

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

114/2018/R/GAS

**REVISIONE DEI PROCESSI DI DEFINIZIONE DEI
RAPPORTI COMMERCIALI TRA UTENTI DEL
BILANCIAMENTO E UTENTI DELLA DISTRIBUZIONE
REVISIONE DEI PROCESSI DI CONFERIMENTO DELLA
CAPACITÀ AI PUNTI DI RICONSEGNA DELLA RETE DI
TRASPORTO**

*Documento per la consultazione
Mercato di incidenza: gas naturale*

1 marzo 2018

Premessa

Con il presente documento si intende sottoporre a consultazione gli orientamenti dell'Autorità sulla revisione di due processi tra loro correlati: il processo di mappatura dei rapporti commerciali tra utenti del bilanciamento e utenti della distribuzione e il processo di conferimento della capacità di trasporto ai punti di riconsegna della rete di trasporto interconnessi con impianti di distribuzione e i relativi punti di uscita.

Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità, a tutti i soggetti interessati, di formulare osservazioni e proposte in merito agli argomenti trattati.

Per facilitare la raccolta e il confronto tra le osservazioni pervenute si richiede di rispondere per quanto possibile agli spunti proposti, limitando le osservazioni di carattere generale a quanto non già coperto da tali risposte.

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, per iscritto, possibilmente in formato elettronico, le loro osservazioni e le loro proposte entro e non oltre il 6 aprile 2018.

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 sono 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 di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Mercati Energia all'Ingrosso e Sostenibilità Ambientale
Unità Mercati gas all'ingrosso

Piazza Cavour 5 – 20121 Milano

tel. 02.655.65.284/290

fax 02.655.65.265

e-mail: mercati-ingrosso@arera.it

sito internet: www.arera.it

INDICE

1	Introduzione	4
2	Inquadramento regolatorio.....	5
2.1	<i>Rapporti commerciali tra UdB eUdD</i>	5
2.2	<i>Conferimento della capacità di trasporto ai punti di uscita e ai city gate</i>	6
3	Nuova disciplina dei rapporti commerciali	10
3.1	<i>Informazione sulla sussistenza di un contratto di bilanciamento e trasporto - accreditamento degli UdB al SII</i>	10
3.2	<i>Descrizione del processo</i>	10
3.3	<i>Mancata chiusura della filiera</i>	12
3.4	<i>Modalità di implementazione e collaudo funzionale</i>	13
3.5	<i>Nuovo assetto delle responsabilità</i>	13
4	Nuova disciplina del conferimento di capacità ai <i>city gate</i> e ai relativi punti di uscita	14
4.1	<i>Automazione e semplificazione del processo</i>	15
4.2	<i>Determinazione della capacità associata al singolo PdR</i>	16
4.3	<i>Determinazione della capacità conferita ad un UdB</i>	17
4.4	<i>Determinazione del corrispettivo di capacità</i>	18
4.5	<i>Estensione della metodologia ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto</i> 19	
5	Tempistiche	19

1 Introduzione

Con il presente documento si intende sottoporre a consultazione gli orientamenti dell’Autorità su alcune evoluzioni regolatorie nel settore del gas che, insieme alla riforma del *settlement* recentemente adottata con la deliberazione 72/2018/R/gas, rientrano in un obiettivo generale di efficienza del mercato e di riduzione delle barriere all’ingresso, sia per gli utenti della rete di trasporto che per le società esercenti la vendita ai clienti finali. Gli interventi prospettati rivestono quindi particolare rilievo in questa fase di superamento dei regimi di tutela a partire dalla metà del prossimo anno.

Si fa riferimento in particolare:

1. alla gestione della mappatura dei rapporti di fornitura tra UdB¹ e UdD e di conseguenza le relazioni tra questi soggetti, le imprese di trasporto e le imprese di distribuzione per la gestione dei servizi di trasporto e bilanciamento. In questo ambito si prospetta il superamento dell’attuale configurazione che prevede l’attribuzione all’UdB di una quota del gas prelevato al *city gate* da ciascun UdD, secondo un set di “regole di ripartizione” definite nel Codice di Rete di SNAM. Si ritiene infatti più efficiente superare tale assetto a favore di un sistema che preveda l’attribuzione univoca dei prelievi di ciascun cliente finale ad un UdB;
2. alla modifica delle procedure di conferimento della capacità di trasporto presso i punti di riconsegna della rete di trasporto con le reti di distribuzione ed i corrispondenti punti di uscita. Ciò non solo perché le attuali procedure appaiono inutilmente onerose (posto che tali procedure non sono funzionali allo sviluppo della rete di trasporto), ma soprattutto perché esse, favorendo i soggetti che forniscono presso un *city gate* un numero di clienti elevato e con caratteristiche di prelievo differenti, costituiscono una barriera all’accesso di nuovi entranti e ostacolano la contendibilità dei clienti.

Da un punto di vista delle tempistiche, si ritiene che le riforme in esame, ora che l’avvio del SII nel settore del gas le rende efficientemente implementabili, non debbano essere ulteriormente differite. Tuttavia esistono tempi minimi per la loro implementazione che richiedono che le nuove regole siano definite con largo anticipo (almeno sei mesi) rispetto al momento della loro applicazione che, a sua volta, dovrebbe essere sincronizzato con l’inizio dell’anno termico. Ciò sia per ragioni di carattere tecnico sia al fine contenere l’impatto su eventuali contratti già conclusi e ancora in vigore nel primo periodo di applicazione della disciplina.

¹ Per il significato dei termini e degli acronimi, si fa riferimento al *Glossario* posto in appendice al presente documento.

Inoltre, come sarà di seguito illustrato, la nuova procedura dovrebbe avvantaggiarsi dall'utilizzo del SII nel settore del gas e pertanto le tempistiche devono essere coordinate con l'implementazione in tale ambito delle funzionalità necessarie.

2 Inquadramento regolatorio

2.1 Rapporti commerciali tra UdB e UdD

Le modalità di gestione dei rapporti commerciali tra UdB e UdD relativamente ai PdR serviti sono state definite, nel loro attuale assetto, dal TISG.

Tuttavia, già nelle motivazioni della deliberazione 229/2012/R/gas si legge che risulta opportuno introdurre criteri funzionali all'attribuzione univoca dei prelievi di ciascun PdR ad un UdB.

Nell'ambito della consultazione 317/2012/R/gas, l'univoca attribuzione dei prelievi di ciascun PdR ad un determinato UdB, incluso l'accreditamento iniziale al SII degli UdB e la definizione delle modalità operative di gestione di tali informazioni, è poi considerata funzionale alla revisione dei processi di conferimento della capacità ai *city gate*.

