liberalizzati. L'eventuale estensione di tutte le disposizioni in materia di conferimento giornaliero della capacità di trasporto anche a tali punti di entrata non presenterebbe, pertanto, benefici rispetto agli obiettivi di sviluppo degli scambi di gas fra mercati liberalizzati, e, anche in virtù degli assetti dei diritti di trasporto nei sistemi ad essi interconnessi, potrebbe determinare inefficienze nella copertura dei costi di trasporto del sistema nazionale. Giova qui ricordare che i diritti di trasporto sui gasdotti esteri non appartenenti all'unione UE sono in genere attribuiti per volumi e durate pari o superiori ai contratti di approvvigionamento sottostanti e non risultano presenti, presso tali gasdotti, meccanismi di allocazione delle capacità basati su criteri di mercato o meccanismi di risoluzione delle capacità. Nella misura in cui la capacità del sistema nazionale sia almeno pari a quella del sistema estero interconnesso, il titolare dei diritti a monte avrebbe una sostanziale assicurazione circa la disponibilità di capacità al punto di entrata del sistema nazionale. Pertanto questo soggetto potrebbe richiederne il conferimento di giorno in giorno limitatamente alla quantità che intende utilizzare. Si configurerebbe quindi un sistema in cui la tariffa verrebbe corrisposta limitatamente alle capacità conferite giornalmente, ponendo criticità e incertezze nella copertura dei costi infrastrutturali e della stabilità dei ricavi delle imprese di trasporto.
- 3.54 È d'altra parte vero che un elevato grado di allineamento delle procedure di conferimento per tutti i punti di entrata e di uscita costituirebbe un elemento di maggiore efficienza complessiva della gestione dei conferimenti.
- 3.55 Alla luce di tali considerazioni emerge l'opportunità di valutare l'allineamento delle procedure di conferimento della capacità presso i punti di entrata di Mazara del Vallo e Gela con riferimento ai singoli aspetti del CAM NC.
- In particolare con riferimento agli aspetti individuati al punto 3.2:
- a) in questi punti sono già resi disponibili prodotti di capacità annuale, trimestrale e mensile. Si tratta quindi di valutare l'opportunità di introdurre prodotti giornalieri e infragiornalieri. Per le considerazioni espresse al punto 3.53 non si ritiene opportuno estendere l'offerta di questi prodotti ai punti di entrata di Gela e Mazara del Vallo;
 - b) l'adeguamento della tempistica dei conferimenti a quella prevista nel CAM NC risponde invece all'esigenza di perseguire efficienza nella gestione dell'accesso al servizio di trasporto;

all'assetto definito nel CAM NC possono trovare completo dispiegamento qualora le sue disposizioni trovino coerente applicazione nell'attribuzione dei dritti di trasporto nel tratto svizzero della dorsale. Vanno in tale direzione le disposizioni della deliberazione 537/2012/R/GAS con cui l'Autorità ha avviato gli atti funzionali ad avviare, con il coordinamento del Ministero dello sviluppo economico, la cooperazione con le amministrazioni competenti Svizzere nonché l'estensione al punto di interconnessione di Passo Gries delle regole per il conferimento giornaliero della capacità di trasporto previste per Tarvisio con la deliberazione 137/2013/R/GAS.

- c) l'adozione dei meccanismi d'asta previsti dal CAM NC potrebbe essere idonea a risolvere secondo criteri di mercato eventuali congestioni che dovessero verificarsi anche in questi punti ove la capacità a monte risultasse superiore a quella nel sistema italiano; in particolare l'introduzione di meccanismi d'asta sarebbe funzionale alla gestione delle situazioni di "*competing capacity*", trattate precedentemente, che potrebbero verificarsi proprio per i punti di Mazara e Gela;
 - d) la possibilità di offrire prodotti "*bundled*" presso i medesimi punti appare invece nell'immediato priva dei necessari presupposti e di difficile attuazione, stante il differente quadro regolatorio dei sistemi interconnessi.
- 3.56 Con riferimento agli aspetti individuati al punto 3.21 rilevano nell'ambito di questa valutazione i soli aspetti relativi ai requisiti per l'accesso, all'orizzonte di conferimento della capacità ed alla quota riservata ai prodotti di capacità di breve durata.
- 3.57 Circa gli aspetti relativi ai requisiti per l'accesso si ritiene che, fatte salve eventuali diverse valutazioni in relazione alla sicurezza degli approvvigionamenti espresse dalle amministrazioni competenti, non vi siano ragioni per prevedere un assetto diverso rispetto a quello previsto per i punti di interconnessione con Paesi appartenenti all'Unione Europea.
- 3.58 Con riferimento all'orizzonte temporale dei conferimenti si ritiene che la possibilità di estendere tale durata in accordo a quanto previsto dal CAM NC, oltre a consentire una maggiore stabilità dei ricavi per le imprese di trasporto, sia altresì funzionale alla gestione degli sviluppi della rete di trasporto anche sulla base di merito economico. Ciò infatti consentirebbe di determinare l'entità di nuova capacità da realizzare (ad esempio in relazione a nuove infrastrutture) attraverso meccanismi competitivi in un orizzonte di lungo termine estesi anche alle capacità esistenti ed eventualmente non conferite.
- 3.59 Infine, in relazione all'opportunità di mantenere una quota della capacità a disposizione per il conferimento di prodotti di breve termine, si ritiene che per i punti di Mazara e Gela non sussistano le ragioni di natura concorrenziale individuate dalla normativa europea. Pertanto si ritiene che l'intera capacità di questi punti possa essere conferita nell'orizzonte di 15 anni.