L'argomento è stato successivamente ripreso con le consultazioni 544/2017/R/gas e 590/2017/R/gas in cui il tema assume rilevanza per semplificare e rendere più trasparenti le procedure rispettivamente di *switching* e di *settlement*. Nelle consultazioni si prospetta che a ciascun PdR attivo sia sempre associata l'informazione sia del relativo UdD che del relativo UdB. L'associazione verrebbe modificata ad ogni *switching* per cambio di fornitore del cliente finale, di UdD, o ad ogni cambio dell'UdB che rifornisce l'UdD con riferimento al punto.

Come già sperimentato nel settore elettrico, anche nel settore del gas la centralizzazione delle informazioni nel RCU semplifica notevolmente la gestione di diversi processi tra loro correlati: *settlement*, *switching* e *conferimento della capacità* ai punti di uscita della rete di trasporto e ai *city gate*. L'aumentata semplicità e trasparenza è inoltre idonea a semplificare i rapporti commerciali tra gli operatori, gestore della rete incluso, riducendone i rischi e i costi.

Tuttavia, come anticipato nella stessa consultazione 544/2017/R/gas, la definizione completa del processo di *switching*, comporta la necessità di ulteriormente precisare, anche da un punto di vista operativo, i seguenti aspetti:

- a. le procedure funzionali al primo popolamento dell'informazione relativa all'UdB;
- b. la definizione completa dei processi che comportano la modifica della relazione tra UdD e UdB.

Come primo passo dell'implementazione del disegno qui descritto, l'Autorità, con la deliberazione del 5 dicembre 2017, 850/2017/R/gas, ha disposto l'estensione e l'aggiornamento dei dati contenuti nell'RCU del SII per il settore gas e, in particolare, per quanto qui rileva, ha stabilito di inserire:

1. nella sezione F – (dati identificativi degli operatori associati al punto di riconsegna) *l'Utente del Bilanciamento*;
2. nella sezione C – (Dati di rilevanza commerciale e statistica) *la capacità di trasporto* associata ad un PdR;
3. nella sezione D – (Dati utili ai fini del *settlement*) il *trattamento* del PdR, ossia la frequenza della misura, distinta in PdR_MY, PdR_MM e PdR_MG.

Con la deliberazione 72/2018/R/gas l'Autorità ha approvato la riforma della disciplina del *settlement* gas ed ha emanato il nuovo testo integrato che entrerà in vigore l'1 gennaio 2020, confermando la vigente disciplina in tema di gestione delle filiere commerciali e rimandando al presente documento per la consultazione le modifiche in materia.

Con la deliberazione 77/2018/R/gas è stata definita la regolazione dello *switching* attraverso l'utilizzo del SII, unitamente alla gestione della risoluzione contrattuale e all'attivazione dei servizi di ultima istanza; nello specifico, per quanto qui rileva, è stato previsto che la richiesta di *switching* riporti i dati identificativi dell'UdB associato al PdR.

Dal punto di partenza qui illustrato, nel §3 sono discusse le proposte di implementazione della nuova disciplina dei rapporti commerciali tra UdD e UdB.

2.2 Conferimento della capacità di trasporto ai punti di uscita e ai city gate

L'attuale disciplina del conferimento prevede che la capacità di trasporto ai punti di uscita e ai *city gate* sia richiesta all'impresa di trasporto dall'UdB, il quale valuta *ex-ante*, sulla base delle regole del *settlement*, la quota del gas prelevato ai *city gate* che gli verrà allocata. In funzione di tali volumi, l'UdB dovrebbe richiedere una capacità per ogni punto di uscita e per ogni *city gate* corrispondente al massimo prelievo annuo atteso.

Il prelievo massimo dell'UdB, sulla base del quale è richiesta e conferita la capacità al *city gate*, dipende quindi dalla composizione dei profili dell'insieme dei clienti finali da esso serviti.

Le attuali regole di conferimento favoriscono comportamenti mirati all'ottimizzazione dei costi sostenuti dall'UdB per la capacità, tramite la gestione degli effetti legati alla composizione e alla dimensione del portafoglio dei clienti.

Tali comportamenti tuttavia non ottimizzano i costi a livello di sistema, in quanto costi fissi, ed introducono elementi distorsivi nelle dinamiche del mercato *retail* ed, in ultima analisi, ne ostacolano lo sviluppo, in quanto avvantaggiano i fornitori con maggior numero (o maggior volume) di PdR serviti rispetto ai fornitori con minor numero (o minor volume) di PdR serviti e ai fornitori “nuovi entranti”.

Pertanto, l’esigenza di riformare la disciplina in materia di conferimento della capacità di trasporto ai *city gate* è all’attenzione dell’Autorità e degli utenti da diversi anni: infatti già nel corso del 2009, nell’ambito delle consultazioni per il successivo periodo regolatorio delle tariffe, furono consultate alcune ipotesi per migliorare e semplificare la disciplina in materia di conferimento della capacità di trasporto ai *city gate* (DCO 4/09 e DCO 24/09). Tali ipotesi prevedevano, nella sostanza, il superamento del sistema vigente, basato sul conferimento *ex-ante* di capacità al *city gate* con eventuale applicazioni di penali in caso di scostamento, a favore di un sistema in cui:

1. a ciascun PdR è associata una capacità di trasporto che dipende dal suo volume e profilo di consumo e conseguentemente è associato anche un costo di trasporto;
2. a ciascun UdB è associata una capacità di trasporto al *city gate* complessiva pari alla somma della capacità dei singoli PdR di cui al precedente alinea, corrispondente ai clienti finali riforniti e riproporzionata in modo da rendere la somma compatibile con la capacità di trasporto complessiva da rendere disponibile nel *city gate*;
3. l’impresa di trasporto applica a ciascun UdB i corrispettivi di capacità di trasporto regionale alla capacità attribuita all’UdB di cui al precedente alinea;
4. per il calcolo della capacità di un UdB l’impresa di trasporto si coordina con le imprese di distribuzione utilizzando la mappatura dei rapporti commerciali intercorrenti ai *city gate* in modo da ricostruire la corrispondenza tra clienti finali allacciati alle reti di distribuzione, UdD e UdB e calcolare la capacità;
5. i corrispettivi di scostamento non sono conseguentemente più applicati ai *city gate*.