Q.4 Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in merito all'estensione dell'applicazione delle disposizioni del CAM NC ai punti di entrata/uscita interconnessi con Paesi non appartenenti all'Unione europea?

Modalità di applicazione in caso di conferimenti impliciti e limiti alla partecipazione alle aste.

- 3.60 Si segnala infine, sempre per quanto riguarda la delimitazione dell'ambito di applicazione, che il CAM NC prevede che l'Autorità possa decidere:

- di non applicare le disposizioni in materia di conferimento ove siano applicati metodi di conferimento implicito;
- di introdurre, previa consultazione degli utenti, misure per limitare la possibilità di partecipazione alle aste di capacità da parte di singoli utenti ove la stessa possa configurare barriere alla concorrenza nella fornitura dei mercati a valle.

3.61 L'Autorità non ravvisa al momento la necessità di intervenire sui temi richiamati al punto precedente ma non esclude che possano essere successivamente oggetto di regolazione, in un'ottica evolutiva, sulla base degli esiti della prima fase di implementazione.

4. Orientamenti in materia di gestione delle congestioni

4.1 Le linee guida europee per la gestione delle congestioni si applicano ai punti di interconnessione tra sistemi *entry-exit* adiacenti di due o più Stati Membri (o interni ai singoli stati) per i quali siano previste procedure di conferimento di capacità agli utenti.

4.2 Le disposizioni delle linee guida intervengono solo in caso di congestione contrattuale per rendere disponibile al mercato, tramite procedure di riconferimento, la capacità non utilizzata dagli utenti primari.

4.3 Più in particolare, il regolamento CMP prevede che i gestori dei sistemi di trasporto offrano, nell'ambito delle proprie procedure di assegnazione, l'eventuale capacità supplementare resasi disponibile per effetto dell'applicazione di una delle seguenti procedure di gestione delle congestioni:

- a) sistema di oversubscription e buy-back;
- b) rilascio di capacità;
- c) meccanismo "*use-it-or-lose-it*" di lungo termine;
- d) meccanismo "*use-it-or-lose-it*" su base "*day-ahead*".

4.4 La norma europea stabilisce che le misure di cui al punto precedente siano attuate a partire dall'1 ottobre 2013, ad eccezione del meccanismo di "*use-it-or-lose-it*" su base "*day-ahead*" che entra obbligatoriamente in vigore a partire dall'1 luglio 2016 per i soli punti di interconnessione nei quali, sulla base della relazione annuale di monitoraggio di ACER, la domanda continuerà a risultare superiore all'offerta.

4.5 Il presente capitolo illustra gli orientamenti dell'Autorità relativamente agli aspetti connessi con il recepimento nella regolazione nazionale delle procedure di gestione delle congestioni di cui alle precedenti lettere a), b) e c). Il recepimento del meccanismo di "*use-it-or-lose-it*" su base "*day-ahead*", alla luce della più lontana e ipotetica entrata in vigore, sarà oggetto di eventuali successive consultazioni dell'Autorità.

4.6 Il presente capitolo illustra inoltre alcune proposte dell'Autorità relative alla possibile evoluzione dell'approccio alla gestione della capacità che attengono allo stesso ambito di interesse delle linee guida europee per la gestione delle congestioni.

- 4.7 Occorre tuttavia segnalare che è attualmente in corso nell'ambito dell'Acer una discussione in merito alle disposizioni del regolamento CMP che richiedono, per l'implementazione, il coordinamento tra le Autorità di regolazione degli Stati Membri adiacenti finalizzata ad individuare interpretazioni comuni delle medesime disposizioni. Gli orientamenti illustrati nel presente capitolo potrebbero quindi essere eventualmente integrati o modificati per tenere conto degli esiti della discussione.