Tali ipotesi sono state innovate con la consultazione 317/2013/R/gas, in cui, per quanta riguarda il precedente punto 1, sono state individuate tre opzioni:

- *Opzione 1*: calcolo della capacità di trasporto associata a ciascun PdR sulla base del contributo di ciascun PdR alla punta di consumo del *city gate*. Questa opzione prevedeva che la capacità complessiva del *city gate* fosse attribuita a ciascun PdR proporzionalmente al contributo (prelievo) del PdR nel giorno in cui si verifica la punta del consumo complessivo del *city gate*.
- *Opzione 2*: calcolo della capacità di trasporto associata a ciascun PdR in proporzione alla punta annuale di prelievo di ciascun PdR rispetto alla capacità complessiva del *city gate*.

Questa opzione prevedeva che la capacità di ogni PdR fosse quella che corrisponde al proprio picco di prelievo annuale, riproporzionata in modo che la somma di tali capacità per tutti i PdR non eccedesse la capacità complessiva del *city gate*.²

- *Opzione 3*: calcolo della capacità di trasporto associata a ciascun PdR sulla base della classe del gruppo di misura installato presso il singolo cliente finale allacciato alla rete di distribuzione.

Senza entrare nel dettaglio della descrizione delle singole opzioni,³ anche alla luce di quanto emerso nella consultazione 317/2013/R/gas, si ritiene fin da ora che l'*Opzione 3* debba essere scartata in quanto la classe del misuratore dipende da scelte avvenute al momento dell'installazione del medesimo e nel tempo potrebbe non essere rappresentativa della correlazione con l'effettivo fabbisogno di punta. Inoltre le esigenze di semplificazione che avevano portato alla sua individuazione, legate alla complessità dei rapporti tra i soggetti attivi nella filiera, verrebbero meno grazie alla riforma dei rapporti commerciali illustrata al successivo §3.

Le *Opzioni 1 e 2* presentano invece vantaggi e svantaggi.

Con l'*Opzione 1* si tende a attribuire il costo della capacità di trasporto in proporzione al contributo del singolo utente alla punta complessiva del *city gate* (che determina l'esigenza tecnica di capacità): infatti la capacità è ripartita in base ai consumi dei singoli PdR che si verificano nel giorno dell'anno con maggior consumo.

Sebbene con tale scelta si tenda a premiare la non contemporaneità di consumi che “non impegnano” il sistema in termini di capacità di punta, clienti con identico coefficiente di utilizzo della capacità e prelievo giornaliero massimo pagherebbero importi diversi in relazione al diverso (e potenzialmente casuale) utilizzo della propria capacità in corrispondenza del solo giorno di picco complessivo del sistema, che a sua volta può variare notevolmente di anno in anno. In altre parole la responsabilità di costo alla punta appare troppo influenzata dalla particolare situazione che è necessario considerare ai fini della sua determinazione. Al contrario risulta essenziale che a profili di prelievo simili corrispondano posizioni di costo simili.

² La consultazione 317/2013/R/gas, a cui si rimanda per maggiori dettagli, prevedeva di riproporzionare la capacità associata ad ogni PdR di un coefficiente z , visto che la sola somma dei picchi di prelievo (come se si verificassero tutti nello stesso giorno), può verosimilmente essere superiore alla capacità del *city gate*. In base alla consultazione quindi:

a. si calcola il parametro z , che è dato dal rapporto $C_{newconf} / P_{max}$, dove $C_{newconf}$ è la capacità prevista in conferimento per il nuovo anno termico, come indicata dall'impresa di trasporto;

b. si moltiplica z per le curve di prelievo attese, ottenendo così i prelievi giornalieri normalizzati, che saranno caratterizzati da una nuova punta coincidente con la quota di capacità da conferire per ciascun PdR.

³ Si rimanda in proposito alla citata consultazione 317/2013/R/gas.

L'Opzione 1 potrebbe scostarsi, inoltre, dalla situazione attuale in termini di costi, in particolare per alcune tipologie di clienti; sebbene tale aspetto non rappresenti di per se una criticità, si ritiene opportuno, anche al fine di facilitare l'entrata in operatività della riforma, privilegiare le soluzioni che modifichino il meno possibile il costo di trasporto per le diverse tipologie di clienti finali rispetto alla disciplina previgente.

Occorre inoltre considerare che quest'approccio presenta un maggior grado di approssimazione rispetto a quello di seguito descritto in quanto richiede di stimare due variabili anziché una: non solo la punta massima di consumo del *city gate* ma anche il contributo del singolo PdR in corrispondenza di tale punta, la cui incertezza potrebbe anche determinare una eccessiva volatilità nel tempo del corrispettivo di trasporto oltre che complessità gestionali.

Con l'Opzione 2 viceversa, la capacità è attribuita a ciascun PdR ripartendo la capacità complessiva del *city gate* in proporzione al massimo prelievo atteso presso il medesimo PdR, a prescindere dal momento in cui questo si verifica. Questo criterio sembra maggiormente in linea con le attuali procedure di conferimento in cui gli utenti prenotano, in base alla curva aggregata dei propri clienti, la massima "potenza" dell'anno e ciò indipendentemente dal picco dei consumi presso il *city gate*.

L'Opzione 2, rispetto all'Opzione 1, è, inoltre, più semplice in quanto a ciascun PdR è attribuito un costo in proporzione al massimo prelievo⁴ nell'anno e presenta maggiore continuità con la logica di definizione attuale delle capacità. Per questi due motivi appare preferibile. L'Opzione 2 risulta peraltro come la preferita dagli operatori nella consultazione a suo tempo condotta.

Rispetto alle ipotesi allora avanzate, si sono attese novità di rilievo che facilitano la riforma dei criteri di conferimento: l'introduzione della riforma della disciplina *settlement* di cui alla deliberazione 72/2018/R/gas e la contestuale adozione delle proposte richiamate nel paragrafo precedente per l'attribuzione univoca dei prelievi di ciascun PdR ad un solo UdB. Diversi utenti nella consultazione che ha preceduto il provvedimento, hanno auspicato che ciò possa favorire una disciplina semplificata del conferimento della capacità di trasporto in uscita sulla base dei consumi.

Nel prosieguo si assumerà che il futuro assetto del conferimento possa già contare sull'implementazione della corrispondenza univoca tra PdR e UdB descritta al successivo §3, in quanto ciò costituisce elemento essenziale e prerequisito anche per la semplificazione delle procedure di conferimento.

⁴ Il massimo prelievo potrebbe essere sia quello atteso, ad esempio sulla base del profilo di prelievo del PdR, che quello effettivo determinato a consuntivo sulla base delle misure.

In termini operativi ciò significa poter contare sul funzionamento del SII anche per la gestione dei dati essenziali al corretto svolgimento della procedura (profili di prelievo convenzionali e misure giornaliere, ove disponibili).