Sistema di oversubscription e buy-back

- 4.8 Il regolamento CE n. 715/2009 prevede, al punto 2.2.2, comma 1 dell'Allegato I, che le imprese di trasporto predispongano una proposta relativa all'introduzione di un sistema di *oversubscription* e *buy-back*, basato su incentivi, per l'offerta di capacità di trasporto supplementare su base continua ai punti di interconnessione della rete nazionale con reti di trasporto di altri Stati Membri dell'Unione Europea.
- 4.9 Ai sensi della medesima disposizione la proposta è implementata a seguito di approvazione da parte dell'Autorità, nell'ambito di un procedimento che prevede anche la consultazione delle Autorità di regolazione degli Stati membri confinanti.
- 4.10 Nel contesto regolatorio italiano le previsioni della citata disposizione possono trovare attuazione, mediante la procedura prevista dalla deliberazione ARG/gas 55/09, nell'ambito di un procedimento di modifica del codice di rete di Snam Rete Gas.
- 4.11 L'Autorità ha pertanto invitato Snam Rete Gas a predisporre una proposta di modifica/integrazione del proprio codice di trasporto ed a trasmetterla all'Autorità stessa previa effettuazione della consultazione prevista dalla deliberazione ARG/gas 55/09.

Rilascio di capacità

- 4.12 Il regolamento CE n. 715/2009 prevede, al punto 2.2.4 dell'Allegato I, che i gestori dei sistemi di trasmissione accettino qualsiasi rilascio di capacità continua concessa contrattualmente ad un utente in un punto di interconnessione, ad eccezione del rilasci di prodotti di capacità dalla durata pari o inferiore a un giorno.
- 4.13 L'utente della rete conserva i diritti e gli obblighi connessi con il contratto finché la capacità non sia riassegnata dal gestore del sistema di trasporto e nella misura in cui la capacità non sia riassegnata. La capacità rilasciata si considera riassegnata solamente una volta che l'intera capacità eventualmente disponibile sia stata assegnata. Le modalità e le condizioni specifiche per il rilascio di capacità sono subordinate all'approvazione dell'Autorità.
- 4.14 In materia di rilascio di capacità, l'Autorità ha definito disposizioni per una sua prima applicazione nell'ambito delle linee guida in materia di allocazione della capacità giornaliera per il trasporto di gas tra il punto di scambio austriaco ed il sistema gas italiano via Tarvisio (approvate con la deliberazione 83/2013/R/gas). A tale riguardo va innanzitutto richiamato che l'Autorità, d'accordo con

l'autorità di regolazione austriaca, ha previsto che la capacità di trasporto possa essere rilasciata anche su base *day ahead* e sia conseguentemente resa disponibile nell'ambito delle procedure di conferimento giornaliere.

4.15 Ai fini della completa definizione dei criteri di gestione del rilascio della capacità occorre poi definire alcuni ulteriori aspetti le cui modalità applicative sono ancora oggetto di discussione a livello europeo.

4.16 Un primo aspetto riguarda i limiti e le modalità con le quali l'utente che ha rilasciato la capacità può esercitare i relativi diritti di utilizzo. Si tratta in particolare di definire se e fino a quando l'utente possa "riprendere" la capacità precedentemente rilasciata ai fini del suo utilizzo o per la cessione nel mercato secondario. Le disposizioni europee richiamate al punto 4.13 pongono come unici limiti all'esercizio del diritto connesso al contratto di trasporto la riassegnazione della capacità e la misura in cui la capacità sia riassegnata. Si ritiene pertanto che sia conforme alle previsioni del Regolamento consentire all'utente di "riprendere" la capacità precedentemente rilasciata in ogni momento purché al di fuori dell'arco temporale in cui tale capacità non sia oggetto di procedure di conferimento e nella misura in cui non sia stata riassegnata nell'ambito delle stesse procedure. Tale arco temporale può essere individuato tra il momento di pubblicazione, da parte dell'impresa di trasporto, delle capacità oggetto di conferimento e la conclusione della procedura di conferimento.

Giova osservare che in ambito comunitario è stato anche ipotizzato un assetto che restringe ulteriormente la possibilità per l'utente di "riprendere" la capacità rilasciata. In particolare sarebbe consentito all'utente di "riprendere" la capacità solo dopo la conclusione delle relative procedure di conferimento anche ove esse si aprano (con la pubblicazione) in un momento successivo al rilascio. Risulterebbe quindi compressa la possibilità per l'utente di esercitare i propri diritti sulla capacità eventualmente alla sola fase successiva al termine delle procedure di conferimento. Tale interpretazione appare, tuttavia, in contrasto con la disposizione del Regolamento nella parte in cui prevede espressamente che l'utente mantenga i diritti sulla capacità finché essa non si riassegnata.