3 Nuova disciplina dei rapporti commerciali

In questo capitolo è affrontato il primo dei due temi, ossia la nuova modalità di definizione dei rapporti commerciali tra UdD e UdB. L'obiettivo è quello di delineare il nuovo assetto delle responsabilità e dei ruoli nella varie fasi del processo.

3.1 *Informazione sulla sussistenza di un contratto di bilanciamento e trasporto - accreditamento degli UdB al SII*

Propedeutica all'avvio del nuovo processo di mappatura dei rapporti commerciali tra UdD e UdB che, come anticipato, prevede un ruolo attivo dell'UdB nell'ambito del SII, è la definizione delle modalità con le quali l'RdB e le imprese di trasporto rendono disponibile al SII, secondo modalità da quest'ultimo definite, l'elenco aggiornato degli UdB che sono abilitati ad operare, in quanto titolari di un contratto di bilanciamento e trasporto valido, con riferimento ai *city gate* interconnessi con la rete gestita dall'impresa di trasporto.

Sulla base di tale informazioni il SII potrà gestire l'accreditamento degli UdB⁵, sia con riferimento agli UdB già attivi, sia in relazione ad un nuovo soggetto, non appena finalizzata la sottoscrizione dei contratti di bilanciamento e trasporto, così da garantirgli la piena e tempestiva operatività per lo svolgimento delle attività di seguito descritte.

L'RdB e le imprese di trasporto avranno l'obbligo, inoltre, di comunicare tempestivamente al SII la risoluzione dei suddetti contratti, così da inibire l'operatività degli UdB inadempienti e consentire al SII l'attivazione dei meccanismi di default e dei servizi di ultima istanza già previsti dalla regolazione vigente.

3.2 *Descrizione del processo*

Partendo dal presupposto che dopo una procedura di primo popolamento, l'RCU sia aggiornato con l'indicazione dell'UdB associato a ciascun PdR, il nuovo processo può essere descritto nei seguenti punti principali, che non sono da intendersi necessariamente in ordine sequenziale:

1. gli UdD, al momento della richiesta di *switching* dei PdR trasmettono al SII tra le altre informazioni, anche l'UdB associato a ciascun PdR servito;

⁵ Secondo procedure analoghe a quelle utilizzate dagli UdD e dalle controparti commerciali, definite da deliberazioni 296/2014/R/gas e 418/2015/R/gas.

l'associazione è consentita solo relativamente agli UdB che risultano presenti nell'elenco aggiornato;

2. inoltre, gli UdD possono richiedere la modifica dell'UdB associato al PdR per cui la fornitura da parte dell'UdD è in corso; la modifica può essere richiesta entro la medesima scadenza prevista per la richiesta di *switching*⁶ e ha effetto a partire dal primo giorno del mese successivo;
3. a seguito della ricezione della richiesta di *switching* ovvero a seguito della richiesta di cambio del solo UdB, entro il giorno lavorativo successivo il SII verifica l'ammissibilità della richiesta di associazione dell'UdB all'UdD⁷ e mette a disposizione di ciascun UdB l'elenco dei PdR per i quali è richiesta l'associazione con dettaglio per *city gate* e per UdD, secondo modalità analoghe a quella già in vigore a favore degli UdD ai sensi dell'articolo 22 del TISG;
4. gli UdB sono tenuti a confermare ovvero rifiutare in toto o in parte la fornitura proposta nell'elenco di cui al punto 3 mediante notifica al SII entro due giorni lavorativi dalla messa a disposizione dell'elenco;
5. entro il giorno lavorativo successivo il SII trasmette alle imprese di trasporto le informazioni relative all'associazione PdR-UdD-UdB;
6. entro i successivi tre giorni lavorativi le imprese di trasporto e l'RdB verificano la compatibilità delle richieste di *switching* o di modifica dell'UdB con le condizioni contrattuali del servizio di trasporto, ed in particolare la capienza delle garanzie finanziarie a copertura dei corrispettivi di trasporto e la condizione di utente in regola rispetto alle disposizioni in materia di garanzie a copertura dell'esposizione rispetto alle partite economiche del bilanciamento;
7. in caso di esito negativo della verifica di cui sopra, entro il medesimo termine di cui al precedente punto, l'impresa di trasporto e/o l'RdB comunicano, tramite il SII⁸, all'UdD e all'UdB, l'incompatibilità della transazione (attribuzione di tutti i nuovi punti all'UdB), che viene bloccata prioritariamente con riferimento agli *switching* richiesti con riserva, e la relativa causa;
8. le attività dei precedenti punti 5, 6 e 7, che sono funzionali alla verifica di compatibilità dell'acquisizione di nuove forniture da parte dell'UdB rispetto agli obblighi del contratto di trasporto, potrebbero essere direttamente gestite

⁶ Il giorno 10 del mese antecedente la data di *switching*, come previsto al comma 7.2 dell'Allegato A della deliberazione 77/2018/R/gas.

⁷ In pratica si tratta di verificare che l'UdB esiste e ha un contratto di trasporto valido sulla rete di trasporto (SNAM Rete Gas o imprese minori) su cui intende operare.

⁸ Si potrebbe anche ipotizzare che l'impresa di trasporto e/o l'RdB informino solo l'UdB (e non il SII), lasciare un tempo all'UdB per adeguare le garanzie e poi comunicare solo alla fine il rifiuto al SII. In questo modo si eviterebbe un ciclo di comunicazioni sul SII (ma si perde anche traccia di questo processo critico).

dal SII, rendendo il processo nel complesso più efficiente. In particolare potrebbe essere previsto che ciascuna impresa di trasporto, sulla base delle garanzie presentate da ciascun UdB, comunichi al SII e tenga aggiornati i limiti entro i quali possono essere attribuiti nuovi punti al medesimo UdB. In tal modo il SII potrà accettare le nuove associazioni PdR-UdD-UdB solo entro tali limiti; in concomitanza con il termine di cui al comma 22.3 del TISG⁹, il SII mette a disposizione a ciascun UdD e UdB, all'RdB e alle imprese di trasporto le informazioni di propria competenza relative all'associazione PdR-UdD-UdB di cui è prevista l'attivazione a partire dal mese successivo;

9. a partire dalla comunicazione di cui al punto precedente l'RdB considera nella contabilizzazione delle partite attese, secondo le modalità ad oggi vigenti, i prelievi previsti in base all'associazione PdR-UdD-UdB.

È bene precisare che il trasferimento di alcuni processi ora gestiti dalle imprese di trasporto al SII deve preservare i meccanismi preposti alla tutela del sistema, ossia:

- a. l'UdB, oltre a confermare le nuove forniture, come previsto al punto 4 che precede, attraverso il SII, ha facoltà di interrompere in *toto* la fornitura di un UdD; si ritiene che la relativa comunicazione debba essere trasmessa al SII e all'UdD all'inizio del mese precedente quello in cui viene meno il rapporto di fornitura, in modo che l'UdD possa individuare un nuovo UdB entro i termini richiamati al punto 2, ossia il termine ultimo per presentare la richiesta di *switching*;
- b. le imprese di trasporto e l'RdB possono in qualsiasi momento, tramite un opportuno flusso di dati con il SII:
 - i. ricevere l'elenco degli UdB accreditati nell'ambito del SII;
 - ii. disabilitare la possibilità di abbinare un UdB nelle filiere commerciali se il contratto di trasporto per qualsiasi ragione sia stato risolto. In quest'ultimo caso l'UdB dovrà essere sostituito nelle relative filiere commerciali secondo le procedure di cui al seguente §3.3.

3.3 Mancata chiusura della filiera

Nel processo sopra descritto, potrebbero verificarsi diverse casistiche il cui risultato è la mancata chiusura della filiera UdB-UdD-PdR, in particolare, per quanto oggetto del presente documento:

- a) rifiuto di nuove forniture da parte dell'UdB o volontà dell'UdB di recedere (parzialmente o totalmente) da una fornitura esistente (punto 4);

⁹ Si fa riferimento in questo paragrafo alla numerazione del TISG attualmente in vigore e non a quello approvato con deliberazione 72/2018/R/gas che sarà in vigore dall'1 gennaio 2020.

- b) limiti derivanti dal contratto di trasporto dell'UdB (punto 7);
- c) risoluzione del contratto di trasporto da parte delle imprese di trasporto o dell'RdB.

Nel caso a), il SII dovrà trasmettere l'informazione dell'assenza di un UdB presso uno o più PdR ai soggetti interessati (l'RdB, le imprese di trasporto, le imprese di distribuzione e l'UdD) per i seguiti di propria competenza.

Nei casi b) e c), le imprese di trasporto che limitano o risolvono il contratto dovranno comunicare tale circostanza al SII.

In tutti i casi, per assicurare la continuità della fornitura presso i PdR interessati, l'RdB procederà quindi all'attivazione del fornitore transitorio secondo le tempistiche a tal fine attualmente previste e le relazioni UdB-UdD-PdR dovranno essere modificate di conseguenza.

Nei casi in cui sia necessario anche attivare i servizi di ultima istanza, la deliberazione 77/2018/R/com ha definito le modalità operative per il caso di risoluzione del contratto di distribuzione per perdita dei requisiti di accesso alla rete ai sensi dell'art. 26bis della deliberazione 138/04.

3.4 Modalità di implementazione e collaudo funzionale

L'avvio del nuovo processo potrebbe richiedere particolare attenzione nell'attività di collaudo funzionale, finalizzato ad accertarne il corretto funzionamento come delineato nei paragrafi precedenti.

In particolare tale collaudo potrebbe essere strutturato prevedendo che, a valle del primo popolamento, vengano sperimentate tutte le interazioni tra i soggetti coinvolti in relazione all'identificazione dell'UdB da parte dell'UdD, alla possibilità dell'UdB di accettare o rifiutare l'abbinamento proposto dall'UdD, nonché la corretta attivazione da parte del SII degli eventuali meccanismi di default in caso di mancata chiusura della filiera.

Al termine della fase sperimentale (6-9 mesi) in cui è verificato il funzionamento dei processi essenziali, la relazione ufficiale UdB-UdD-PdR sarà certificata giorno per giorno dal RCU del SII.

3.5 Nuovo assetto delle responsabilità

Dai processi qui delineati si può identificare il diverso assetto delle responsabilità rispetto alla situazione attuale e precisamente:

- a. il SII nell'ambito del RCU gestisce l'anagrafica degli utenti (UdD e UdB) e certifica la sussistenza di rapporti tra loro presso ciascun PdR;

- b. le imprese di distribuzione, le imprese di trasporto, gli UdB e gli UdD, assumono la responsabilità tecnica di implementare opportuni flussi informativi bidirezionali con il SII, da quest'ultimo definiti, funzionali all'aggiornamento dell'RCU;
- c. le imprese di distribuzione e le imprese di trasporto mantengono la responsabilità di verificare la sussistenza delle condizioni che consentono l'instaurarsi e il mantenersi di un rapporto contrattuale fra UdD e UdB.

- S1. *Si ritiene che il processo qui delineato sia esaustivo?*
- S2. *Si ritiene che il processo qui delineato possa presentare punti di criticità?*
- S3. *Si ritiene esaustiva la definizione degli assetti delle responsabilità?*

4 Nuova disciplina del conferimento di capacità ai *city gate* e ai relativi punti di uscita

In questo paragrafo è affrontato il secondo tema della consultazione, il conferimento di capacità ai *city gate* e ai relativi punti di uscita della rete di trasporto.

Le modifiche prospettate al conferimento della capacità tengono conto del fatto che i *city gate* costituiscono, appunto, l'interconnessione tra sistemi di due operatori (impresa di trasporto e impresa di distribuzione) e pertanto la relativa capacità di trasporto da assicurare per lo svolgimento dei servizi di fornitura appare riconducibile alla valutazione tecnica dei medesimi operatori e non all'intermediazione degli utenti.

È anzitutto opportuno precisare che a livello terminologico nel presente documento si userà la nozione di “*conferimento*” per indicare il processo di attribuzione all'utente del diritto di utilizzare la capacità necessaria per alimentare un cliente finale e di attribuzione del costo di detta capacità, a prescindere dal fatto che tale capacità sia (come oggi) richiesta esplicitamente dall'utente o sia (in futuro) attribuita automaticamente per effetto della sussistenza di un rapporto commerciale (certificato dal SII).

Sempre a livello terminologico, nel presente documento si farà riferimento al termine *corrispettivo unitario (CU)* per indicare la componente tariffaria per unità di capacità e col termine *corrispettivo* il valore complessivo in euro che l'utente deve riconoscere all'impresa di trasporto.

In questo ambito ci si riferirà esclusivamente ai *city gate*. Cenni sull'eventuale estensione della metodologia ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto sono riportati nel §4.5.