4.17 Un secondo aspetto riguarda la priorità di riassegnazione della capacità nel caso in cui essa sia stata rilasciata da parte di più utenti e non risulti completamente riassegnata a terzi. E' una scelta che, evidentemente, deve essere coordinata tra sistemi interconnessi ai fini della gestione del rilascio di prodotti *bundled*. Su questo punto a livello comunitario sono in discussione due criteri: uno basato sul meccanismo pro-rata e l'altro basato sull'ordine temporale di rilascio (c.d. *time stamp*). A favore del criterio del *time stamp* è stato osservato che esso incentiverebbe l'anticipo del rilascio della capacità, agevolando pertanto l'accesso dei terzi. Nel caso in esame, l'Autorità ritiene che il meccanismo *pro rata* presenti vantaggi in termini di semplicità di gestione specialmente per i rilasci di capacità su base *day ahead* che, probabilmente, potrebbero essere presentati da più utenti nell'arco di un breve periodo prima dell'avvio delle relative procedure di conferimento. D'altra parte, nel caso in esame, i vantaggi connessi con un rilascio anticipato (incentivato dal meccanismo *time stamp*) appaiono piuttosto limitati se si considera che:

- ad un anticipo del rilascio non corrisponde un anticipo del conferimento, posto che le capacità rilasciate sono rese disponibili nell'ambito delle medesime procedure previste dal CAM NC e quindi secondo tempistiche definite;
- nel caso in cui fosse consentito all'utente di "riprendere" la capacità rilasciata in ogni momento (come prospettato al punto 4.16), tale previsione potrebbe incentivare rilasci di capacità al solo scopo di acquisire una priorità di riassegnazione nell'evenienza in cui per l'utente non sia più conveniente "riprenderla".

4.18 Un terzo aspetto riguarda il prezzo, o la riduzione del costo, da riconoscere all'utente nel caso in cui la capacità rilasciata risulti riassegnata a terzi. A tale riguardo occorre innanzitutto chiarire che si tratta di una scelta che non richiede, anche per prodotti *bundled*, un coordinamento tra sistemi interconnessi. La definizione di questo aspetto incide sulla decisione dell'acquisto della capacità di trasporto (in generale per contratti di durata superiore al giorno) in quanto essa sconta una valutazione dei possibili costi derivanti da un suo parziale utilizzo nonché i rischi, e le opportunità, connessi alle variazioni di prezzo della capacità stessa nell'orizzonte temporale di efficacia del contratto. Rileva ai fini della valutazione l'assetto, mutato con l'introduzione delle disposizioni del CAM NC e delle norme in materia di risoluzione delle congestioni, che prevede la valorizzazione della capacità con criteri di mercato e la rimozione delle barriere all'accesso attraverso la messa a disposizione, con i diversi meccanismi previsti, della capacità di trasporto conferita e non utilizzata. La scelta del valore da riconoscere ai soggetti che rilasciano capacità, nel caso in cui sia riassegnata, influenzando anche le dinamiche del mercato secondario, incide quindi sull'opportunità connessa alla sottoscrizione dei relativi contratti e alla loro funzione di copertura rispetto alle variazioni di prezzo della capacità.

Ciò detto, l'Autorità è orientata a prevedere un assetto in base al quale, non essendo più possibile operare il trattenimento contrattuale della capacità, all'utente della capacità sia riconosciuto l'intero valore della capacità riassegnata (determinato come somma fra prezzo di riserva e premio d'asta, entrambi per la quota di competenza dell'impresa di trasporto che gestisce il sistema nazionale) fermo restando l'obbligo per detto utente di pagare la capacità rilasciata. In altri termini all'utente sarebbe riconosciuto se positivo il saldo netto fra il valore della capacità riassegnata e il costo contrattuale della capacità rilasciata, ovvero gli sarebbe applicato tale saldo netto se negativo.

Un diverso assetto basato ad esempio sul riconoscimento del solo prezzo di riserva inciderebbe negativamente sull'equilibrio economico dei contratti di capacità potendo in ultima analisi presentare criticità circa la stabilità dei ricavi dell'impresa di trasporto connessa alla riduzione delle capacità conferite nel medio/lungo termine e comunque ad aumentare i costi di transazione portando ad un ingiustificato e più frequente ricorso a meccanismi di riassegnazione secondaria.

4.19 L'Autorità intende inoltre valutare la possibilità di prevedere l'applicazione da parte dell'impresa di trasporto all'utente che ha rilasciato capacità di trasporto, in caso di riassegnazione. Tale corrispettivo, applicato alla capacità riassegnata, sarebbe funzionale alla copertura dei costi amministrativi e di gestione delle

procedure di rilascio e riassegnazione della capacità alla stregua dei costi riconosciuti alle imprese che gestiscono piattaforme di negoziazione centralizzata.

Q.5 Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in merito alla gestione del rilascio di capacità?