Il nuovo conferimento della capacità ai *city gate*, e della relativa quota di capacità ai punti di uscita, dovrebbe essere definito in accordo ai seguenti criteri:

1. deve essere semplice e automatizzato, anche in considerazione dell'assenza di congestioni ai punti di uscita e ai *city gate*;
2. deve prevedere l'applicazione all'utente di una tariffa complessiva (uscita+riconsegna);
3. non deve modificare (nei limiti del possibile) la ripartizione del costo di trasporto fra i clienti finali, ferme restando le esigenze legate alla copertura complessiva dei costi di trasporto;
4. il costo per il cliente finale non deve dipendere:
 - a. dal fatto che nel corso del periodo di applicazione di una tariffa avvengano *switching*, attivazioni e disattivazioni di altri punti di prelievo;
 - b. dal fatto che altri utenti, nell'ambito della medesima rete di distribuzione, modifichino le caratteristiche del proprio consumo;
 - c. dal fatto che un cliente sia parte di un portafoglio di clienti più o meno ampio nell'ambito di un *city gate*;
5. dovrebbe essere definito con sufficiente anticipo e applicarsi a partire dall'inizio di un anno termico, in modo che gli utenti possano tenerne conto nel corso della campagna di acquisizione dei clienti per lo stesso anno termico.

Nel seguito è prospettata la soluzione proposta sulla base dei criteri sopra descritti.

4.1 Automazione e semplificazione del processo

L'automazione e la semplificazione del processo di conferimento costituiscono un obiettivo importante della riforma. Da questi dipende infatti la riduzione dei costi di transazione, fattore abilitante per lo sviluppo e l'efficiente funzionamento del mercato dei consumatori di piccole dimensioni.

In proposito si possono identificare vari ambiti di semplificazione su cui intervenire.

Il primo riguarda l'"accorpamento" in un unico "prodotto *bundled*" della capacità di uscita e riconsegna e di conseguenza l'applicazione di un'unica tariffa. Nel seguito, con il termine "*exit*" si intenderà per brevità questo unico prodotto che comprende le attuali uscite e riconsegne. Al fine di mantenere l'attuale struttura delle tariffe, il corrispettivo di *exit* deve essere distinto per *city gate*.

Il secondo e più innovativo ambito di semplificazione riguarda l'opportunità che la capacità non sia più richiesta dall'UdB ma gli sia attribuita "d'ufficio" sulla base delle sole caratteristiche dei punti di prelievo serviti. Ciò consente di eliminare il rischio per gli operatori legato all'applicazione delle attuali penali di scostamento, cui non

corrisponde un costo per il sistema, e si traduce in una riduzione dei costi per i consumatori finali.

La capacità di uscita da attribuire all'UdB dovrebbe essere calcolata come somma di capacità associate al singolo PdR di volta in volta fornito dall'UdB, evitando l'“*effetto portafoglio*”. D'altra parte, la riforma dei rapporti commerciali illustrata al precedente §3, rende facilmente automatizzabile questo processo e la conseguente determinazione dei corrispettivi di *exit*.

L'assegnazione automatica della capacità implica il superamento delle attuali procedure di cessione e trasferimento di capacità nei casi di sostituzione nella fornitura di un cliente finale allacciato alla distribuzione, consentendo una notevole semplificazione dei processi di *switching*.

Il terzo ambito di semplificazione riguarda la soppressione dei corrispettivi di scostamento presso i *city gate*, come conseguenza dell'assegnazione “automatica” della capacità.

In sintesi, il processo di conferimento dovrebbe svolgersi secondo i seguenti passaggi il cui dettaglio è discusso nei paragrafi successivi:

1. determinazione della capacità associata al singolo PdR;
2. aggregazione delle capacità dei PdR e determinazione della capacità conferita ad un UdB a inizio anno termico e a seguito di sostituzione nella fornitura di un PdR;
3. determinazione della tariffa e dei corrispettivi.

4.2 Determinazione della capacità associata al singolo PdR

Ai fini dell'implementazione dell'assetto proposto, è necessario stabilire per prima cosa (punto 1 del §4.1) come calcolare la capacità associata a ciascun PdR che rileva per il successivo calcolo della capacità conferita all'UdB e della relativa tariffa.

L'operazione può essere agevolmente svolta utilizzando i dati disponibili nel SII, che contiene, tra le altre, le seguenti informazioni associate a ciascun PdR:

- a. il consumo annuo normalizzato (CA)¹⁰;
- b. il profilo di prelievo standard associato;
- c. le misure rilevate.

Con questi dati è possibile estrarre il valore massimo del prelievo giornaliero presso il PdR calcolato come:

¹⁰ Secondo la metodologia definita all'articolo 4 dell'allegato A alla deliberazione 72/2018/R/gas.

1. valore massimo del profilo di prelievo standard moltiplicato per il valore CA associato, per i PdR misurati con frequenza mensile o inferiore, individuati come PdR MY e PdR MM e PdR MG (in quest'ultimo caso tutti i profili escluso quello tecnologico T1); il valore di CA normalizzato dovrebbe essere moltiplicato per il massimo valore definito per ciascun profilo di prelievo standard; infine, il valore così ricavato dovrebbe essere corretto al fine di riportarlo alle medesime condizioni di consumo alle quali è dimensionata la capacità del *city gate*.
2. valore massimo del profilo di prelievo standard e del CA associato, in acconto, e del prelievo giornaliero rilevato, a conguaglio, per i PdR misurati con dettaglio giornaliero, individuati come PdR MG con profilo tecnologico T1. In particolare, per questi punti potrebbe essere prevista la determinazione del valore del massimo prelievo giornaliero ad inizio dell'anno termico sulla base del profilo di prelievo standard associato e la verifica su base mensile, con una correzione a conguaglio sulla base delle misure raccolte.

In alternativa, il valore massimo del prelievo giornaliero dei PdR MG con profilo tecnologico T1 può essere determinato come valore massimo del profilo di prelievo standard moltiplicato per il valore del CA associato, senza successivo conguaglio (il conguaglio di fatto avviene l'anno successivo con il ricalcolo del CA).

Il vantaggio di quest'ultimo metodo risiede nella semplificazione (tutti i punti sono trattati allo stesso modo) e nella certezza ex-ante del costo di trasporto nell'anno di competenza. Sarà responsabilità del SII calcolare e fornire, per tutti i processi che lo richiedono e, quindi, ai soggetti interessati (RdB, altre imprese di trasporto, UdB), il dato della capacità associata ad un PdR.

- S4. *Si condivide la metodologia di calcolo per i punti di prelievo con componente termica?*
- S5. *Quale delle due alternative proposte si ritiene preferibile per i punti con profilo tecnologico T1?*

4.3 Determinazione della capacità conferita ad un UdB

La capacità attribuita a ciascun UdB su ogni *city gate* si ottiene sommando il valore del massimo prelievo annuo dei PdR nella titolarità del medesimo UdB sottesi al ReMi calcolato come descritto al §4.2. Il calcolo è effettuato dal SII ad inizio anno termico e reso disponibile all'UdB e all'RdB secondo modalità che ne consentano la consultazione *on line* con dettaglio per PdR.

Il calcolo è aggiornato a seguito di *switching*, cambio dell'UdB, nuove attivazioni e disattivazioni, (come descritti al §3): nei primi due casi si trasferisce la capacità associata ai PdR dall'UdB uscente all'UdB entrante, mentre negli altri due casi la

capacità associata al PdR si aggiunge o toglie dalla capacità complessiva del *city gate* a cui il PdR è sotteso sulla base delle corrispondenti relazioni UdB-UdD-PdR.

S6. *Si esprima una valutazione sulla nuova metodologia di calcolo della capacità conferita*

4.4 Determinazione del corrispettivo di capacità

Il costo della capacità è determinato, su base annua, per ogni UdB e per ogni *city gate* come:

$$\text{corrispettivo [€]} = \text{CU}_{cg} [\text{€kWh/g/anno}] \times \text{capacità [kWh/g]}$$

CU_{cg} è calcolata a inizio anno per ciascun *city gate cg* secondo l'attuale metodologia tariffaria tenendo conto del rapporto z ; ossia:

$\text{CU}_{cg} = (\text{Cpu} + \text{CRr}) \times z$ dove:

- Cpu è il corrispettivo unitario di capacità in uscita di cui al comma 8.1 del RTTG;
- CRr è il corrispettivo unitario di capacità in riconsegna di cui al comma 8.1 del RTTG;
- z è un fattore che per ogni *city gate* è funzionale a tenere conto della non contemporaneità dei prelievi.

Il fattore z , in linea con quanto rappresentato nei precedenti documenti per la consultazione, potrebbe esser calcolato come rapporto tra:

- la capacità disponibile, nella misura necessaria per assicurare il servizio di trasporto presso il *city gate* determinata annualmente dall'impresa di trasporto in base ai dati storici, alle informazioni disponibili e nel caso coordinandosi con le imprese di distribuzione;
- la somma delle capacità associate ai PdR sottesi al *city gate* calcolate, ad inizio dell'anno termico, come indicata al paragrafo 4.2.

Il corrispettivo unitario non viene quindi ricalcolato a seguito di attivazioni e disattivazioni in corso di anno al fine di evitare che ciò comporti un aggravio eccessivo di onerosità del processo, fermo restando che eventuali eccedenze o ammanchi di copertura di costi verranno conguagliati di anno in anno in sede di ricalcolo delle tariffe.

S7. *Si ritiene che il processo qui delineato sia esaustivo?*

S8. *Si ritiene che il processo qui delineato possa presentare punti di criticità?*

4.5 Estensione della metodologia ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto

In un ottica di semplificazione dei processi, deve essere valutata, l'estensione delle modifiche, qui prospettate limitatamente ai *city gate*, anche agli altri punti direttamente allacciati della rete di trasporto.

Il principale vantaggio di estendere le procedure descritte agli altri punti direttamente allacciati risiede nella semplificazione. Viceversa, le considerazioni relative all'eliminazione degli effetti distorsivi sul mercato *retail* assumono portata limitata, in quanto l'effetto "portafoglio" assume rilevanza nella richiesta della capacità limitatamente ai punti di uscita della rete di trasporto e quindi si tratta di un fenomeno meno rilevante rispetto a quello relativo al mercato sotteso ai *city gate* e i profili di carattere amministrativo hanno una valenza economica limitata per i clienti di maggiori dimensioni.

In questo caso il SII non dispone (al momento) – oltre che dell'anagrafica - dei dati di misura per questa tipologia di punti. Per la determinazione della capacità l'impresa di trasporto, al posto del SII, potrebbe tuttavia applicare i medesimi criteri adottati per i PDR MG con profilo tecnologico T1 (come descritti al punto 2 del §4.2). In sostanza l'UdB che fornisce il punto direttamente allacciato pagherebbe la capacità determinata *ex-ante* in base ai dati storici ed il conguaglio calcolato *ex-post* sulla base delle misure.

In considerazione di ciò e dell'esigenza di adattare l'approccio sopra descritto anche alle situazioni oggi gestite attraverso i progetti pilota per gli impianti di produzione di energia elettrica si ritiene opportuno valutare tale estensione solo in un momento successivo.

S9. Quali criticità potrebbe presentare l'estensione dei criteri di conferimento ai city gate anche ai punti direttamente allacciati alla rete di trasporto?

S10. Da un punto di vista delle tempistiche, si ritiene condivisibile quanto proposto in merito all'applicazione della nuova metodologia di conferimento ai punti direttamente allacciati alla rete di trasporto? Per quale motivo?

5 Tempistiche

Come emerge da quanto descritto, l'implementazione delle soluzioni proposte richiede che il SII e le imprese di trasporto procedano in maniera coordinata agli sviluppi di competenza:

- il SII nella messa a disposizione di nuove funzionalità;

- le imprese di trasporto nella riadattamento dei propri processi aziendali relativi all'allocazione delle capacità di trasporto, all'attribuzione dei prelievi e alla gestione dei rischi di controparte.

Si tratta di sviluppi le cui tempistiche non appaiono compatibili con l'avvio dall'inizio del prossimo anno termico (1 ottobre 2018). Si ritiene quindi che la riforma prospettata nel presente documento di consultazione sia efficace dall'1 ottobre 2019, ciò che consente, tra l'altro, di rendere disponibile al mercato la disciplina definitiva con largo anticipo rispetto alla sua entrata in vigore, e quindi permette a tutti gli operatori di adeguare conseguentemente le proprie pratiche commerciali.

S11. Quali criticità potrebbero presentare le tempistiche delineate?