Meccanismo "use-it-or-lose-it" di lungo termine

- 4.20 Il regolamento CE n. 715/2009 prevede, al punto 2.2.5 dell'Allegato I che le autorità di regolazione impongano ai gestori dei sistemi di trasporto di ritirare parzialmente o in toto la capacità contrattuale sistematicamente sottoutilizzata in un punto di interconnessione da un utente della rete laddove quest'ultimo non abbia offerto la propria capacità non utilizzata a condizioni ragionevoli e laddove altri utenti della rete richiedano capacità continua. In particolare, la capacità contrattuale si ritiene sistematicamente sottoutilizzata se:
- l'utente utilizza, in media, meno dell'80 % della sua capacità contrattuale, nei periodi tra l'1 aprile ed il 30 settembre e tra l'1 ottobre ed il 31 marzo, a fronte di un contratto con durata effettiva superiore a un anno senza un'adeguata giustificazione, o
 - ricorre sistematicamente a una re-nomination verso il basso relativamente ad una percentuale prossima al 100 % della sua capacità contrattuale.
- 4.21 Il regolamento prevede che, per effetto del ritiro, l'utente perde parzialmente o completamente la capacità contrattuale per un dato periodo di tempo o per la restante durata contrattuale effettiva. L'utente della rete conserva tuttavia i diritti e gli obblighi contrattuali finché la capacità non è riassegnata e nella misura in cui la capacità non sia riassegnata.
- 4.22 L'attuale regolazione in materia di "use-it-or-lose-it" si limita a quanto disposto al comma 15.4 della deliberazione n. 137/02 che prevede che l'impresa di trasporto renda disponibile per il servizio di trasporto interrompibile la capacità che risulta non assegnata.³ L'assetto attualmente vigente dovrà essere integrato al fine di implementare le più stringenti disposizioni del regolamento CMP.
- 4.23 L'implementazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine richiede la definizione da parte dell'Autorità dei criteri per la determinazione:
- delle "condizioni ragionevoli" di offerta della capacità non utilizzata;
 - della quota di capacità da ritirare all'utente in caso di sottoutilizzo della capacità contrattuale;

³ Il codice di rete di Snam Rete Gas attualmente in vigore prevede, in attuazione della disposizione di cui al comma 15.4 della deliberazione n. 137/02, che nei punti di entrata interconnessi con l'estero, ove sia stata conferita l'intera capacità di trasporto, il trasportatore sia tenuto a rendere disponibile su base mensile la capacità di trasporto non programmata. Gli utenti titolari sono in ogni caso tenuti al pagamento del corrispettivo per l'intera capacità ad essi conferita (ivi compresa la rispettiva quota parte della capacità non programmata)

- della durata del ritiro.
- 4.24 Per quanto riguarda i criteri di determinazione delle “condizioni ragionevoli” di offerta si possono individuare tre aspetti; il prezzo d’offerta, le modalità d’offerta e il tipo di prodotto di capacità offerta.
- Circa il prezzo di offerta occorre rilevare che per l’utente la disponibilità di capacità costituisce un costo fisso, cioè indipendente dall’utilizzo. Sotto questo aspetto, l’utente avrebbe beneficio a vendere la capacità a qualsiasi prezzo riducendo comunque il proprio costo. Si ritiene pertanto che, per quanto riguarda il prezzo, il criterio in esame sia soddisfatto ove l’utente offra la capacità non utilizzata ad un prezzo non superiore al prezzo di riserva previsto nel conferimento di prodotti di capacità primaria di uguale durata.
- Circa le modalità di offerta si ritiene che esse debbano consentire la più ampia partecipazione possibile dei soggetti interessati e debbano essere pertanto adeguatamente pubblicizzate prevedendo un termine per la presentazione delle richieste di acquisto coerente con il tipo di prodotto offerto. Inoltre le modalità di offerta non dovranno contenere disposizioni idonee a limitare ingiustificatamente l’accesso alle procedure.
- Circa la tipologia del prodotto oggetto di offerta, non si ritiene in prima applicazione, di prevedere limitazioni alla possibilità di offrire la capacità come prodotto di breve durata sino al prodotto giornaliero *day-ahead*. L’opportunità di prevedere ulteriori limitazioni e prescrizioni a questo riguardo potrà infatti essere valutata solo sulla base della presenza di congestioni.
- 4.25 In considerazione del fatto che il nuovo assetto normativo introdotto dalle disposizioni europee ha definito un contesto nel quale è resa inefficace la restrizione del diritto all’accesso di terzi tramite pratiche di “*capacity hoarding*”, si ritiene che le disposizioni in materia di mancato utilizzo della capacità debbano prevedere penalizzazioni equilibrate, che sanzionino la effettiva volontà di non offrire la capacità non utilizzata senza tuttavia disincentivare la richiesta da parte degli utenti di capacità di lungo termine.
- 4.26 Si ritiene a tal fine opportuno prevedere che, qualora ricorrano le condizioni di sottoutilizzo previste dal regolamento CMP (illustrate al precedente paragrafo 4.20) all’utente venga ritirata, per la restante durata contrattuale, una quota di capacità corrispondente a quella non utilizzata
- 4.27 Per quanto attiene ai criteri per il ritiro della capacità relativa ai prodotti *bundled* transfrontalieri, l’Autorità avvierà, tenendo conto dei contributi ricevuti nell’ambito della presente consultazione, le necessarie azioni di coordinamento con le Autorità dei paesi confinanti.