Glossario e Acronimi

Glossario

city gate

un punto di riconsegna della rete di trasporto interconnesso con una rete di distribuzione

cliente finale

un cliente che acquista gas naturale per uso proprio

distribuzione

il trasporto di gas naturale attraverso reti di gasdotti locali per le consegne ai clienti finali

impianto di regolazione e misura

punto di riconsegna della rete di trasporto in cui in cui il gas è misurato negli impianti di regolazione e misura chiamati “ReMi”, ognuno dei quali viene identificato con un codice numerico che lo individua univocamente

impresa di distribuzione

la persona fisica o giuridica che fornisce il servizio di distribuzione del gas attraverso reti di gasdotti locali, alimentate dalle reti di trasporto, per la consegna ai clienti finali connessi alla propria rete

impresa di trasporto

qualsiasi persona fisica o giuridica che svolge la funzione di trasporto ed è responsabile della gestione, della manutenzione e, se necessario, dello sviluppo del sistema di trasporto in una data zona ed, eventualmente, delle relative interconnessioni con altri sistemi, e di assicurare la capacità a lungo termine del sistema di soddisfare richieste ragionevoli di trasporto di gas

Punto di Riconsegna della rete di distribuzione

punto della rete di distribuzione in cui il gas è prelevato da un cliente finale

Registro Centrale Ufficiale

è il Registro Centrale ufficiale del Sistema Informativo Integrato

Responsabile del Bilanciamento

la società SNAM Rete Gas S.p.A. che è responsabile dell’equilibrio tra immissioni e prelievi della rete di trasporto

Sistema Informativo Integrato

è il Sistema Informativo Integrato istituito ai sensi della legge 129/10

SNAM Rete Gas

la società SNAM Rete Gas S.p.A.

utente della distribuzione

è il soggetto titolare di un contratto per il servizio di distribuzione

utente del bilanciamento

è l'utente delle rete che ha concluso un contratto con SNAM Rete Gas che è Responsabile del Bilanciamento

utente delle rete

un cliente o un potenziale cliente di un impresa di trasporto e gli stessi gestori dei sistemi di trasporto, nella misura in cui per essi sia necessario svolgere le loro funzioni in relazione al trasporto

Acronimi**ID**

impresa di distribuzione

PdR

Punto di Riconsegna della rete di distribuzione

RCU

Registro Centrale Ufficiale

RdB

Responsabile del Bilanciamento

ReMi

impianto di regolazione e misura

RTTG

Regolazione delle tariffe per il servizio di trasporto e dispacciamento di gas naturale per il periodo di regolazione 2014-2017 e per il periodo transitorio 2018-2019, di cui alla Parte II dell' Allegato A alla Deliberazione 575/2017/R/gas [1]

SII

Sistema Informativo Integrato

SNAM

SNAM Rete Gas

TISG

Testo integrato delle disposizioni per la regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di bilanciamento del gas naturale (Settlement) (di cui all'Allegato A alla Deliberazione 229/2012/R/gas [2])

UdB

utente del bilanciamento

UdD

utente della distribuzione

Riferimenti normativi

Leggi dello Stato Italiano

- [4] Parlamento Italiano. *Legge 129/10. Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 8 luglio 2010 n. 105 [3], recante misure urgenti in materia di energia. Proroga di termine per l'esercizio di delega legislativa in materia di riordino del sistema degli incentivi.* Italian. 13 Ago. 2010.

Decreti

- [3] Presidente della Repubblica. *Decreto legge 8 luglio 2010 n. 105. Misure urgenti in materia di energia.* 8 Lug. 2010. URL: <http://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/detttaglio.jsp?service=1&datagu=2010-07-09&task=detttaglio&numgu=158&redaz=010G0129&tmstp=1279271781065>.

Delibere dell'Autorità

- [1] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Deliberazione 575/2017/R/gas. Criteri di regolazione delle tariffe del servizio di trasporto di gas naturale per il periodo transitorio negli anni 2018 e 2019.* 3 Ago. 2017. URL: <https://www.arera.it/it/docs/17/575-17.htm>.
- [2] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Deliberazione 229/2012/R/gas. Approvazione del testo integrato delle disposizioni per la regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di bilanciamento del gas naturale (settlement) (TISG).* 31 Mag. 2012. URL: <http://www.arera.it/it/docs/12/229-12.htm>.
- [5] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Deliberazione 138/04. Adozione di garanzie per il libero accesso al servizio di distribuzione del gas naturale e di norme per la predisposizione dei codici di rete.* 29 Lug. 2004. URL: <https://www.arera.it/it/docs/04/138-04.htm>.
- [9] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Deliberazione 296/2014/R/gas. Disposizioni in relazione alle fasi di accreditamento, di primo popolamento ed aggiornamento del registro centrale ufficiale del Sistema informativo integrato, per il settore del gas naturale.* 19 Giu. 2014. URL: <https://www.arera.it/it/docs/14/296-14.htm>.
- [10] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Deliberazione 418/2015/R/gas. Prime implementazioni nell'ambito del Sistema informativo integrato per il settore del gas naturale e modifiche in tema di accreditamento della controparte commerciale per il settore elettrico.* 6 Ago. 2015. URL: <https://www.arera.it/it/docs/15/418-15.htm>.

- [13] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Deliberazione 850/2017/R/gas. Disposizioni in merito all'estensione e all'aggiornamento dei dati contenuti nel registro centrale ufficiale del Sistema Informativo Integrato, con riferimento al settore del gas naturale*. 5 Dic. 2017. URL: <https://www.arera.it/it/docs/17/850-17.htm>.
- [14] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Deliberazione 72/2018/R/gas. Riforma della disciplina in materia di settlement gas*. 8 Feb. 2018. URL: <https://www.arera.it/it/docs/18/072-18.htm>.
- [15] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Deliberazione 77/2018/R/gas. Riforma del processo di switching nel mercato retail del gas naturale*. 8 Feb. 2018. URL: <https://www.arera.it/it/docs/18/077-18.htm>.

Consultazioni

- [6] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Consultazione 4/09. Criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il terzo periodo di regolazione*. 31 Mar. 2009. URL: <https://www.arera.it/it/docs/dc/09/004-09dco.htm>.
- [7] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Consultazione 24/09. Criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il terzo periodo di regolazione*. 23 Lug. 2009. URL: <https://www.arera.it/it/docs/dc/09/024-09dco.htm>.
- [8] Autorità per l'energia elettrica e il gas. *Consultazione 317/2013/R/gas. Riforma dei criteri funzionali all'attribuzione univoca dei prelievi di ciascun punto di riconsegna gas agli utenti del bilanciamento. Modifica dei criteri di conferimento della capacità di trasporto nei punti di riconsegna, integrazioni alle modalità di esecuzione del bilancio provvisorio gas ed alla disciplina del settlement*. 23 Lug. 2009. URL: <https://www.arera.it/it/docs/dc/13/317-13.jsp>.
- [11] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Consultazione 544/2017/R/gas. Riforma del processo di switching nel mercato retail del gas naturale*. 20 Lug. 2017. URL: <https://www.arera.it/it/docs/17/544-17.htm>.
- [12] Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. *Consultazione 590/2017/R/gas. Orientamenti finali in tema di semplificazione del settlement gas*. 3 Ago. 2017. URL: <https://www.arera.it/it/docs/17/590-17.htm>.