Q.6 Si condividono gli orientamenti dell’Autorità in materia di implementazione del regolamento CMP?

Ottica evolutiva per la gestione della capacità

- 4.28 L’Autorità ritiene che, in un’ottica evolutiva, potrebbero essere introdotte disposizioni volte ad impedire strutturalmente la possibilità di congestioni contrattuali. Tale obiettivo potrebbe essere perseguito prevedendo che:

- a) l'impresa di trasporto offra nell'ambito delle procedure giornaliere l'intera capacità non programmata dagli utenti presso un punto di entrata/uscita;
 - b) l'impresa di trasporto riconosca all'utente, la cui capacità non programmata risultasse conferita a terzi nell'ambito delle procedure giornaliere, il valore della capacità determinato in esito delle medesime procedure;
 - c) l'utente mantenga il diritto di utilizzare (rinominare) la capacità non programmata e non conferita a terzi.
- 4.29 Si tratta di un meccanismo in linea con i principi del *day ahead use it or lose it* previsto al punto 2.2.2, comma 1 dell'Allegato I, del Regolamento CE n. 715/2009, la cui attuazione è vincolante dall'1 luglio 2016 in presenza del permanere di condizioni di congestione del punto di entrata (precisate al paragrafo 1 del citato punto 2.2.2). Nell'assetto prospettato, i principi del Regolamento sono integrati prevedendo l'obbligo per l'impresa di trasporto di rendere disponibile per il conferimento a terzi l'intera capacità non programmata in luogo di una capacità pari al massimo al 10% di quella di cui l'utente dispone (come determinata sulla base dei limiti di rinomina imposti al paragrafo 3 del citato punto 2.2.2).
- 4.30 L'assetto descritto (organizzato secondo il principio riassumibile come: *use it or get paid for it*) consente di conciliare l'esigenza di rimuovere le barriere all'accesso di terzi alla capacità di trasporto con i rischi connessi alla sottoscrizione di contratti di trasporto (*ship or pay*) di durata superiore al giorno. Tali contratti, infatti, potrebbero essere visti come forma di "copertura" rispetto alle variazioni del prezzo della capacità di trasporto su base giornaliera. La riduzione dei costi, per l'utente, associato al rischio di mancato utilizzo della capacità e, per il sistema, associato alla presenza di possibili barriere all'accesso, connessi ai conferimenti di prodotti di capacità di maggiore durata consente di attribuire maggiore valore ai medesimi prodotti anche a vantaggio della stabilità e continuità dei ricavi delle imprese di trasporto.
- 4.31 L'Autorità intende prevedere l'introduzione dell'assetto descritto nel presente paragrafo a partire dall'anno termico 2014-2015, coordinandosi a tal fine con le autorità di regolazione dei sistemi interconnessi. I diritti di tipo *use it or get paid for it* sarebbero applicati a tutte le capacità comprese quelle conferite anteriormente all'1 ottobre 2014.

Q.7 Si condivide l'ottica evolutiva prefigurata dall'Autorità? Si ritiene adeguata la tempistica proposta per la sua attuazione?

5 Tempistiche di attuazione e disciplina transitoria

- 5.1 Le disposizioni del CAM NC costituiscano un assetto dei mercati idoneo a promuoverne la concorrenzialità e l'economicità attraverso la rimozione di barriere all'accesso secondo criteri armonizzati a livello europeo. Pertanto l'Autorità vede con favore la possibilità di anticiparne l'efficacia, pur con la

necessaria gradualità, anche anticipatamente rispetto alla decorrenza vincolante dell'1 novembre 2015.

- 5.2 Si ritiene invece che la decorrenza dell'1 ottobre 2013 per le disposizioni in materia di gestione delle congestioni sia difficilmente anticipabile tenuto conto delle tempistiche per il necessario aggiornamento dei sistemi di gestione.
- 5.3 Si illustrano di seguito gli orientamenti dell'Autorità relativi alle tempistiche di attuazione del CAM NC ed alle norme di progressivo raccordo tra l'attuale disciplina e il nuovo meccanismo.

Tempistiche di attuazione

- 5.4 L'Autorità ritiene che esistano condizioni tecniche e ragioni di opportunità a favore di una loro applicazione anticipata, ancorché graduale, delle disposizioni del CAM NC rispetto alla scadenza dell'1 novembre 2015.
- 5.5 Le condizioni tecniche sono costituite dall'avvenuto avvio della piattaforma europea PRISMA per il conferimento della capacità transfrontaliera, istituita dalle principali imprese di trasporto europee, mediante la quale possono essere già gestiti, secondo le procedure definite nel CAM NC, i conferimenti dei prodotti di capacità pari o superiore al giorno gas.
- 5.6 Le ragioni di opportunità risiedono invece nell'interesse del sistema gas all'introduzione, quanto prima possibile di meccanismi di accesso al sistema di trasporto basati su criteri competitivi di mercato.
- 5.7 L'applicazione di tali criteri comporterebbe benefici al sistema anche nel caso in cui la decisione di anticipare in Italia le nuove modalità di conferimento non fosse adottata anche dalle autorità di regolazione competenti per i sistemi interconnessi e fosse conseguentemente possibile, nella fase iniziale, solo il conferimento di capacità in forma "unbundled". L'Autorità intende comunque avviare da subito iniziative di coordinamento con le autorità dei Paesi interessati affinché si pervenga quanto prima possibile all'implementazione completa del CAM NC anche per prodotti "bundled".
- 5.8 Del resto le previsioni del CAM NC hanno già trovato una prima applicazione nella regolazione italiana con l'introduzione delle procedure di conferimento delle capacità su base giornaliera presso i punti di interconnessione di Tarvisio, Passo Gries e Gorizia intervenuta nell'ambito del procedimento avviato con la deliberazione 80/2012/R/gas.
- 5.9 Relativamente alle possibili tempistiche di attuazione, in considerazione del fatto che il CAM NC prevede che i prodotti annuali e trimestrali siano conferiti tramite aste da tenersi rispettivamente nei mesi di marzo e giugno di ciascun anno, l'Autorità ritiene che i conferimenti di questi prodotti possano essere implementate già a partire dalla prossima scadenza utile prevedendo cioè:
- l'avvio da marzo 2014 delle aste annuali per il prodotto annuale (fino a 15 anni a partire dall'1 ottobre 2014 con la riserva del 20% prevista dal CAM per i prodotti di più breve durata);
 - l'avvio da giugno 2014 delle aste annuali per il prodotto trimestrale (sempre con prima decorrenza dall'1 ottobre 2014).

Tale percorso consentirebbe di anticipare di due anni le scadenze disposte dal NC CAM con il conferimento delle capacità secondo le procedure ivi definite per l'anno termico 2014/2015 e i successivi.

- 5.10 Un criterio di base del CAM NC presente anche nella regolazione nazionale prevede che le procedure di conferimento dei prodotti di capacità inferiore si svolgano solo a conclusione del conferimento di prodotti di durata superiore. L'Autorità è orientata a prevedere l'introduzione delle aste per il conferimento dei prodotti mensili già nel corso dell'anno termico 2013/2014, cioè anche per le capacità disponibili precedentemente all'1 ottobre 2014.
- 5.11 Tale scelta comporterebbe la necessità di rimuovere le possibili interferenze con le procedure di conferimento di prodotti di maggiore durata attualmente previste. Le procedure che andrebbero a tal fine eliminate sono quelle per il conferimento dei prodotti trimestrale (3 mesi consecutivi) con decorrenze dall'1 gennaio, dall'1 aprile, dall'1 luglio e dall'1 ottobre.
- 5.12 In ogni caso l'effettiva possibilità di introdurre le procedure di conferimento di prodotti mensili di capacità sconta le necessarie tempistiche di adeguamento da parte dell'impresa maggiore di trasporto dei sistemi informatici.
- 5.13 L'introduzione anticipata di prodotti infragiornalieri non comporta le criticità sopra individuate con riferimento ai prodotti mensili circa l'interferenza con le attuali procedure di conferimento di prodotti di durata superiore. Tuttavia il prodotto infragiornaliero assume rilevanza nell'ambito della gestione del bilanciamento delle reti di trasporto e pertanto le tempistiche della sua introduzione dovranno essere coordinate con le necessarie modifiche del bilanciamento per le quali l'Autorità ha avviato un procedimento con la deliberazione 538/2012/R/gas. A questo procedimento si rimanda, quindi, per la valutazione dell'opportunità e della possibilità di un eventuale anticipo delle tempistiche previste dal NC CAM per l'avvio delle procedure di conferimento per tale prodotto.

Disciplina transitoria

- 5.14 Il passaggio alla nuova modalità di conferimento della capacità comporta la necessità di definire norme di progressivo raccordo tra l'attuale disciplina e il nuovo meccanismo del CAM NC. Si individuano due aspetti che occorre considerare.
- 5.15 Il primo aspetto riguarda le previsioni del CAM NC che prevedono che una quota della capacità sia disponibile solo per periodi di breve durata, come richiamato al punto 3.35. Il conferimento delle capacità pluriennali relative al quinquennio 2015/2016 – 2019/2020 nell'ambito delle procedure del prossimo agosto potrebbe ridurre l'entità della capacità disponibile per periodi di breve durata. Si ritiene pertanto opportuno prevedere che già per le prossime procedure di conferimento per periodi pluriennali possa essere introdotto, per quanto applicabile, il limite previsto dal CAM NC. Posto che nel prossimo mese di agosto saranno in conferimento le capacità per gli anni termici dal 2015/2016 al 2019/2020, si potrebbe quindi prevedere che le capacità conferibili, in questa procedura, siano pari, per ciascun punto di entrata, a:

- a) per gli anni termici 2015/2016 – 2017/2018, la differenza fra la capacità disponibile e il minor valore fra la capacità disponibile ed il 10% della capacità tecnica;
- b) per gli anni termici 2018/2019 e 2019/2020, la differenza fra la capacità disponibile e il minor valore fra la capacità disponibile ed il 20% della capacità tecnica.

Tale previsione potrebbe essere oggetto di un primo intervento da adottarsi in tempo utile per lo svolgimento dei prossimi conferimenti pluriennali. A tal fine, sul presente punto si invitano gli utenti a trasmettere le proprie osservazioni entro l'8 luglio 2013.

- 5.16 In Appendice sono riportati alcuni grafici relativi alla capacità tecnica in ingresso ai punti di entrata della rete nazionale, alla capacità già conferita per gli anni termici dal 2015-2016 al 2019-2020 ed alla capacità disponibile per il conferimento, distinguendo tra conferibile *long term* e *short term* (a sua volta distinta in annuale, fino a un massimo di 5 anni di anticipo, e trimestrale) sulla base delle previsioni del CAM NC richiamate al punto 3.35. Le medesime informazioni sono riportate per il gasdotto TAG nell'ipotesi che siano applicate le previsioni del CAM NC al punto di uscita di Arnoldstein interconnesso con il sistema italiano presso il punto di entrata di Tarvisio.
- 5.17 Un secondo aspetto riguarda gli effetti del superamento dei criteri di priorità di conferimento oggi vigenti sui contratti di importazione pluriennale in essere. Nell'assetto attuale i titolari di contratti di importazione godono di diritti di priorità di accesso alla capacità di ingresso nel sistema di trasporto italiano, che assicurano loro di ottenere la capacità necessaria per la loro esecuzione anche se la durata del contratto sul lato italiano (limitata in un orizzonte di sette anni) risulta inferiore a quella del contratto a monte (commisurata generalmente alla durata del contratto di importazione).
- 5.18 Con l'introduzione delle disposizioni del CAM NC questa forma di assicurazione viene meno. Posto che ciò probabilmente non comporta criticità circa l'esecuzione dei contratti (tenuto conto dei meccanismi di congestion management che consentirebbero comunque all'utente di immettere nella rete italiana i volumi oggetto dei contratti a monte) si ritiene comunque opportuno tutelare l'eventuale esigenza degli utenti di perseguire un assetto contrattuale dei diritti a valle allineato in termini di durata e capacità con i diritti a monte. Al paragrafo 3.34 si è prospettata la possibilità di mantenere il requisito del possesso del contratto di importazione in relazione alla capacità oggetto di "contractual mismatch". Tale capacità verrebbe quindi conferita tramite le procedure d'asta prevedendo la partecipazione dei soli soggetti che dispongono (direttamente o indirettamente tramite il contratto di approvvigionamento) delle capacità a monte. Tale assetto appare idoneo a tutelare le esigenze sopra considerate. Ove anche in esito alla presente consultazione risultasse opportuno rimuovere anche in caso di "contractual mismatch" il requisito di accesso relativo alla disponibilità di un contratto di importazione, al fine di tutelare le esigenze discusse al punto precedente, potrebbe essere opportuno prevederne l'eliminazione (nel caso in esame) a valle della prima procedura di conferimento per periodi pluriennali.

Q.8 Si condividono le tempistiche proposte e gli orientamenti relativi alla disciplina transitoria?

APPENDICE

Capacità tecnica in ingresso ai punti di entrata della rete nazionale, capacità già conferita per gli anni termici dal 2015-2016 al 2019-2020 e capacità disponibile per il conferimento (distinguendo tra conferibile long term e short term annuale e trimestrale). Al fine di facilitare il confronto è stata utilizzata la medesima scala di valori per tutti grafici (ad eccezione di quello relativo al punto di entrata di Gorizia). La fonte dei dati elaborati sono i siti internet delle società Snam Rete Gas e Tag.





